

kommunstyrelsen@stockholm.se

RVIII-remissvar.SLK@stockholm.se

Remissyttrande

Remiss av remitterad godstrafikplan

Er ref: KS 2024/978

Svensk Handel som är en bransch- och arbetsgivarorganisation för små och stora företag inom parti-, detalj- och e-handeln med cirka 260 000 medarbetare får med anledning av remissen anföra följande:

Allmänna synpunkter

Svensk Handel är inte tillställd remissinstans men har valt att svara på denna remiss då handeln är av stor betydelse för Stockholm och transporterna är viktiga för branschen. Handeln är stadens tredje största arbetsgivare med en andel av 11 procent av alla sysselsatta under 2023. En tiondel av all detaljhandel (e-handeln exkluderad) omsätts i Stockholm, diversifieringen av butiker är stor, och utländska varumärken väljer många gånger att etablera sig här först. Partihandeln är en viktig kugge i att förse staden med offentliga måltider likväl som hotell och restauranger. Handeln står med andra ord för serviceutbudet till staden och dess invånare likväl som det är en viktig aktör för attraktivitet, turism och företagsinvesteringar.

Handelns indelning och närvaro i Stockholms stad

Handeln består av många delbranscher som har olika transportbehov. Huvudindelning görs i parti- och detaljhandeln, där detaljhandeln sedan delas in i dagligvaru- och sällanköpsvaruhandeln. Utöver denna indelning består handeln av både små och stora aktörer som befinner sig över hela staden; i city, gatumiljöer och gallerior, stadsdelscentrum och bostadsområden. Alla beroende av att få sina varor i tid för att kunna bedriva försäljning och därmed svara mot invånarnas behov.

I godstrafikplanen berörs handeln väldigt översiktligt. Betoningen ligger på e-handel som förs fram som den stora försäljningskanalen. Även om e-handeln har haft en stor tillväxt står den idag för ca 14 procent av all handel som utförs i Sverige. Majoriteten av inköp sker alltså fortfarande i fysiska butiker. Att e-handeln skulle bli större än handel i fysiska butiker är inget

som vi ser kommer att ske ens på lång sikt. Fokuset i Stockholms godstrafikplan måste tydligare ta hänsyn till alla delar av handeln och de behov som godstransporterna därför behöver ta hänsyn till.

Skillnader på gods

I skrivningen görs ingen skillnad på gods, något Svensk Handel menar borde göras. Bara inom handeln finns det olika typer av godstransporter som bland annat har med säkerhet, färskvaror och kyla att göra. Därutöver sker transporterna till butiker i större enheter och går inte att jämföra med det ökade antalet transporter av paket till invånare och kontor. Genom att särskilja godstransporterna åt i planen och inte dra alla transporter över en och samma kan prioriteringar lättare göras.

Transporter sker i hela kommunen

Den föreslagna godstrafikplanen fokuserar mycket på transporter av gods i city men är otydlig rörande hur hanteringen av gods ska utföras i hela kommunen. Här efterfrågar Svensk Handel en större tydlighet vad som planeras för hela kommunen.

Lång- och kortväga transporter

Som det står att läsa i framkomlighetsstrategin, som godsplanen är en del utav, är kommunens arbete och planering en pusselbit som behöver läggas in både i en nationell och regional kontext. Det gäller inte minst planeringen av godstransporter.

Gods som transporteras till handeln kommer både med lång- och kortväga transporter beroende på innehåll och vem som är mottagare av godset. Godsets karaktär skiljer sig även åt vilket kräver olika typer av transporter och omlastning. Som Godstransportplanen nämner finns det ett antal godsmottagningar och omlastningsplatser i främst södra Stockholm. Planen är dock lite missvisande då många omlastningar sker i centrallager, mellanlager och depåer i närliggande kommuner till Stockholm i främst Mälardalen och Östergötland utmed de stora vägstråken. Beroende på godsets karaktär planerar transportören så effektiva och smarta rutter som möjligt och har ofta fler leverans- och upphämningspunkter på en och samma rutt. Planering av smart och hållbar transport försvåras av olika regler i olika delar av staden. Både när det gäller fordonstyp, bränsletyp och bärighet på väg.

Kommunikation

Handeln och företagen kan ofta känna en stor frustration när kommunikationen mellan kommunen och Trafikverket inte synkroniseras. Ombyggnationer och tillfälliga avstängningar av vägar och områden försvårar, fördyrar och skapar många gånger onödig körning om inte planering och kommunikation sker i god tid med både transportörer och handels aktörer då transporter köps in och planeras lång tid i förväg.

Tidslinje

En tydlig tidslinje saknas för när de olika förslagen planeras att införas? Handeln behöver långsiktighet och tydlighet för att kunna anpassa sina verksamheter utifrån eventuella beslut som kommer att påverka dem.

Nulägesanalys och kartläggning av transportrörelser

För att kunna sätta en godstrafikplan där vi gemensamt ska kunna möta framtidens transporter skulle det vara bra att ha ett faktaunderlag att utgå ifrån. Mycket av resonemanget i skrivelsen bygger på antaganden istället för fakta. Den fakta som finns är till viss del utdaterad då mycket har hänt sedan 2016. En nulägesanalys och kartläggning över de transportrörelser som utförs i Stockholms stad skulle hjälpa både näringslivet och staden att fatta rätt beslut för bästa effekt.

Synpunkter på utredningens förslag

Fokusområden

Strategisk markanvändning

Under strategisk markanvändning går att läsa, "att det krävs en utökad kravställning kring att anordna godsmottagning på kvartermark och en flexibilitet som medger att befintliga godslösningar bevaras samtidigt som framtida leveransbehov vid förändring av verksamheter beaktas". Denna kravställan kan inte göras utan ingående kunskap i handelns utveckling och behov och framförallt inte utan dialog, då förändringar i lastkapaciteter kan påverka om en butik blir kvar i ett området. Denna fråga är alltså större än att bara tillföra eller ta bort lastkapacitet den påverkar en hel plats serviceutbud och attraktivitet.

Här står också att läsa "att ansvaret för att skapa rätt förutsättningar för godstrafiken i stadsbyggnadsprocessen är fördelat på flera av stadens förvaltningar. Därför är en gemensam bild av godstrafikens förutsättningar och behov grundläggande för en lyckad planering". Genom att illustrera godstrafikens omfattning och hur mycket trafik som olika verksamheter genererar blir frågan mer synlig och förståelsen för dess betydelse ökar. Detta stärker vårt ställningstagande i början av denna skrivning där vi efterfrågar en nulägesanalys och kartläggning för att rätt beslut ska kunna fattas.

Yteffektiva godslösningar

Optimering och samordning pekas ut som en av lösningarna på hur godsflöden ska leda till färre transporter. Ett sådant arbete sker till stor del redan inom handeln idag. Optimerade leveranskedjor med hänsyn tagen till hållbarhet hela vägen från lager eller leverantör till butik är i fokus för alla handelns aktörer som hanterar sina egna transporter. Andra går samman och delar på inköp av transportfordon eller samkör sina varor. För de handlare som köper transporttjänsten finns frågor som behöver klargöras innan en samordning tas i bruk, så som frågan om vem som har ansvar för levererat gods om en vara ska lastas om ett flertal gånger innan den kommer fram till dess destination och vilken typ av varor som kan samlastas. Därutöver behöver gods med särskilt regelverk såsom t ex färskvaror och kylvaror hanteras i särskild ordning.

En samordning och eventuell samlastning av paket som ska levereras till kontorsmiljöer skulle kunna vara en bra start för yteffektiva godslösningar. Det är även denna typ av leveranser som kan gå med mindre fordon eller köras via lastcykel.

Elektrifiering och fossilfria drivmedel.

I detta avsnitt lyfts, "att staden ska verka för tillräcklig och ändamålsenlig laddinfrastruktur och

ett elnät som understödjer detta". Här står även, "att det ska finnas en långsiktighet och förutsägbarhet för marknadsaktörer som står inför investeringarna i infrastruktur och fordon". För handeln är detta två mycket viktiga frågor och Svensk Handel stödjer stadens ambition i dessa frågor men efterfrågar en långsiktigt hållbar tidsplan. Dessa delar behöver vara på plats innan regleringar såsom t ex Miljözon klass 3 införs.

Långväga transporter på lastbil körs näst intill alltid med fossildrivna fordon idag för att sedan lastas om till mindre lätta lastbilar och skåpbilar. De mindre fordonen går på blandade bränslen men Svensk Handel ser positivt på att fler transporter går med fossilofria bränslen. Detta förutsätter dock att Stockholms stad och län ökar antalet snabbbladdare med enkla betallösningar. Laddare får gärna finnas både citynära men även på strategiska områden nära de stora trafikstråken vid rastplatser och liknande.

Med tanke på nuläget där beredskapsfrågorna blir allt viktigare behöver det tydliggöras från stadens sida att andra fordon än elfordon kommer att vara tillåtna även i framtiden. El är ett mycket osäkert bränsle i en osäker värld.

En förändring av fordonsflottan tar tid och är förknippad med höga kostnader. Svensk Handel ser gärna en plan som fokuserar mer på nivåer och låga klimatavtryck än som begränsar med utpekad teknik. I Svensk Handels regi har bland annat en egen branschöverenskommelse för fossilfria leveranser tagits fram.

Reglering och styrmedel

Diskussionerna som förs om styrning av leveranser till off-peak tider behöver nyanseras och lyftas utifrån vilket gods som levereras. Partihandeln uppskattar denna typ av leveranser då de har kunder som kan ta emot och hantera denna godslösning. Dagligvaru- och sällanköpsvaruhandeln kan inte ta emot leveranserna då det är en arbetsmiljöfråga och det inte finns några kollektivavtal som tillåter detta. Skulle alla godsleveranser i en framtid omfattas av förslaget behöver sannolikt varuleveranserna mellanlagras innan det kommer fram till den tänkta mottagaren och då tillkommer frågan om ansvar som nämnts tidigare i detta remissvar.

Beredskap – kompletterande fokusområde

En fråga som tar allt mer plats i dagens samhälle är beredskapsfrågan. Svensk Handel ser att denna fråga bör lyftas in som ytterligare ett fokusområde i godstrafikplanen.

Handeln förutsätter en mängd transporter, främst av gods, men naturligtvis även av personal och kunder, då branschen består mer av flöden än av lagerhållning över tid. För att dessa ska fungera krävs att vissa kärnfunktioner i ett samhälle fungerar som de ska, exempelvis tillgång till el, it och inte minst transportinfrastruktur. I händelse av brist i någon av dessa led på grund av kris eller ytterst krig, behöver handeln vara en prioriterad bransch för att ha möjlighet att fortsätta förse landets invånare med nödvändiga varor. I Stockholm blir detta extra viktigt att ta hänsyn till då staden inhyser kritiska verksamheter såsom regering och myndigheter m fl.

Handeln jobbar hårt med hållbarhetsfrågor generellt och med hållbara leveranser med så låga klimatavtryck som möjligt. I takt med tillgången på fordon och chaufförer är handeln på god väg att minska sina utsläpp rejält med moderna och smartare transporter.

Svensk Handel delar gärna med sig av kunskap i frågorna så att besluten som fattas ger bra förutsättningar för både kommun och handlare.

SVENSK HANDEL



Henrik Ekelund
Enhetschef Näringspolitik



Elisabet Elmsäter Vegsö
Näringspolitisk expert stads- och platsutveckling