



MILJÖFÖRVALTNINGEN

# Årlig tillsynsrapport för transportintensiva verksamheter

Perioden november 2010 till november 2011

En rapport från Miljöförvaltningen  
Leif Nilsson

November 2011

## Innehåll

1	Beskrivning av branschen .....	3
1.1	Miljöaspekter - transportintensiva verksamheter .....	3
1.2	Tillsynsarbetet inom branschen .....	4
1.3	Varför ska du betala tillsynsavgift? .....	4
2	Miljöarbetet inom branschen.....	5
2.1	Egenkontroll/Miljöledningssystem.....	5
2.2	Fordon .....	5
2.3	Förnyelsebara drivmedel.....	5
2.4	Dubbdäck.....	6
2.5	Sparsam körning.....	6
3	Behov och synpunkter .....	7
3.1	Behov av fordon .....	7
3.2	Synpunkter till Stockholms stad .....	7
4	Slutsatser .....	8
5	Verksamheter som har fått tillsyn under den rapporterade perioden .....	9

# 1 BESKRIVNING AV BRANSCHEN

Till transportintensiva verksamheter räknas företag som bedriver renodlad transportverksamhet t.ex. åkerier, bud, taxi mm. Begreppet transportintensiva företag innefattar även andra typer av verksamheter som genererar en större mängd transporter. Transporten kan i dessa fall uppkomma som en konsekvens av en tjänst, det kan gälla företag som t.ex. parkeringsbolag, markskötselbolag eller elbolag.

Vilka företag som är aktuella för tillsyn beror på verksamhetens omfattning och art. Flera företag ingår i samarbeten och lyder under en gemensam central, i dessa fall kan tillsyn ske på huvudorganisationen istället för på varje enskilt företag. De transportverksamheter som inte är anmälningspliktiga och som är aktuella för tillsyn uppskattas till cirka 100 verksamheter inom Stockholms stad. Antalet verksamheter som bedriver transporter inom Stockholm är dock större då en ökande andel ligger i kranskommunerna utanför staden. Detta blir allt vanligare då industriområden flyttas längre ut från stads kärnorna.

## 1.1 Miljöaspekter - transportintensiva verksamheter

I Stockholm överskrids miljö kvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och inandningsbara partiklar (PM<sub>10</sub>) i närheten av infartsleder samt längs vissa innerstadsgator.

Miljö kvalitetsnormerna regleras i miljöbalken och utgår från EG-direktivet för utomhusluft. Syftet är att skydda mot ohälsa i miljöer där människor vistas, normerna är lagstadgade och måste uppfyllas. Höga halter av dessa föroreningar kan bland annat leda till besvär med luftvägssjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar och cancer.

Det är viktigt att de företag som bedriver transportverksamhet inom Stockholms stad har en fungerande egenkontroll och arbetar aktivt med att minimera verksamhetens miljöpåverkan. Detta för att kunna förbättra luftkvaliteten i Stockholm och för att minska bullerstörningarna, men det är också ett lagkrav enligt miljöbalken. Miljöpåverkan från transportsektorn i Stockholm är betydande, sektorn är idag till största del beroende av fossila bränslen som förutom en lokal påverkan också har en global påverkan genom utsläpp av växthusgaser.

Sedan 1990 har transportarbetet för svenska lastbilstransporter ökat med 30 procent. De klimatpåverkande utsläppen från transporter bedöms inte komma att minska inom EU (och andra industriländer) trots beslutade åtgärder och styrmedel. Det kommer därför att krävas ytterligare åtgärder för att minska utsläppen och för att uppnå de beslutade målen om reducering av utsläpp av växthusgaser.

Några av de viktigaste miljöfrågorna som företagen kan arbeta med för att minska sin miljöpåverkan är

- miljöfordon och miljöbränslen
- minskning av antalet transportkilometer
- fungerande egenkontroll/miljöledningssystem (MLS)
- Sparsam körning/beteende.

## 1.2 Tillsynsarbetet inom branschen

En liten andel av de transportintensiva verksamheterna är anmälningspliktiga, det gäller de verksamheter som t.ex. har en fordonstvätt eller egen tankstation. Dessa verksamheter bör redan finnas i miljöförvaltningens system och får då tillsyn på sin egenkontroll och på den anmälningspliktiga verksamheten inom ramen för sin årliga kontrolltid. Övriga verksamheter som inte är anmälningspliktiga kan vara aktuella för tillsyn inom ramen för transportintensiva verksamheter.

Tillsynsbesöket sker på plats hos verksamheten. Föremål för tillsynen är företagets arbete med egenkontroll och faktiska omständigheter vid t.ex. tankstation eller verkstad om sådan finns. Enligt miljöbalken ska verksamhetsutövaren för ej anmälningspliktiga verksamheter bland annat uppnå följande:

- Skydda människor och miljö mot störningar.
- Ha tillräckliga kunskaper om det man gör så att man inte stör eller skadar miljön.
- Vidta försiktighetsåtgärder redan om det finns en risk för negativ påverkan .
- Hushålla med råvaror och energi.
- Så långt som möjligt undvika att använda kemiska produkter som kan medföra risk för hälsa eller miljö om de kan ersättas med produkter som kan antas vara mindre farliga.
- Fortlöpande planera och kontrollera verksamheten för att motverka olägenheter för människa eller miljö genom egna undersökningar eller på annat sätt hålla sig underlättad om verksamhetens påverkan på miljön.

Efter tillsynsbesöket sammanställs en tillsynsrapport som delges verksamhetsutövaren där myndigheten bedömer hur man lever upp till miljölagstiftningens krav, myndigheten kan även begära kompletteringar och ställa krav på åtgärder vid konstaterade brister.

Utöver planerad tillsyn handläggs även andra ärenden. Det kan det röra sig om klagomål från allmänheten gällande buller eller andra störningar som uppkommer från transportverksamheter.

Under perioden oktober 2010 till november 2011 har elva transportintensiva företag besökts.

## 1.3 Varför ska du betala tillsynsavgift?

Det är verksamheterna själva som ska bära de kostnader som hänger ihop med att myndigheter kontrollerar så att de följer lagstiftningen, detta enligt miljöbalkens 27 kapitel. Skattebetalarna ska således inte behöva bekosta tillsynen. Timtaxan som tas ut får inte överstiga de kostnader som myndigheten har för att utföra tillsynen. Miljöförvaltningen tar därför ut den timavgift som har beslutats av kommunfullmäktig. I timavgiften ingår den tid som åtgår till t.ex. förberedelser, resor, besök, rapporter och efterarbete. En väl fungerande verksamhet kräver i regel färre tillsynstimmor då det inte tillkommer krav på kompletteringar och uppföljningar.

## 2 MILJÖARBETET INOM BRANSCHEN

### 2.1 Egenkontroll/Miljöledningssystem

Under perioden oktober 2010 till november 2011 har elva transportintensiva företag besökts, motsvarande antal för föregående rapporterade period var 68 stycken. Av dessa elva är sju stycken transportföretag som bedriver lätta och/eller tunga transporttjänster, fyra är transportintensiva företag vars transporter uppkommer i anslutning till tjänsten.

En majoritet av de besökta verksamheterna har ett miljöledningssystem som är aktivt. Ett flertal har också certifierat sina verksamheter enligt ISO 14001. Ett miljöledningssystem är inget lagkrav men med ett sådant lever man till stora delar upp till de krav som finns på egenkontroll. Ett aktivt miljöledningssystem innebär att man arbetar systematiskt med miljöfrågor. Det är betydligt vanligare att de större företagen har väl utvecklade miljöledningssystem.

Nästan alla besökta företag under perioden hade en aktiv egenkontroll för sina transporter men nivån kan skilja sig åt. Framförallt så skiljer graden av dokumentation mellan de olika verksamheterna.

En majoritet av verksamheterna har någon form av miljömål för sin transportverksamhet. Men en del av dessa saknar en handlingsplan och uppföljning för att uppnå målen. Utan handlingsplan och uppföljning kan man ifrågasätta huruvida miljömålen har någon faktiskt inverkan på verksamheten. En del verksamheter saknar mätbara mål som går att utvärdera. Kan man inte verifiera målen så blir det snarare en vision än ett mål.

En av de besökta verksamheterna hade vid besöket inte tillräckligt god egenkontroll, motsvarande för föregående år var drygt en tredjedel. En annan verksamhet behövde redovisa sina betydande miljöaspekter då det var oklart om de ansåg att transporter ingick i dessa. De besökta verksamheterna för årets rapport är generellt fler transportbolag än föregående år. Det kan antas förklara skillnaden då renodlade och framförallt större transportföretag i regel har ett mer omfattande miljöarbete.

### 2.2 Fordon

Av de verksamheter som har miljöfordon så uppger en majoritet av dessa att de kan tänka sig att köpa in fler när det blir aktuellt att investera i nya fordon. Av de som saknar miljöfordon så finns det en vilja att ha miljöfordon men det finns hinder på vägen. För tunga transporter upplevs att utbudet av fordon som drivs av alternativa bränslen begränsat och förenad med en stor merkostnad. Mindre verksamheter anser sig ofta inte ha råd med merkostnaden men uppger att man gärna införskaffar dessa fordon när det blir prismässigt mer fördelaktigt.

### 2.3 Förnyelsebara drivmedel.

Endast en liten del av företagens tunga fordonsflottor drivs av förnyelsebara drivmedel t.ex. gas, ED95 (etanol) eller el. Ett transportföretag sticker dock ut, Kyl & Frys Expressen Mälardalen AB som har införskaffat 12 stycken ED95 fordon genom Stockolm Stads Clean Truck projekt.

En majoritet av verksamhetsutövarna med tunga fordon säger sig vara intresserade av fordon med förnyelsebara drivmedel. Utbudet av tyngre fordon och merkostnaden för att investera i dessa anges som begränsande faktorer. När företagen provar alternativa bränslen kan de också få problem med att fordonsgarantierna inte gäller fullt ut. Det är även infrastrukturen kring alternativa bränslen som

påverkar, det behöver finnas tillräckligt med tankstationer inom staden och på andra större orter. De problem som har funnits med tillgång på biogas och det begränsande antalet tankstationer har tidigare haft en negativ inverkan på företagens vilja att införskaffa gasfordon, nu upplever man dock att det har blivit bättre.

De fordon med förnyelsebara drivmedel som finns i verksamheterna är främst personbilar som drivs av etanol (E85) och gasbilar. Då miljöbilsdefinitionen även innefattar fordon som drivs av fossila bränslen är erfarenheten från tillsynsbesöken att etanol och gasbilar på personbilssidan har fått stå tillbaka till förmån för framförallt bränslesnåla dieselbilar. Detta trots att fossildrivna fordon har en högre klimatbelastning än fordon som drivs av förnyelsebara drivmedel. En bidragande orsak är den debatt i media som varit huruvida etanol är miljömässigt fördelaktigt eller ej. De skatteregler som finns gällande tjänstebilar är också av stor betydelse. De grundläggande undersökningar som finns visar att etanol som bränsle har en stor miljönytta jämfört med fossila bränslen. Tyvärr så minskar etanolbilarna i andel bland företagen och en del har helt uteslutit dem som alternativ. Man uppger att det är billigare och mer fördelaktigt att skaffa miljöklassade dieselbilar.

## 2.4 Dubbdäck

Erfarenheten från tillsynsbesöken under den rapporterade perioden och föregående är att när det gäller dubbdäck för personbilar och lätta lastbilar finns utrymme för förbättringar. Det saknas i ibland tydliga riktlinjer inom verksamheterna för vilka däck som ska väljas. Ibland är det upp till förarna själva, den lokala ledningen eller leverantören att välja däck. Det beror också på typ av verksamhet, vart de kör och vad de har för fordon. I och med dubbdäcksförbud på Hornsgatan och en möjlig framtida utvidgning av detta så börjar företagen i större utsträckning än tidigare välja dubbfria däck där det finns möjlighet vilket är en positiv trend. Det kan vara en fördel för verksamheter att förbereda sig på dessa krav tidigt.

Ett hinder för att gå över till dubbfritt som påtalas från en del verksamheter är att lätta lastbilar är svåra att köra utan dubbdäck då de kan vara lätta och ha bakhjulsdrift.

## 2.5 Sparsam körning

Sparsam körning är en åtgärd som är lättillgänglig och kostnadseffektiv, resultaten av åtgärden kan dock variera något. Resultat påverkas av om det är landsvägskörning eller stadsdistribution, återkoppling till förarna, belöningssystem och upprepade utbildning har också en inverkan på resultaten. Projekt visar att för tunga transporter kan bränslebesparingen bli 6-10 procent med en bestående effekt. Arbetet med sparsam körning har ökat inom branschen men det finns stor förbättringspotential när det gäller uppföljning och upprepning av utbildningen för att få bestående effekter.

### **3 BEHOV OCH SYNPUNKTER**

#### **3.1 Behov av fordon**

Vid tillsynsbesöken fick företagen möjlighet att framföra synpunkter om vilka behov de har av olika miljöfordon som ej redan finns på marknaden. Det finns enligt företagen i stort en vilja att införskaffa miljöfordon. Verksamhetsutövarna uppger dock att det i många fall saknas miljömässigt bra alternativ för tunga transporter och merkostnaden för dessa fordon är för stor. Det är även svårt att hitta miljöfordon som passar alla verksamheter. De flesta företag uppger dock att de skulle införskaffa miljöfordon om det var möjligt och fanns till rimliga priser. Man anser att det också behöver finnas en vilja bland kunder att betala extra för miljömässigt bättre transporter då de har en större merkostnad. Det ska dock tydliggöras att idag finns miljöfordon tillgängliga för de flesta syften, Stockholm Stads Projekt Clean Truck och stadens elbilsupphandling är två konkreta exempel. Bilden av att det inte finns fordon att tillgå kan möjligen vara något förlegad.

#### **3.2 Synpunkter till Stockholms stad.**

Vid tillsynsbesöken fick företagen möjlighet att framföra synpunkter om vad Stockholms Stad kan bidra med för att underlätta för verksamheterna att ställa om till miljömässigt bättre transporter. En genomgående synpunkt är att det har varit allt för dålig tillgång på biogas i Stockholm. Det har gett till följd att företagen inte investerar i gasfordon och att de som har gjort det trots merkostnad har fått problem. Man upplever att det saknas tydlighet på lång sikt vad man ska investera i för typ av bränslen. Detta blir extra viktigt för de med tunga fordon då investeringskostnaderna är höga och fordonet används en längre tid. Det är dock viktigt att poängtera att tillgången på gas upplevs även av verksamhetsutövarna själva som allt bättre.

En annan brist som anges när det gäller alternativa bränslen är att det bara finns en tankstation av ED95, den ligger i Jordbro i Haninge. Det kommer att öppnas flera tankstationer framöver. Åtminstone ytterligare en station är planerad till 2012. Det är också så att en ökad fordonsflotta som drivs av ED95 ger en högre efterfrågan och ökar tillväxtakten av nya tankstationer. Den verksamhet som har flest ED95 fordon i Stockholm har löst problemet med egna tankar som backup inne på sitt eget område.

En annan synpunkt som ofta framhålls av de stora transportbolagen är att Stockholms stad tar för lite miljöhänsyn vid upphandlingar. Enligt företagen ställs det ofta miljökrav men det sker inte tillräckliga uppföljningar att de verkligen efterlevs. Det ger heller inte extra poäng att vara miljömässigt bättre än kraven och det är i princip uteslutande priset som avgör en upphandling, det upplevs inte att det lönar sig att vara miljömässigt bättre. De företag som har kommit längst i sitt miljöarbete anser att Stockholms stad borde gå före när det gäller miljöfrågorna och hjälpa till att göra det lönsamt att vara miljömässigt bättre.

## 4 SLUTSATSER

När det gäller diskussioner om krav på samlastning anser de större verksamheterna att de redan gör det så långt det är möjligt. Stora verksamheter har ofta en större potential att planera sina rutter och maximera samlastning och fyllnadsgrad hos sina fordon. Denna möjlighet är ibland mindre för små verksamheter. Typen av transporter spelar också en avgörande roll. Vissa verksamheter har inga fasta rutter utan hanterar enstaka uppdrag där kunden endast vill ha en transport, då är samlastning sällan möjlig. Det finns dock fortfarande potential att förbättra samlastningen inom Stockholm.

Generellt för branschen så är miljöarbetet hos de stora och renodlade transportföretagen ofta väl fungerande. Åtgärder för minskad bränsleförbrukning och förbättrad logistik sparar ekonomiska resurser likväl som de minskar miljöpåverkan. Det finns dock en stor potential för en förbättrad miljöprestanda när det gäller övergång till alternativa bränslen i hela branschen.

Det finns generellt en skillnad mellan stora verksamheter och små. De stora som har större resurser och ofta ett mer långtgående miljöarbete anser till viss del att miljökrav kan skärpas, framförallt vid upphandlingar från staden. De mindre verksamheterna med mindre resurser betonar oftare problemen med merkostnader vid krav på miljöfordon. Gemensamt för de flesta är att man anser att kundens vilja att betala för transporter behöver öka för att underlätta en övergång till miljömässigt bättre transporter. Det bör dock poängteras att det även finns mindre företag som satsar hårt på miljöfordon och större företag som inte gör det.

Vid mindre transportverksamheter och även en del större samt företag som inte har sett sig själva som transportintensiva finns generellt förbättringspotential när det gäller egenkontroll och miljöledning. Det gäller grundläggande åtgärder som att utreda transporternas miljöpåverkan. Det handlar också om att inhämta kunskap om vilka miljölagar, förordningar och regler som berör verksamheten samt att införa grundläggande egenkontroll. De företag som har haft brister har inte haft en systematisk kontroll av sin verksamhets miljöpåverkan.

Det går att konstatera att samtliga besökta verksamheter har stora förbättringspotentialer när det gäller övergång till alternativa bränslen. Miljökraven på transporter och priserna på drivmedel kommer att öka. Det är strategiskt rätt att tidigt identifiera och anpassa sig till kommande krav.



## 5 VERKSAMHETER SOM HAR FÅTT TILLSYN UNDER DEN RAPPORTERADE PERIODEN

Verksamhet	Godkänd egenkontroll	
	ja	nej
Budwheels i Stockholm AB		x
DHL Freight Sweden AB	x	
Fruktbudet i Stockholm AB	x	
HSB Stockholm	x	
Kyl & Frysexpressen Mälardalen AB	x	
Menigo Foodservice AB	x	
Polismyndigheten i Stockholm	x	
Stockholmsstad Parkerings AB *	x	
Svensk Bevakningstjänst AB	x	
Widrikssons Åkeri AB	x	
Västberga Åkeri AB	x	
* Godkänd efter kompletterande information		

**Verksamheterna är kontrollerade mot miljöbalkens krav på egenkontroll.**