

Miljöbilar i Stockholm

Nyhetsbrev 4/2018

Tema: Eccentric Special

En jakt på goda idéer

EU-projektet Eccentric testar nya hållbara lösningar för resande och godstransporter i Stockholm. Ytterligare fyra europeiska städer deltar: Madrid, München, Åbo och bulgariska Ruse. Det fyraåriga projektet pågår till 2020 och passerade under hösten halvtid.

De fem städerna testar tillsammans 50 olika åtgärder inom sex olika temafält:

- Stadsplanering och parkering
- Gång och cykel
- Mobilitetslösningar
- Kollektivtrafik
- Elfordon och laddinfrastruktur
- Citylogistik

Eccentric har som mål att snabba på marknadsutvecklingen för hållbara transporter.

– Vi är alltid på jakt efter goda idéer för att genomföra våra klimat- och framkomlighetsstrategier, säger Paul Fenton, projektledare för Eccentrics stockholmsdel.

Arbetet sker i nära samarbete mellan de fem städerna samt forskare och företag:

– Vi har samarbetat mycket med Åbo och en stor kommunal delegation från München har varit här för att ta del av Stockholms trafiksäkerhetsarbete.

– Ett 20-tal europeiska städer har visat stort intresse för vårt arbete och deltagit i två workshops, säger Paul Fenton.

Budgeten för Eccentric är cirka 190 miljoner kronor, varav 37 miljoner i Stockholm. Merparten är EU-pengar, resterande kommer från deltagande företag. Hela detta dubbelnummer av Miljöbilar i Stockholm handlar om projektet.

Läs mer: civitas.eu/eccentric



Magnus Roswall på Roswall El monterar laddboxar och ser sig själv som elbilsinspiratör. Elbilen har fungerat förträffligt i jobbet, tycker han.

Foto: Mikael Röhr

Eltransportbilar inspirerar i jobbet

15 bud-, hantverks- och serviceföretag testar sedan ett år eldrivna transportbilar i sin dagliga verksamhet. Samtidigt kartläggs förarnas upplevelser av att köra och ladda elbil. Testet ingår i EU-projektet Eccentric och drivs av Miljöförvaltningen i Stockholm tillsammans med en återförsäljare av lätta elskåpbilar.

De företag som ingår valdes ut i en tävling:

– Många var intresserade av att delta. Det finns ett stort fokus på miljön ute på företagen, säger Marianne Kennert, miljö- och hållbarhetsansvarig på Mobility Motors som säljer Nissan.

Urvalet gjordes för att få många olika verksamheter inom leveranser och service med varierande årlig körsträcka representerade. Alla deltagare fick leasa en elskåpbil till priset av motsvarande fossilbil.

– Flera bilar har redan rullat ett år och förarna är väldigt positiva. Elbilarna har låga driftskostnader och ger företagen en bra miljöprofil, säger Marianne Kennert.

Grönare företag

Ett av företagen som kör elskåpbil sedan i våras är Juliusberg Växtservice. Patrik Johansson är mycket nöjd med bilen:

– Det känns väldigt bra att vara med i en förändring som också är en miljöinsats.

Mobilitetsstationer i bostadsområden

I ett nytt bostadsområde i München satsar staden på en kombination av mobilitetsstationer och medborgarkontor. Här erbjuds de boende också cykelreparationer, samt inlämning och hämtning av paket. Medborgarkontoret fungerar som informations- och kontaktpunkt för kommunen.

En leveranstjänst kommer att erbjudas för utkörning av paket och andra leveranser med elcykel i närområdet. Tänkbara andra framtida tjänster kan vara kemtvätt, hantverkarförmedling m.m.

Flera distributionsföretag, bilpoolstjänster, elscooter- och cykelpoolstjänster erbjuder sina tjänster vid stationerna.



Paket levereras med lastcykel från mobilitetsstationen...



...och elfordon finns att hyra i närheten.

Ny ellastcykel i kollektivtrafiken

I Münchens lokaltrafik ingår ett låncykelsystem. Nu har man utvecklat en egen eldriven trehjulig lastcykel som kommer att inkluderas i systemet.

Den nya lastcykeln har gott om plats för last och är stabil så att även personer som känner sig rädda att cykla omkull ska känna sig säkra i sadeln. Målgruppen är bland annat äldre och andra som behöver ta med sig packning.



Det känns som om vi är i framkant när vi kommer ut till kunderna – faktiskt som om vi är en del av framtiden.

– Det är inte världens vackraste bil, men den är ljuvlig att köra, pigg i tät trafik eller tyst i ekonomiläget, det är bara att välja.

Juliusberg Växtservice har tio anställda och arbetar med uthyrning av växter till kontor och läkarmottagningar. Då ingår också service och skötsel av växterna.

– I och med att vi arbetar med växter ligger miljötänkandet nära till. Vi åker först och främst kollektivt när vi inte har med oss växter. De flesta av våra kunder finns i Stockholm och då fungerar räckvidden på elbilen jättebra när vi kör ut nya växter, men till våra kunder i Södertälje och Uppsala måste vi använda en annan bil.

Patrik Johansson har egentligen bara två invändningar mot att köpa fler elbilar.

– Dels är inköpspriset fortfarande för högt, dels har vi inte kunnat lösa möjligheten att få värme för växterna i skåpet vintertid, säger han.

Över förväntan

Magnus Roswall på Roswall Förvaltning El är elinstallatör och har kört sin elskåpbil under ett år:

– Eftersom jag jobbar med att installera laddboxar till elbilar så var jag naturligtvis positiv från början. Men efter 2 700 mil kan jag säga att allt verkligen går över förväntan, säger han.

– Jag har lärt mig leva med att räckvidden är lite begränsad. Det innebär också att jag planerar dagarna bättre och att jag kör

mindre. Med den gamla dieselbilen blev det ytterligare ett antal hundra mil per år.

Som bäst går bilen 16 mil på full laddning, berättar Magnus.

– Vid lite längre snabba sträckor på motorväg handlar det kanske om 12–13 mil. Men man anpassar sig och lär sig vara cool. Jag brukar få ladda lite på plats när jag installerar – folk blir ofta förvånade när de får veta att en timmes laddning bara kostar ett par kronor.

Själv laddar han bilen hemma över natt i ett vanligt vägguttag.

– Det räcker gott. Trots att jag skruvat upp 100-tals laddboxar så har jag ännu inte hunnit sätta upp någon hemma, säger han och skrattar.

Magnus Roswall ser sig själv som inspiratör:

– Några personer har jag allt övertygat att börja köra laddbara bilar!

Nöjda förare

Innan testet startade hade bara ungefär hälften av företagens förare testat elbil i något sammanhang.

– Efter närmare ett års användning visar vår enkät att en övervägande andel av förarna är mycket nöjda med att köra på el i jobbet. Speciellt nöjda är de med driftskostnaderna och med det mottagande de får hos sina egna kunder när de kommer i elbil. De allra flesta önskar samtidigt att bilarna hade längre räckvidd på en laddning, säger Maria-Angeliki Evliati, projektledare på Miljöbilar i Stockholm.



Att köra elbil i stan känns som att vara del av framtiden tycker Patrik Johansson på Juliusberg Växtservice.

Foto: Mikael Röhr

Uppdrag: Fixa fler laddplatser!

När de laddbara bilarna snabbt blir fler behövs också fler laddplatser. Det bästa stället att ladda är över natt i anslutning till bostaden. Men hur gör man i den egna villan och bostadsrättsföreningen? Svaren på alla frågorna finns på fixaladdplats.se.



På hemsidan fixaladdplats.se finns information om hur man tar sig an uppgiften med att installera en laddbox i villan eller ordnar ett antal laddplatser i garaget i bostadsrättsföreningen.

- Vad kostar ett ladduttag?
- Vilken typ av kontakt ska jag välja?
- Kan jag få bidrag till installationen?

På Fixa laddplats finns svar på alla frågorna samt checklistor, steg för steg-guider och exempel på hur man skriver motioner om installation av laddplatser i bostadsrättsföreningen.

Här finns också allt du behöver veta för att söka statligt stöd till finansieringen från Naturvårdsverket/Klimatklivet.

Den som vill ha ytterligare information kan också lämna namn och telefonnummer på hemsidan så ringer en expert upp.

Men Fixa laddplats ger sig också ut på seminarier – under hösten har man bland annat besökt ett antal av Stockholms kranskommuner.

– Vi mötte ett stort intresse och hade 500 deltagare under sex kvällar. Med oss fanns också ett antal leverantörer som ställde ut laddboxar och annan laddutrustning som seminariedeltagarna kunde kolla på plats, säger Eva Sunnerstedt på Miljöbilar i Stockholm.

– Vi fick mycket bra feedback från deltagarna – var tredje deltagare var beredd att gå vidare med att installera laddplatser direkt.

Fungerande upplägg

– Fixa laddplats är ett bra koncept. Jag har varit med på alla stockholms-seminarier och visat våra produkter och även deltagit på liknande upplägg i Göteborg och Skövde, säger Mattias Djurson på laddutrustningsleverantören DEFA.

– Intresset för laddning hemma har ökat markant under de senare åren och vi har fullt upp idag. Både villaägare och bostadsrättsföreningarna har många frågor kring juridik, teknik och ekonomi när det



Foto: Malin Jochumsen, DEFA.

Det är enkelt att fixa laddplats hemma för elbilen. På fixaladdplats.se finns all information som behövs.

gäller laddningen och på seminarierna kan de få bra svar.

– När det gäller bostadsrättsföreningar så brukar jag rekommendera alla att satsa på utbyggbara system från första början. Det är också viktigt att man kan debitera elförbrukningen på de medlemmar som har elbil. Då slipper man gnissel i föreningen. Det är alltid ett mervärde både för bostadsrättsföreningen och villaägaren att det finns tillgång till elbilsladdning.

Bra tips

En av dem som gått vidare med informationen är Gunilla Ridström i Upplands Väsby som nu har fyra nya laddplatser i bostadsrättsföreningen där hon är ordförande.

– Vi var med på ett Fixa laddplats-seminarium under förra året och fick många bra tips om checklistor för vad man ska tänka på. Efter en intressekoll i före-

ningen gick vi vidare och installerade fyra platser, berättar hon.

– Att ha laddplatser i föreningen är ett bra bonus i framtiden. Installationen gick på cirka 112 000 kronor men vi fick bidrag från Naturvårdsverket/Klimatklivet med halva den summan så det blev en ganska liten investering. Idag har priset för laddplatser sjunkit ytterligare.

– Nu väntar vi på vår första elbil som är beställd av en av våra medlemmar. Och så fort elbilarna blir billigare så är jag och flera andra medlemmar också beredda att gå över till el, säger Gunilla Ridström.

Här finns alla publika laddplatser i Stockholm:
miljofordon.se/tanka/laddkarta/



Säkrade cykelvägar

Vid om- och nybyggnader av bostadsområden och vägar måste cykelbanor ofta ledas om under bygget. Då är det viktigt att det kan göras på ett sätt som inte orsakar nya risker för cyklisterna med exempelvis hårda avspärrningar som syns dåligt.

Inom Eccentric-projektets ram provas ett antal nya lösningar för att göra omledningarna säkrare för cyklisterna.

Det kan handla bland annat om skyddsnät, olika typer av fartreducerande insatser och vikbara stolpar.

– Under 2019 går vi vidare med nya materialtester. Just nu söker vi en lämplig plats att utföra dem på, säger Jessica Danielsson på trafikkontoret.

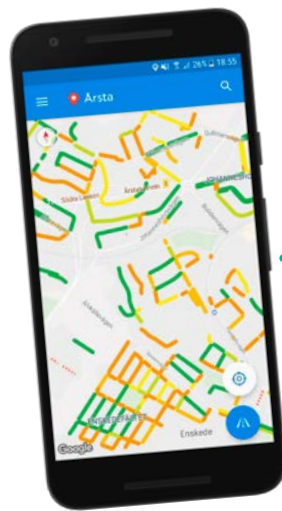
– Olika typer av säkrare omledningsutrustning kommer att vara uppställda under en längre tid så att vi har möjlighet att intervjua cyklisterna om hur de påverkas och vad de tycker om olika omledningar.

Projektet ska också utmyнна i en ny policy för omledning av cyklister vid vägarbete, bidra till SIS nya materialstandarder och en reviderad handbok i ämnet.



Fartreduceringar i cykelbanan och skyddsnät är några av åtgärderna som kan skydda cyklisterna medan vägarbeten pågår.

Hitta parkering snabbare i appen



Parkeringsappen visar på vilka tider det är enklast att hitta en plats på en viss gata. Föraren får också hjälp att hitta dit.

Foto: Parking

Stockholmsbilisterna lägger för mycket tid på att leta lediga p-platser. Därför testar trafikkontoret nya system med potential att dirigera bilister till lediga platser. På köpet förbättras parkeringsövervakningen.

I Årsta testas utökad parkeringsövervakning i kombination med parkeringsinformation till bilisterna. Två mobila system, holländska Brickyard och tyska Parkling kör fyra olika deltester efter att företagen vann en innovationstävling som Stockholm utlyst.

– Försöket påbörjades i våras och avslutas under vårvintern 2019 med stöd från Eccentric. Det ska ge kunskap som bildar underlag för framtida upphand-

lingar, berättar Thomas Sjöström som är projektledare för trafikkontorets tester i Årsta.

Snabb info

När övervakningsbilar utrustade med laser-scannrar och kamerainläsningsystem kombineras med betalningssystem för parkering kopplat till bilarnas registreringsnummer skapas helt nya möjligheter. En mätbil kan kontrollera upp till 500 fordon i timmen



Mätbilarnas kameror rapporterar lediga p-platser och kan samtidigt arbeta med parkeringsövervakningen.



Foto: Parkling

Prova elcykel i Årsta

Provacykel.se är en del av EU-projektet Eccentric som ska underlätta möjligheten att testa alternativa transporter och att minska CO₂-utsläppen.

Alla årstaföretag och alla som bor eller jobbar i Årsta erbjuds under en treårsperiod möjlighet att testa en elstacykel eller en vanlig elcykel.

Årstaborna får låna cykeln gratis under en månad och då ingår även reparationer på plats om cykeln går sönder. Efter provmånadens slut får cykeltestarna fylla i elektroniska frågeformulär. Då får också alla deltagare en rabattkod som ger cirka 10 procents rabatt vid inköp av en ny elcykel.

Målsättningen är att öka antalet elcyklar med 300 i årstaområdet när fler får känna på hur bra cyklarna funkar som alternativa transportmedel.



Fortsatt filande på framkomligheten

Om drygt tio år har stockholmarna blivit en halv miljon fler men gatorna då är inte bredare än idag. Stadens framkomlighetsstrategi visar hur man kan klara det ökade resandet genom avvägningar och prioriteringar i det befintliga gatunätet.

Ett exempel på hur många små åtgärder gemensamt skapar högre framkomlighet är hur man lyckats snabba upp stombussarna i innerstan. Fler kollektivkörfält, trafiksignaler som prioriterar bussarna, bättre utformning av hållplatser, ökad övervakning av felparkerade fordon och snabbare påstigning gjorde det lättare för bussarna att hålla tiderna och minskade restiden för passagerarna.

Nu fortsätter intrimning i innerstan samtidigt som man genomför åtgärds paket för att snabba upp fler stombussar, denna gång på busslinjer utanför innerstaden.

och samtidigt registrera hur många p-rutor som är lediga i området.

– Informationen kan exempelvis användas för att dirigera p-vakterna till områden där många felparkerar men också till att sprida parkeringsinformation till stockholmsholmsbilisterna via en app i mobilen, säger Thomas Sjöström.

Snabbare parkering

Parklings mobilapp visar gator i olika färger. På grönmarkerade gator är det störst chans att hitta lediga p-platser. Appen kan även ta fram rutter till de närmast belägna grönmarkerade gatorna. Klickar man på en gata får man upp ett fönster som visar hur tillgången på lediga p-platser ser ut

under olika klockslag på dygnet.

– Idag är informationen inte i realtid utan appen visar bara under vilka tider som mest p-platser är lediga och när p-förbud gäller på gatan. Även det är viktig information för att snabbare hitta parkering och korta den tid som bilisterna använder för att åka runt och leta, säger Thomas Sjöström.

– I framtiden hägrar förstas en mobil och helt automatiserad p-övervakning men innan det kan bli verklighet krävs också regeländringar.

Tyska Parkling arbetar med ett liknande system i Berlin och de första mätningarna som företaget gjort där visar på att körtiden för att hitta en p-plats har minskat med 60–80 procent.

Vintercykling i Åbo

Åbo satsar på vintercykling. Inspirerade av Stockholm inför staden sopsaltning och säkrare skyltning vid omledning av trafiken. Kommunen har också upphandlat ett låncykelsystem i egen regi som är öppet hela vintern. Dessutom genomförs informationskampanjer i media tillsammans med events om vintercykling.

En grupp bestående av allmänhet och cykelorganisationer ska ge feedback och bidra till förbättringar och med en årlig cykelbarometer ska staden mäta hur nöjda åboborna är med cykelsituationen.



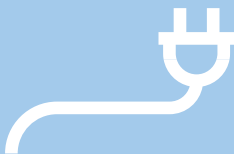
Foto: Åbo stad

Åbo följer Stockholm och satsar på vintercykling.

Projektpartner utvecklar elfordon

I München satsar Green City Project som involverar tio olika företag på ett nytt koncept för citymobilitet – ett egenutvecklat nytt eldrivet minifordon med en vikt på bara 550 kg.

Batterierna i fordonet är utbytbara och flera batteribytesstationer kommer att sättas upp och ett nytt bokningssystem för att boka och dela bilarna skapas. En pilotflotta med fyra fordon kommer att testas av såväl företag som privatpersoner.



Äldre och unga hjälps åt i trafiken

Såväl äldre som barn och ungdomar är särskilt utsatta i trafiken och trafikplanering tar inte alltid hänsyn till dessa gruppers behov. Det vill Madrid råda bot på. I stadsdelen Vallecas peppar man äldre att ta till sig digital teknik, t ex att göra filmer, radio och grafisk design, men också att använda digitala tjänster och att testa nya sätt att resa.

Staden vill även föra samman äldre och yngre exempelvis genom att skapa "vandrande skolbussar" där äldre hjälper skolbarn att komma säkert till skolan. Tillsammans med skolor som engagerar sig för hållbart resande ordnas event såsom bilfria dagar i stadsdelen och då involveras både elever, föräldrar, lärare och äldre invånare. Projektet uppmärksammar dessutom äldres behov av lugnare och säkrare trafikmiljö vid köpcentrum, vårdcentraler, dagcenter och bibliotek.



Alla åldrar hjälps åt för att skapa en säkrare trafik i Madrid.

Byt bilen mot ett reseabonnemang...

Med nya mobilitetstjänsten UbiGo kan hela familjen resa med hjälp av ett flexibelt månadsabonnemang där resorna både bokas och betalas i mobilen.

UbiGo Stockholm blir ett av världens första kompletta MaaS-system som inkluderar kollektivtrafiken, bildelning, hyrbilar, taxi samt citycyklar. MaaS betyder Mobility as a Service och syftar förenklat på tjänster där flera olika transportslag från flera olika leverantörer kopplas ihop i ett erbjudande som tar kunden från dörr till dörr på olika sätt beroende på behov, tid och rutt. Projektet ska hjälpa till att väcka allmänhetens intresse för denna typ av tjänst som alternativ till den egna bilen.

Den som prenumererar på UbiGos resepaket får tillgång till ett antal dagars resor med kollektivtrafiken och ett antal hyrtimmar för bil i sin telefon. Resor som inte utnyttjas överförs till nästa månad och den som behöver mer restid kan enkelt lägga till mer av önskvärda resor.

Den som abonnerar på resor har också tillgång till dygnet-runt-support i telefonen. Och appen är inte bara en biljett utan också en reseplanerare som ger förslag på alternativa resvägar med olika transportmedel.

UbiGo har en mindre delfinansiering från Eccentric och det kommer att utvärderas med hjälp av Vinnova.

Pilotförsöket smyganserades under hösten 2018.



Foto: Johan van Porat

Skräddarsy resan med UbiGo-appen. Abonnemanget fungerar både som biljett och reseplanerare för olika trafikslag.

... eller hyr privatbil

Bildelningsplattformarna GoMore och Snappcar är också partners i Eccentric-projektet. Båda företagen är inriktade på att ge service till privatpersoner som vill hyra ut sin egen bil.

Affärsidén är enkel: bilägaren lägger själv upp en sin bil på någon av företagens plattform och sätter själv uthyrningspris beroende på bilmodell och skick. Den som vill hyra bokar på nätet eller i appen, hämtar bilen i närområdet och lämnar tillbaka den fulltankad till ägaren efter hyrperiodens slut.

I tjänsterna som finns i många länder brukar också försäkring, vägassistans och poängsättningssystem där både uthyrare och hyrespersoner kan betygsättas ingå.

I dagsläget finns flera hundra privatbilar i stockholmsområdet till uthyrning.

Under projektiden kommer GoMore (som också erbjuder samåkning) och Snappcar att intensifiera sitt arbete med att hitta nya användare och uthyrare.

Dessutom kommer man att göra sina tekniska lösningar mer användarvänliga och diversifierade.

Läs mer: ubigo.nu, snappcar.se eller gomore.se



Foto: Scania

Om varor kan levereras tyst nattetid frigör det mer plats på gator och vägar under dagtid.

Tysta natttransporter kan minska dagtrafik

I mitten av januari börjar hamburgare och andra varor att transporteras nattetid till sex av McDonalds centrala restauranger. Allt för att minska lastbilstrafiken i den täta stockholmstrafiken under dagtid.

Normalt är nattleveranser förbjudna i Stockholm men tysta eldrivna fordon och specialutformade godsburar kan ändra på den saken i framtiden.

Under ett år testas nu den nya tekniken i ett Eccentricstött projekt där också KTH är involverat.

– Nu går vi vidare med ett försök där en elhybridlastbil från Scania står för leveranserna till sex McDonalds i centrala staden, berättar Robin Billsjö, Godsstrateg på trafikkontoret.

– Lastbilen som är av plug-in-typ har

fått dispens från reglerna under försöket eftersom den är helt tyst och klarar upp till 16 kilometer på el i innerstan. På lederna körs den på miljövänlig HVO i den vanliga dieselmotorn.

Nattleveranser då gatorna är fria skulle kunna minska köerna om transportbilarna slipper köra i morgonrusningen.

– Förutsättningen är förstås att stockholmarnas nattsömn inte störs. Nattleveranser kräver mycket av förarna och försöket följs därför kontinuerligt upp vad gäller emissioner och ljudnivåer.

Godstrafikplan för framtiden

Fram till år 2050 beräknas Stockholmsregionen få 1,2 miljoner nya innevånare. En av de största samhällsutmaningarna blir att möta det ökade behovet av gods- och persontransporter.

Därför har staden tagit fram en ny godstrafikplan för att ta ett samlat grepp om arbetet. Planen som omfattar alla transportslag har tre vägledande inriktningar:

- Tillgänglighet och förutsägbarhet för godstransporter ska öka.
- Godstransporternas negativa inverkan på miljön och stadens attraktivitet ska minska.
- Godstransporterna ska utvecklas genom nära samverkan mellan staden och andra aktörer.

Handlingsplanen har sex fokusområden för åren 2018–2022.

Läs mer: stockholm.se/godstrafik

Nygamla vattenvägar

Under kommande år tar utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm fart igen. Att bygga tunnlar ger stora mängder bergmassor. En enda ny tunnelbanesträckning kan ge tiotusentals lastbilslass med sprängsten. Till exempel beräknas förlängningen av tunnelbanan från Kungsträdgårdsgården till Nacka och Sockenplan ge en halv miljon ton bergmassor under två-tre år.

– Därför kan transporter på vattenvägarna i Stockholm med pråm vara ett miljövänligt alternativ, berättar Amanda Baumgartner, godsstrateg på trafikkontoret i Stockholm.

Pråm – ett alternativ

Hon undersöker hur framtida pråmtrafik kan avlasta vägarna från tunga transporter. Arbetet ingår i Eccentric-projektet.

– Många tunga transporter i staden idag består av jord- och bergmassor från byggarbetsplatser. Om byggena finns i nära anslutning till vatten kan de miljöanpassade pråmtransporterna komma till heders igen, tror Amanda Baumgartner.

De pråmar som trafikkontoret räknat på lastar omkring 1500 ton vilket motsvarar cirka 150 lastbilslass av den vikt som är tillåten på innerstadsgatorna.



Foto: Amanda Baumgartner

Med sjötransporter istället för lastbil beräknas CO₂- och kväveoxidutsläppen till luft halveras. Minskad trängsel, buller och partikelutsläpp är en annan viktig vinst. På bilden testas bullernivåerna vid pråmlastning.

Återbruket får närtransport

PopUp Återbruk är en mobil lösning för att samla in återvinnings- och återbruksprylar från allmänheten. Två specialinredda containrar ställs upp på olika platser i Stockholm under några helgdagar och alla får lämna in saker de vill bli av med.

PopUp tar emot sånt man inte längre behöver men som förhoppningsvis kan glädja någon annan. Och efter att man lämnat in sina saker är det fritt fram att ta med sig någon annans prylar hem.

Ibland kan det vara svårt att veta vad som kan återanvändas och vad som ska sorteras till återvinning. Därför finns personal på plats från Stockholm Vatten och Avfall som hjälper till att bedöma sakerna som lämnas in.

PopUp tar också hand om farligt avfall och grovavfall. Efter stängningsdags lämnas det som är kvar till återvinning och återbruk via återvinningscentralerna.

I år har PopUp Återbruk besökt ett 25-tal platser i innerstan och förorterna och erfarenheterna är goda, säger Karin Sundin på Stockholm Vatten och Avfall:

– Vi har fått väldigt bra respons. I år har verksamheten tagit fart ordentligt med 26 500 besökare och nära 43 000 återbruksprylar som byttes. Det vi samlar in ska vara "bärbart". Om någon kommer med ett helt billass så hänvisar vi till våra återvinningscentraler.

Närtransporter

Efter vinteruppehållet kör verksamheten igång igen i april nästa år och då kan verksamheten fungera ännu bättre med hjälp av ett fordon som åker runt i närområdet som PopUp-återbruket besöker.

– Många behöver hjälp med att frakta prylarna till den plats där återbrukscontainrarna står. Vi har fått stöd från Eccentric att införskaffa ett lämpligt fordon och jobbar



I år har PopUp Återbruk tagit fart ordentligt. Nära 43 000 prylar hittade nya ägare vid containrarna. Stockholm Vatten och Avfall har sedan tidigare fyra lastcyklar till utlåning vid Roslagstulls återbruk.

Foto: Karin Sundin

nu med upphandlingen, berättar Thomas Sjöström på kommunens trafikkontor.

– Exakt hur fordonet ska se ut lämnar vi åt anbudsgivarna. Vi ställer bara krav på

hur stora prylarna är som ska kunna fraktas och att transportsättet är miljöriktigt. Därför kan det handla t ex om en ellastcykel eller ett mindre elfordon med släp.



Miljöbilar i Stockholm är samlingsnamnet för Stockholms stads satsningar på att främja användning av miljöanpassade fordon och bränslen. Nyhetsbrevet är gratis och distribueras elektroniskt eller per post efter önskemål. Du kan även beställa extra exemplar. Nyhetsbrevet finns också att ladda ner från stockholm.se/miljobilar

Beställ/avbeställ via rose-marie.norlin@stockholm.se

Nyhetsbrevet Miljöbilar ges ut av **Miljöbilar i Stockholm**, Miljöförvaltningen, Box 8136, 104 20 Stockholm. **Ansvarig utgivare:** Gustaf Landahl. **Redaktör:** Helene Carlsson. **Text:** Bert-Ola Gustavsson och Helene Carlsson. **Produktion:** Blomquist. **Tryck:** Åtta.45 Tryckeri AB. **Upplaga:** 2 000 ex. **Artikelnummer:** 16785 Miljöförvaltningen 2018-12.

I samarbete med

