



Göran Th. Lundén
Tillstånd
08-508 263 25
goran.lunden@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-08-28

Skrivelse om konsekvenserna av nedläggning av eskortverksamheten för tunga transporter i Stockholm. Skrivelse från Jan Valeskog (s)

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Jan Valeskog

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Erik Andersson
Avdelningschef

Karin Hebel
Enhetschef

Utlåtande

Med anledning av att Stockholms stad den 1 juni i år upphör med eskortverksamheten av tunga, långa och breda fordon, har Jan Valeskog i skrivelse till trafik- och renhållningsnämnden önskat en redovisning hur förvaltningen ser på följande frågeställningar.

Hur ser polisen och transportnäringen på dessa förändringar?

Hur kommer trafiksäkerheten att påverkas av denna ambitionssänkning?



Har det genomförts någon konsekvensbeskrivning innan beslut om detta togs?

Stockholms stad har bedrivit eskortverksamhet sedan 1993, först som försök för att senare permanentas 1999. Samma år gavs kommunerna möjlighet att ut ersättning för utförda tjänster. Dock beslöt trafiknämnden i december 2000 att eskortverksamheten fortsättningsvis skulle bedrivas utan att avgift skulle tas ut.

I syfte att avlasta landets polismyndigheter trädde en ny lagstiftning om nationella vägtransportledare i kraft den 1 juli 2005. Detta innebar att parkeringsvakter som i fortsättningen skall användas vid transporter, måste förordnas enligt de nya reglerna. Dock har parkeringsvakter, som före den 1 juli 2005 förordnats av polisen att ge anvisningar för trafiken, behörighet att göra detta till och med juni 2010. En ny konkurrensanpassad marknad med vägtransportledare förväntades uppkomma. Så har också skett. I dag finns det cirka drygt 180 vägtransportledare över hela landet, som är förordnade av rikspolisstyrelsen.

Med detta som bakgrund genomförde kontoret i juni förra året en utredning om trafikplaneringens framtid i Stockholm. Utredningen genomfördes av kontorets avdelning för trafikplanering. Åsikter inhämtades från verksamma vägtransportledare och trafikkontorets trafikplanerare.

Vägtransportledarna efterlyste någon form av lotsverksamhet i Stockholm; detta eftersom det är svårt för dem att hela tiden hålla sig uppdaterade om läget på vägar vad gäller vägarbeten. Även någon form av kontrollverksamhet sågs som positivt. Det efterlystes också ett samarbetsorgan mellan staden och vägtransportledarna, där även representanter från Vägverket och polisen kunde finnas med. Samtalen med trafikplanerarna uppvisade en tydlig bild av ett fungerande kollektiv som anser sig göra ett bra och nödvändigt arbete. Samarbetet med vägtransportledarna fungerade bra. Utredningen konstaterade att det således fanns två grupper som utförde likartade arbetsuppgifter men utifrån olika regelverk.

Vägnätet i Stockholm är känsligt och blir lätt sönderkört om det trafikeras på ett felaktigt sätt. Det är för stadens underhållskostnader av stort intresse att dessa transporter inte orsakar skador. Då en vägtransportledare kunde komma från hela landet, sammanfattade utredningen, och inte behöver ha särskild kunskap om Stockholm var en form av lotsfunktion för transportererna något som staden skulle kunna erbjuda, för att på så sätt se till att vägnätet utnyttjas på bästa sätt. Staden hade med sina trafikplanerare i princip denna lotsfunktion färdig.

För framtiden kunde utredningen se tre tydliga scenarier nämligen:

1. Stockholms stad vidareutbildar sin trafikansvarningsfunktion till vägtransportledare och konkurrerar med den privata marknaden
2. Stockholms stad lägger ner sin trafikansvarningsfunktion och förlitar sig helt på vägtransportledarna
3. Trafikansvarningsfunktionen behålls men omvandlas.

Utredningen konstaterade att det tredje scenariot var det som bäst stämde överens med vad alla tillfrågade grupper efterlyste – någon form av lotsfunktion för transporterna. Med detta alternativ gavs vägtransportledarna stöd i sin yrkesutövning genom att lotsfunktionen alltid kan vara uppdaterad vad som gäller för det utpekade vägnätet just då. Det första scenariot var inte speciellt trovärdigt medan det andra var fullt tänkbart att genomföra.

Med huvudinriktning på utredningens tredje alternativ som grund påbörjade kontoret arbetet med att utforma framtiden för stadens medverkan i eskortsammanhang. Särskild vikt lades vid ett klargörande över vilka transporter som staden vill ha kontrollanter eller lots till.

Under hösten 2006 kom beskedet att den kommunala parkeringsövervakningen skulle upphandlas i konkurrens, varigenom den grupp parkeringsvakter som utgjort trafikansvarningsfunktionen på kontoret inte längre skulle finnas att tillgå.

Kontoret beslöt senare med anledning av de ändrade förutsättningarna och taga kontakter med representanter för vägtransportledarna, att från och med den 1 juni 2007 inte längre eskortera tunga, långa och breda fordon. All eskort sker därefter med vägtransportledare genom och inom staden. Fram till den 1 oktober, då starten för upphandlingen av parkeringsövervakningen påbörjas, kommer stadens trafikansvarare att vara vägtransportledarna behjälpliga med råd och stöd i den omfattning verksamheten tillåter. Brev med information om detta har översänts till trafikpolisen i Stockholms län samt vägtransportledare i mälardalen.

Den 12 juni genomförde kontorets tillståndsavdelning en informationsträff om vägtransporter inom Stockholms stad. Cirka 25 vägtransportledare deltog. Dessa kom huvudsakligen från Stockholmsregionen. Förutom representanter från kontoret deltog även polisen och mobilkranföreningen.

Vid mötet gick avdelningen igenom de villkor och upplysningar som gäller för dispensgivning vid dessa transporter samt upplyste om vid vilka tillfällen som det krävs att en kontrollant medföljer från staden. Vägtransportledarna framförde önskemål att antal personer som kan tänkas behövas under en transport skall



anges i dispensvillkoren. Avdelningen informerade vidare om framkomlighetsfrågor och poängterade att färdvägarna noga skall planeras i förväg och upplyste om länkar på nätet till aktuell trafikinformation.

Polisens representant upplyste om att polisens eskorter av tunga, långa och breda fordon i stort sett upphört och att dagens situation med privata vägtransportledare fungerar bra. Polisen kontrollerar av tunga, långa och breda fordon kvarstår. Från mobilkranföreningen meddelades att berörda företag börjat anpassa sig till den nya situationen. Dock framfördes vissa farhågor att transporter utan dispenser skulle kunna öka då all eskortverksamhet fortsättningsvis är avgiftsbelagd.

Som svar på framställning om ett fortsatt informationsutbyte kommer tillståndsavdelningen till hösten att kalla till ett nytt möte i dessa frågor. Det kan tilläggas att företrädare för den nuvarande eskortfunktionen i slutet på augusti kommer att hålla i en träff för vägtransportledare och dela med sig av vunna erfarenheter på området.

Kontoret har fr.o.m. den 1 september i år anställt en kontrollant vars uppgift bland annat är att medfölja transporter inom kommunen där så behövs t.ex. vid komplicerade transporter eller vid känsliga/besvärliga färdvägar. Kontoret meddelar, som tidigare, dispens och färdväg för de tunga, långa och breda transporterna som sker inom staden.

Med denna beskrivning anser sig kontoret ha vidtagit de åtgärder som de över tiden uppkomna situationerna krävt och är helt övertygad om att framkomlighet och säkerhet i trafiken samt undvikande av skador på stadens vägnät, därigenom är säkrad. För detta borgar vidare att de nationella vägtransportledarna genom sin utbildning fått de kunskaper och färdigheter som krävs för tjänstgöringen och att polisens uppgift är att kontrollera att vägtransportledarna utför sina uppdrag i enlighet med lag, förordning och föreskrifter. Kontoret kommer nogsamt att följa utvecklingen.

Slut