

Handläggare
Anette Jansson
Telefon: 08-508 28 820

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2014-05-20 p. 15

Förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014 – 2017

Remiss från trafik- och renhållningsnämnden dnr T2014-00277.

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafik- och renhållningsnämnden har sänt ut remiss av *Förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014 – 2017* till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden för synpunkter senast den 9 juni 2014. Förslaget är en av flera inriktningsplaner som tas fram för att konkretisera stadens trafikstrategi *Framkomlighetsstrategin*. I förslaget presenteras fyra mål och nio åtgärder.

Miljöförvaltningen ställer sig i stort positiv till *Förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014 – 2017*. Förslaget har bra och tydliga mål och åtgärder, samt är föredömligt kort och konkret. Förvaltningen föreslår bland annat att förslaget kompletteras med målet *Mer effektiva transporter*, och åtgärderna *Staden ska ställa krav vid upphandling*, *Miljölastbilar demonstreras*, samt *Översyn av längd och viktbegränsningar*. Förvaltningen anser också att åtgärden *Genomföra ett off peak-projekt* är genomförbar, men att det krävs mycket noggranna studier och analyser som visar att störningsrisken i hela leveranskedjan är ytterst liten innan det övervägs att ge generella dispenser för nattrafik med någon viss typ av fordon. Innan detta kan påvisas förordar förvaltningen att nattrafiken även fortsättningsvis ska ske med dispensprövning, där störningar från såväl fordon som lastning/lossning granskas.

Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden har sänt ut remiss av *Förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014 – 2017* till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden för synpunkter senast den 9 juni 2014.

Förslaget är en av flera inriktningsplaner som tas fram för att konkretisera stadens trafikstrategi *Framkomlighetsstrategin*. Syftet med förslaget är att samlat presentera stadens gods- och citylogistiksatsningar under de kommande fyra åren, samt att få reaktioner och synpunkter på de åtgärder som ingår i handlingsplanen. Förslaget fokuserar på näringslivets transporter med lastbil centralt i Stockholm.

I förslaget presenteras fyra mål och nio åtgärder.

Mål:

1. Mer förutsägbara leveranser
2. Underlätta angöring för leveransfordon
3. Möjliggöra för säkrare, tystare och renare leveransfordon
4. Öka gods- och citylogistiksamverkan mellan staden och andra aktörer

Åtgärder:

- a) Genomföra ett samlastningsprojekt
- b) Genomföra ett off peak-projekt
- c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält
- d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning
- e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden
- f) Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer
- g) Samla in data
- h) Analysera godsperspektivet regionalt
- i) Bilda externt och internt godsnätverk

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen ställer sig i stort positiv till *Förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014 – 2017*. Förslaget har bra och tydliga mål och åtgärder, samt är föredömligt kort och konkret. Förvaltningen redovisar nedan synpunkter på förslaget och svarar på trafikkontorets (TK) frågor under samma rubriker som finns i förslaget.

I dokumentet används begreppen *leveranstrafik*, *godstrafik*, *distributionstrafik*, samt *gods- och citylogistik*. Miljöförvaltningen föreslår att *godstrafik* används konsekvent för att underlätta läsbarheten.

I dokumentet används begreppen *rena* och *gröna* fordon. Miljöförvaltningen anser att miljöfordon eller miljölastbilar är bättre begrepp.

Syfte

TKs fråga: Vad tycker du om fokus och syfte?

Syftet med förslaget anges vara att samlat presentera stadens gods- och citylogistiksatsningar under de kommande fyra åren, samt att få reaktioner och synpunkter på de åtgärder som ingår i handlingsplanen. Miljöförvaltningen anser att syftet med själva framtagandet av förslaget bör framgå, exempelvis att ge förutsättningar för en mer effektiv, säkrare och miljö- och hälsovänligare leveranstrafik i staden.

Leveranserna idag

TKs frågor: stämmer bilden som presenteras? Vill du lägga till eller ta bort något?

Miljöförvaltningen anser att det bör framgå att kortare körtid och körsträcka även bidrar till mindre klimatpåverkan. Det kan även nämnas att cykeltrafiken gynnas av förbättrad framkomlighet vid effektivare leveranser.

Miljöförvaltningen anser också att beskrivningen av *dagens situation* är något obalanserad, eftersom det är mest problem med dagens leveranstrafik som redovisas. Förvaltningen föreslår att rubriken ändras till *problembild*.

TKs fråga: vilka data kan du som aktör bidra med och vilka data skulle du vilja se?

Miljöförvaltningen kan bidra med data om störningar till närboende i klagomålsärenden vid leveranser inom staden. Förvaltningen kan också bidra med mätningar och beräkningar av luftkvalitet. Förvaltningen vill i detta sammanhang framhålla vikten av adekvata trafikmätningar som underlag till beräkningar.

Förslag till mål för godstrafiken

TKs frågor: Vad tycker du om målen? Har du förslag på andra mål?

Förvaltningens förslag: Mål 5 – mer effektiva transporter

Miljöförvaltningen anser att det saknas ett mål som syftar till att köra mer fyllda lastbilar och att inte respektive lastbil måste köra till en mängd olika adresser i staden. Målet är tätt sammakopplat med åtgärden om samlastningscentral. Det finns också potential att köra färre lastbilar i staden om större lastbilar tillåts köra i staden än idag. Förvaltningen föreslår därför ytterligare en åtgärd om översyn av längd och viktbegränsningar (se sidan 7).

TKs fråga: Har du förslag på indikatorer att mäta?

Miljöförvaltningen föreslår att det vid dispens mot nattrafikförbudet görs uppföljningar av om närboende blir störda av verksamheten.

Förvaltningen föreslår också att det tas fram en indikator som visar hur effektiviteten förändras med en samlastningscentral. Går det exempelvis att se hur antal körda kilometer förändras i förhållande till mängden gods som körs ut?

Förvaltningen föreslår att det görs akustik och vibrationsmätningar av BK1-trafik vid översyn av längd och viktbegränsningar.

Staden ger förutsättningar

TKs fråga: Finns det behov av konkreta regleringsförändringar?

Om nattrafik ska ske måste reglering och dispensgivning av tung trafik nattetid ses över.

TKs fråga: På vilket sätt kan din organisation bidra?

Miljöförvaltningen kan bidra med en bedömning av om det finns risk för störningar till närboende i de enskilda fallen och om det behövs fördjupade utredningar om störningsrisker. Förvaltningen kan också ge stöd kring regelverket för buller.

Miljöförvaltningen kan bidra med kompetens om miljöfordon.

Bilaga 1 Förslag till godshandlingsplan 2014 – 2017

TKs frågor: Vad tycker du om åtgärderna? Vilka är viktigast – hur bör de prioriteras? Borde något tas bort eller läggas till? Var kan du hjälpa till i genomförandet?

Miljöförvaltningen anser att alla förslagen till åtgärder är bra och bedömer att de har potential att effektivisera leveranstrafiken så att miljö- och hälsopåverkan minskar. För vissa av åtgärderna är det

extra viktigt att bevaka miljö- och hälsofrågor och förvaltningen kommenterar dessa nedan.

a) Genomföra ett samlastningsprojekt

Samlastningscentralen måste placeras och utformas så att anläggningen inte orsakar störningar till boende. Det bör även beaktas att en samlastningscentral alstrar stora mängder tung trafik, vilket kan orsaka bullerstörningar.

b) Genomföra ett off peak-projekt

I förslaget anges att ”detta förutsätter att boende inte störs och höga bullerkrav kommer att ställas på distributör och fordon”. Miljöförvaltningen vill understryka att denna klausul är en förutsättning för att tillåta tung leveranstrafik nattetid i staden. Leveranstrafiken kan ge upphov till bullerstörningar både när fordonen åker på gatorna i staden och vid lastning/lossning. Bullerstörningar nattetid kan påverka sömnen, vilket är en allvarlig hälsofråga. Om bullerstörningar uppstår kan det medföra att miljö- och hälsoskyddsnämnden klassar dessa som olägenhet för människors hälsa, och därför ställer krav på åtgärder enligt miljöbalken.

Miljöförvaltningen anser att projektet är genomförbart, men att det krävs mycket noggranna studier och analyser som visar att störningsrisken i hela leveranskedjan är ytterst liten innan det övervägs att ge generella dispenser för nattrafik med någon viss typ av fordon. Innan detta kan påvisas förordar förvaltningen att nattrafiken även fortsättningsvis ska ske med dispensprövning, där störningar från såväl fordon som lastning/lossning granskas. Miljöförvaltningen bör höras vid sådana dispensärenden.

Tekniken för tunga lastbilar går framåt och elhybrid-lastbilar bedöms att rätt utrustade ge mindre bullerstörningar än andra lastbilar. Dessa bör dock inte tillåtas köra överallt i staden nattetid, utan endast längs sådana gator där bullerstörningar inte bedöms uppstå, som exempelvis längs gator där majoriteten av bostäderna har fått bullerisolerade fönster.

Miljöförvaltningen bedömer att det finns leveransplatser i staden där lastning/lossning inte riskerar att störa närboende, som t.ex. i vissa lastfar och i kvarter där det inte finns bostäder. Om lastning/lossning ska ske i närheten av bostäder måste höga bullerkrav ställas på hela kedjan av lastning/lossning från fordonet och in i anläggningen, exempelvis fordonets dörrar och hissar, lastvagnar, golv på lastkajer, samt portar och golv i byggnaden.

Miljöförvaltningen är inblandad i just detta off peak-projekt och bevakar bland annat bullerfrågor.

c) Undersöka möjlighet till gods i kollektivtrafikkörfält

Förslaget innebär att staden ska undersöka om det går att öppna upp kollektivtrafikkörfält eller skapa nya kombinerade kollektivtrafik- och godskörfält på någon av stadens in- och utfartsleder. Miljöförvaltningen anser att detta bör undersökas, men att godstrafik i kollektivtrafikkörfält endast bör tillåtas där det inte bedöms påverka kollektivtrafiken negativt. Det bör t.ex. övervägas om godstrafiken endast ska tillåtas under vissa tider. Förvaltningen anser också att endast miljöklassade tunga fordon ska tillåtas köra i kollektivkörfälten.

d) Införa fler lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning

Miljöförvaltningen anser att störningsrisker till närboende ska beaktas innan beslut tas om en ny lastplats för tunga fordon.

e) Se över uppställningsplatser i ytterstaden

Miljöförvaltningen anser att störningsrisker till närboende ska beaktas innan beslut tas om en ny uppställningsplats för tunga fordon. Även störningsrisker från trafiken till och från platsen bör beaktas. Miljöförvaltningen bör tillfrågas när man ser över nya uppställningsplatser.

f) Genomföra ett teknikprojekt med lastplatssensorer

Miljöförvaltningen är positiv till att ny teknik och IT-lösningar används för att effektivisera leveranstrafiken och ser gärna fler sådana projekt. Några andra projekt som redan är planerade i staden finns att läsa i stadens kommande ansökan om EU bidrag till Smart Cities, exempelvis bygglogistikcentrum i Årsta, samt smart styrning av vägbelysning, laddning av elfordon och godslogistik.

g) Samla in data

Miljöförvaltningen kan bidra med data om störningar till närboende i klagomålsärenden vid leveranser inom staden.

h) Analysera godsperspektivet regionalt

Inga synpunkter

i) Bilda externt och internt godsnätverk

Inga synpunkter

Förvaltningens förslag: Staden ska ställa krav vid upphandling
Miljöförvaltningen anser att Stockholms stad ska bli bättre på att ställa krav på de transporttjänster som staden upphandlar, samt att uppföljning av kraven ska ske.

Staden är en stor köpare av transporttjänster eller andra tjänster där transporten är en stor del. När det gäller personbilar är staden bra på att ställa krav på exempelvis miljöfordon, däck och sparsam körning vid upphandling av taxi, post- och internbud, skolskjuts och likande. Även upphandlingar av avfallshämtning och likande har krav på miljöanpassade fordon m.m. Miljöförvaltningen och serviceförvaltningen samarbetar med att ta fram en kravspecifikation vid upphandling av transporttjänster samt hur uppföljning av kraven kan gå till. Att implementera, utvärdera och förbättra detta vid upphandlingar av leveransfordon bör ingå i den strategiska inriktningen för bättre leveranstrafik 2014-2017.

Förvaltningens förslag: Miljölastbilar demonstreras

I den av KF antagna strategin för miljöfordon och förnybara drivmedel står att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska verka för att det etableras fler möjligheter att tanka tunga miljölastbilar med förnybara drivmedel. Målet är fem nya tankmöjligheter i Stockholm där lastbilar kan tanka förnybart till 2015. 2020 ska alla tankställen där tunga fordon kan tanka erbjuda minst ett förnybart drivmedel. År 2050 ska bara förnybara drivmedel säljas. Miljöförvaltningen anser att det i förslaget till en strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014–2017 står väldigt lite om miljölastbilar och förnybara drivmedel. Detta ingår i mål 3 men någon åtgärd som kopplar till den delen av målet saknas. Miljölastbilsteknik kan ingå i åtgärdsområde 1 och 2, men det framgår inte tydligt. Miljöförvaltningen anser att det behövs ytterligare ett åtgärdsområde där miljölastbilar demonstreras. Miljöförvaltningen skulle kunna projektleda ett sådant åtgärdsområde.

Förvaltningens förslag: Översyn av längd och viktbegränsningar

Stockholm har ett eget reglemente för tunga fordon där längd och viktbegränsningar är något hårdare än det nationella reglementet. Dessa är ursprungligen satta för att klara svängradier i stadsbebyggelsen och hållfasthet på vägarna. Moderna lastbilar är konstruerade för att klara snävare svängar, och fler axlar på dagens fordon innebär lägre axeltryck. Det är idag därför möjligt att köra längre och tyngre fordon i staden än tidigare. Större fordon innebär att mer last kan köras per lastbil och färre fordon behöver därför trafikera stadens vägar, vilket i sin tur leder till minskad miljöpåverkan och bättre trafiksäkerhet. Miljöförvaltningen anser därför att en översyn

av längd och viktbegränsningar, både i inre och yttre trafikområdet, bör göras för att utreda en optimal leveranstrafik.

*TKs fråga: vad tycker du borde vara det externa godsnätverkets fokus?
Vill du delta?*

Miljöförvaltningen deltar gärna i det externa godsnätverket. Förvaltningens mål i ett sådant arbete skulle vara att bidra till en minskad miljö- och hälsopåverkan från leveranstrafiken.

SLUT

Bilagor

1. Utdrag ur ”Förslag till En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik”, 2014 – 2017, sid 18-22