

Handläggare
Amanda Baumgartner
08-508 26 354

Till
Trafiknämnden
2020-02-20

Motion om masshantering. Motion från Emilia Bjuggren (S) och Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Mikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har mottagit en remiss från kommunstyrelsen av en motion gällande masshantering skriven av Emilia Bjuggren (S) och Jan Valeskog (S). I motionen lyfts bland annat förslag om att ta fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi samt ändra Stockholms stads lokala trafikföreskrifter så att masstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad.

Trafikkontoret anser att det finns olika möjligheter att få till mer effektiva massgodstransporter i staden. Kontoret bedömer att trafikvolymerna skulle minska med en längdbegränsning upp till 15 meter för massgodstransporter. Kontoret anser dock att en eventuell ändring bör villkoras med vissa prestandabaserade villkor.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 354
Växel 08-508 27 200
amanda.baumgartner@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Remissen

Trafikkontoret har mottagit en remiss från kommunstyrelsen av en motion gällande masshantering skriven av Emilia Bjuggren (S) och Jan Valeskog (S).

I motionen (bilaga 1) föreslås att kommunfullmäktige beslutar följande:

- *Att trafiknämnden får i uppdrag att ändra Stockholms stads lokala trafikföreskrifter så att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad.*
- *Att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi, i samråd med miljöförvaltningen, trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.*
- *Att en samordnande funktion inom staden inrättas för masshanteringsfrågorna.*
- *Att staden tar initiativ till regional samordning av masshanteringen, både med andra kommuner och med kommersiella aktörer.*

Motionen lyfter även fram olika frågor som kan klargöras i framtagandet av en stadsövergripande masshanteringsstrategi. Bland dem lyfts frågan om *trafikkontoret bör arbeta bort vikt- och höjdbegränsningar och godkänna viktdispenser där det är möjligt.*

Remisstiden sträcker sig till den 7 februari 2020.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Avstämning har även gjorts med miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och fastighetskontoret.

Bakgrund

Stockholms snabba tillväxt har lett till en kraftig ökning av pågående och planerade byggprojekt som genererar massgodstransporter. Av alla lastbilstransporter i Stockholms län är 18 procent massgodstransporter och drygt 50 procent av godsmängden i ton utgörs av massgods.

Inom Stockholms stad råder bärighetsklass 2 (BK2) och fordonslängd max 12 meter på de flesta kommunala gatorna. Vissa större leder där kommunen är väghållare tillåter upp till 24

metersfordon, vilka dessa är framgår av Tungtrafikkartan¹. Idag sker en övervägande del av massgodstransporter i staden med 3-axliga lastbilar med en längd på i snitt 9 meter. Att de flesta massgodstransporter inte nyttjar hela den tillåtna längden på 12 meter har att göra med relationen mellan tillåten bruttovikt och tillåtna axeltryck enligt BK2 i Trafikförordningen. Bruttovikten begränsas på grund av avståndet mellan de yttre axlarna och en ökning av fordonets längd upp till 12 meter skulle inte öka lastkapaciteten, eftersom axeltrycken kommer att överstiga vad som är tillåtet. Det finns också begränsningar i Trafikförordningen för max bruttovikt för olika fordonskombinationer, t.ex. 3-axliga och 4-axliga fordon.

Idag pågår flera olika utredningar inom kontoret för att förbättra massgodstransporterna. Bland annat deltar kontoret i externa projekt om prestandabaserade regelverk, utredning om möjlighet att transportera massor vattenvägen, upprättande av rangerplatser² och effektivisering av fordon inom gällande föreskrifter.

Kontorets har även beställt en utredning om fordons effektivisering inom rådande föreskrift. Utredningens syfte är att kartlägga fordon som har en högre lastkapacitet men som ändå håller sig inom rådande föreskrift och utreda varför dessa inte används i högre grad idag.

Genom att koppla samman två släpfordon kan transporter till och från deponi effektiviseras. I det senare fallet krävs att rangerplatser finns på strategiska platser i staden, där lastenheter och släpfordon kan rangeras så att fordonen utnyttjas på ett effektivt sätt. Behovet av rangerplatser blir allt viktigare med tanke på Trafikverkets pågående utredning om att tillåta en utökad fordonslängd på det nationella vägnätet om 34 meter.

Kontoret utreder även möjligheten att transportera större massgodstransporter på vattnet. Under hösten 2019 testas t.ex. möjligheterna att transportera sprängmassor från utbyggnaden av tunnelbanan vattenvägen från Blasieholmen i centrala Stockholm.

Trafikkontorets synpunkter

Nedan besvaras de frågor som lyfts i motionen närmre.

¹ <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/transporter/ansok-om-tillstand-for-tunga-langa-och-breda-fordon/>

² <https://stad.stockholm/globalassets/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/utredningar-och-rapporter/trafik-och-stadsmiljo/tung-trafik-och-transport/tung-trafik-i-stockholm-rangerplatser-2019.pdf>

Att trafiknämnden får i uppdrag att ändra Stockholms stads lokala trafikföreskrifter så att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad.

En ökning av tillåten fordonslängd till 15 meter möjliggör fler fordonskombinationer för utökad bruttovikt, t.ex. 3-axlig dragbil med 2-axlig påhängsvagn³. Utifrån Tungtrafikutredningen (Atkins, 2017) bedömer kontoret att utsläppen skulle minska och framkomligheten öka i staden om sträckor till och från byggarbetsplatser gavs en längdbegränsning upp till 15 meter för masstransportfordon. Orsaken är minskade trafikvolymmer.

Eftersom längre fordon både är tyngre och har större döda vinklar än mindre fordon anser kontoret att en eventuell ändring av föreskrifterna till 15 meter bör villkoras med vissa prestandabaserade villkor⁴. Det kan t.ex. handla om att fordonet ska vara utrustad med geofencing, att säkerställa svängradie och ha artificiell förarassistens (ADAS). Exempel på ADAS är varning för kollisionsrisk med såväl framförvarande fordon som oskyddad trafikant och hastighetsövervakning⁵. Även om kontoret bedömer att antalet fordon blir färre med ett förändrat regelverk är det viktigt att påpeka att större fordon kan påverka platsens attraktivitet och den upplevda tryggheten.

Trafikkontoret anser att vibrationsproblematiken bör utredas vidare vid ett förändrat regelverk. Kontoret anser även att slitagefrågan är mer komplex än vad som framgår av Tungtrafikutredningen. Faktorer som bör beaktas är också rörelsekraften vid stopp samt den ökade bruttoviktens påverkan på yttskiktet och vägbanans deformation vilket kan resultera i ökade underhållskostnader.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att säkerställa regelefterlevnad vid en förändrad föreskrift. Det är polisen som är tillsynsmyndighet men staden ser även en möjlighet att arbeta med frivilliga avtal kring bygglogistik vid exploateringar, där det genom stadens avtal går att följa upp att lokala föreskrifter och dess villkor efterlevs.

Kontoret anser inte att förändringarna ska gälla i Gamla stan, där fortsatt begränsning på maximalt 8 meter bör gälla eller på gröna

³ Ett exempel på ett sådant ekipage har en totallängd på 15 meter och lastvikt på 18,5 ton.

⁴ Tekniska krav på fordon som ställs i föreskrifter är anmälningspliktiga till EU enligt Kommerskollegium

⁵ Kontoret för en dialog med kommerskollegium för att undersöka om det är förenligt med EU-rätten att villkora fordonskrav i en lokal trafikföreskrift.

leder i tungtrafikkartan, där fortsatt 24 meter bör gälla. Även på vibrations- och bullerkänsliga gator bör 12 meterrestriktionen kvarstå.

Arbeta bort vikt- och höjdbegränsningar

Frågan i motionen om att arbeta bort vikt- och höjdbegränsningar anser kontoret är svårhanterat. Det finns ett antal vägar och broar i Stockholm som har bruttoviktsbegränsningar där fordonets axeltryck är avgörande. Begränsningarna är satta med beaktande av konstruktionernas bärighet och måste respekteras.

Höjdbegränsningarna på Stockholms gator är satta med beaktande av fysiska hinder vilka många gånger är svåra att bygga bort.

Godkänna viktdispenser där det är möjligt.

Dispensgivning styrs av Trafikförordningen som inte går att avtala bort. Av 13 kap 4 § Trafikförordningen framgår att undantag endast får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet. Stockholms stad ger endast dispens för s.k. odelbart gods⁶. Trafikkontoret har för avsikt att ta fram en utredning kring begreppet delbart gods och dess effekter för transporter (begränsningar och möjligheter) vid dispensgivning.

Att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi, i samråd med miljöförvaltningen, trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.
I november 2018 antog kommunfullmäktige stadens Godstrafikplan i syfte att ta ett samlat grepp om stadens godsrelaterade arbete och peka ut riktningen framåt. I den framhålls behovet av en masshanteringsplan för staden i syfte att effektivisera masstransporterna. Kontoret instämmer i motionens förslag.

Att en samordnande funktion inom staden inrättas för masshanteringsfrågorna.

Stadens förvaltningar har olika ansvar för masshanteringsfrågorna. Samverkan mellan dem är således en förutsättning för att säkerställa en hållbar utveckling. Kontoret anser därför att en samordnande funktion för frågorna skulle underlätta stadens arbete.

Att staden tar initiativ till regional samordning av masshanteringen, både med andra kommuner och med kommersiella aktörer.

⁶ Last som inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster.

Region Stockholm har under hösten antagit en godsstrategi för Stockholmsregionen som ska stärka förutsättningarna för bred samverkan och påverkan i godsrelaterade frågor. I den framhålls att samverkan inom regionen behövs vid t.ex. planering av masshantering och kring regelverk och styrmedel för fordonsbegränsningar. Strategin landar i att Region Stockholm ska samordna det regionala utvecklingsarbetet i Stockholms län t.ex. genom upprättande av ett regionalt godstransportråd. Kontoret förslår därför att staden aktivt deltar i det arbete som regionen initierat.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Slut**Bilagor**

1. Motion om masshantering