



Årlig tillsynsrapport för transportintensiva verksamheter

Perioden april 2009 till oktober 2010



En rapport från Miljöförvaltningen

Leif Nilsson

November 2010

INNEHÅLL

1	Beskrivning av branschen	5
2	Tillsynsarbetet inom branschen	6
3	Miljöarbetet inom branschen	7
3.1	Egenkontroll/Miljöledningssystem	7
3.2	Fordon	7
3.3	Förnyelsebara drivmedel	8
3.4	Behov av fordon	8
3.5	Synpunkter till Stockholms stad	8
3.6	Övriga slutsatser	9
4	Bilaga 1	10
5	Bilaga 2	12
5.1	Sammanställning (citat) av företags behov av miljöfordon.....	12
5.2	Sammanställning (citat) av företags synpunkter till Stockholms Stad	12
6	Bilaga 3	15

1 BESKRIVNING AV BRANSCHEN

I Stockholm överskrider miljö kvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid (NO₂) och inandningsbara partiklar (PM₁₀) i närheten av infartsleder samt längs 10-20 innerstadsgator. Minst 4000 personer i Stockholms län bor i områden där MKN för PM₁₀ (50 µg/m³ dygnsmedelvärde) överskrider och minst 1000 skolelever går i en skola där miljö kvalitetsnormen överskrider på skolgården. Ungefär 260 000 personer i Stockholms stad bor i områden där det nationella miljömålet för partiklar (35 µg/m³ som dygnsmedelvärde år 2010) överskrider. Höga halter av dessa föroreningar kan bland annat leda till ökade besvär med luftvägssjukdomar, astma samt ökad dödlighet i hjärt-kärlsjukdomar och lungcancer. Buller från trafiken kan också ha en negativ påverkan på sömn, bidra till koncentrationssvårigheter och ökad stress. Kväveoxider verkar dessutom försurande på mark och vattendrag.

Miljö påverkan från transportsektorn i Stockholm är betydande. Därför är det viktigt att de företag som bedriver transportverksamhet i Stockholms stad har en fungerande egenkontroll och arbetar aktivt med att minska verksamhetens miljö påverkan. Detta för att kunna förbättra luftkvaliteten i Stockholm och även för att minska bullerstörningarna.

Den största miljö påverkan från transportsektorn är utsläpp till luft. Lokalt påverkas luftkvaliteten av bl.a. partiklar och kväveoxider, som kan påverka människors hälsa negativt. (Transporterna släpper också ut koldioxid, som påverkar klimatet globalt.) De viktigaste miljö frågorna som företagen kan arbeta med för att kunna minska sina utsläpp är:

- en fungerande egenkontroll/miljö ledningssystem (MLS)
- minskning av antalet transportkilometer
- sparsam körning
- miljö fordon och miljö bränslen

Till transportintensiva verksamheter räknas transportföretag som bedriver renodlad transportverksamhet t.ex. transportförmedlare, åkerier, bud, taxi mm. Begreppet transportintensiva företag innefattar också de företag vars verksamhet genererar en större mängd transporter. Transporten kan uppkomma som en konsekvens av en tjänst. Detta kan gälla företag som t.ex. parkeringsbolag och markskötselbolag.

Vilka företag som är aktuella för tillsyn är beroende av 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. Inom branschen finns även en mängd små en eller fåmans företag. De transportverksamheterna som inte är anmälningspliktiga och som är aktuella för tillsyn uppskattas till cirka 100 verksamheter inom Stockholms Stad.

2 TILLSYNSARBETET INOM BRANSCHEN

En mindre del av transportverksamheterna kan vara anmälningspliktiga då de har t.ex. eget tankställe eller biltvätt. Dessa ska redan finnas i Miljöförvaltningens register och får då tillsyn på den anmälningspliktiga verksamheten. Huvuddelen av de hittills besökta transportintensiva objekten är inte anmälningspliktiga och de finns till att börja med inte i Miljöförvaltningens system. Det innebär att mycket tid åtgår till att identifiera verksamheter som är aktuella för tillsyn. Det sker t.ex. genom listor från Länsstyrelsen över vilka som har tillstånd för att transportera farligt avfall. Listor från SCB används men även publika söktjänster så som Eniro och söktjänster för företagsfakta. När en lämplig verksamhet har identifierats skickas informationsbrev om tillsyn ut till det berörda företaget. Arbetet fortgår med att kontakta företaget för att utröna vilken typ av verksamhet som företaget bedriver och dess omfattning samt att informera om tillsynen. En stor del av företagen avskrivs i detta skede. Det kan vara att de ligger under ett annat bolag som redan har besöks eller beroende på verksamhetens art och omfattning. Att administrera arbetet med verksamheter som inte finns i förvaltningens register är tidskrävande. Det är parallellt pågående kontakter med ett stort antal företag som administreras. Det finns utgående och ingående information som ska föras och företagen är i olika skeden av processen. Detta går inte att göra i ordinarie system utan måste skötas separat tills de eventuellt blir ett registrerat verksamhetsobjekt hos Miljöförvaltningen. Tillsynen omfattar stora företag med ett stort antal fordon och även små företag med några få fordon.

När inledande steg är genomförda är det möjligt gå vidare med att boka upp företaget för ett tillsynsbesök. I samband med att det sker skickas information om tillsynsavgifter, miljölagstiftning och en checklista ut till företaget. Checklistan returneras ifylld till Miljöförvaltningen tillsammans med eventuella bilagor. Listan och bilagor kontrolleras innan mötet och ligger till grund för besöket. Fokus för tillsynen ligger på företagets egenkontroll och miljöledning. Under hela processen sker i regel ett antal kontakter via e-post eller telefon. Vid tillsynsbesöket kontrolleras verksamhetens egenkontroll, en sammanställd informationsmapp med information om egenkontroll och olika miljöaspekter överlämnas till företaget.

Efter besök sker ett tidsintensivt arbete med att sammanställa tillsynsprotokoll med synpunkter till verksamheten samt att begära in eventuella kompletteringar. Tillsynsprotokoll skickas till företaget både via e-post och brevlades.

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 2010 har det t.ex. inkommit klagomål angående att transportföretag tvättar sina bilar utan rening av restvatten.

3 MILJÖARBETET INOM BRANSCHEN

3.1 Egenkontroll/Miljöledningssystem

Under perioden april 2009 till oktober 2010 har 68 transportintensiva företag besökts. Av dessa är en majoritet transportföretag som bedriver lätta och/eller tunga transporttjänster. En minoritet är transportintensiva företag vars transporter uppkommer i anslutning till tjänsten. I båda grupperna ingår både större och mindre företag. Stockholms Stad har ett internt ledningssystem (ILS) där indikatorer redovisas för olika tillsynsområden. För transportintensiva verksamheter är indikatorn andelen besöka verksamheter utan anmärkning, med detta avses de uppgifter som redovisas i **bilaga 1**. Andelen uppgår till 65 procent. Vid de tillsynsbesök som gjordes 2008 uppgick andelen till 92 procent. Då besöktes dock endast 13 stora transportverksamheter, Miljöförvaltningen begärde in kompletteringar från ett av dessa företag.

Drygt hälften av de besökta verksamheterna har ett **miljöledningssystem** som är aktivt. Av dessa så har hälften certifierat hela sin verksamhet. Ett miljöledningssystem är inget lagkrav men med ett sådant så lever man till stora delar upp till de krav som finns på egenkontroll. Ett aktiv miljöledningssystem innebär att man arbetar systematiskt med miljöfrågor.

Många, 62 procent, av de besökta företagen har en dokumenterad och aktiv **egenkontroll**. Resterande har till största del egenkontroll i varierande omfattning men graden av dokumentation kan skilja mellan de olika företagen. Cirka 12 procent saknar helt en egenkontroll för transportverksamheten.

En majoritet 83 procent av verksamheterna har någon form av miljömål för sin transportverksamhet. Men en tredjedel 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 fjärdedel av de besökta verksamheterna lever inte upp till 26 kap 19 paragraf Miljöbalkens krav om att planera och fortlöpande kontrollera verksamheten för att motverka/förebygga olägenheter för människors hälsa eller påverkan på miljön.

Vid 35 procent av besöken begärde Miljöförvaltningen in kompletteringar gällande egenkontroll. Det gäller i de flesta fall att företaget ska inkomma med en redovisning för hur företaget säkerställer att miljölagstiftningen följs samt handlingsplaner. Företaget har i dessa fall ofta inte haft erforderlig kunskap om den lagstiftning som berör deras verksamhet. För vidare information **bilaga 1**.

3.2 Fordon

Av de verksamheter som har miljöfordon så uppger 85 procent 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 uppger endast 54 procent att det är aktuellt att införskaffa miljöfordon. Dessa 54 procent är dock uteslutande rena transportbolag med tunga transporter där utbudet av miljöfordon begränsat. De flesta har dock en vilja att införskaffa miljöfordon men i dag anser man inte att det är ett gångbart alternativ prismässigt eller att fordonen inte passar för verksamheten. När det gäller personbilar så har de flesta företagen en andel fordon som är klassade som miljöbilar men med övervägande del fossila drivmedel. För vidare information angående behov av miljöfordon se **bilaga 2**.

3.3 Förnyelsebara drivmedel.

Endast cirka 20 procent av företagen har fordon som drivs av förnyelsebara drivmedel i sina fordonsflottor, gas, etanol E85 eller ED95 (för tunga dieselfordon) eller el. När det gäller tunga transporter förekommer i princip inga förnyelsebara drivmedel förutom enstaka biogasfordon. En majoritet av verksamhetsutövarna med tunga fordon, drygt hälften säger sig vara intresserade av fordon med förnyelsebara drivmedel. Det bristfälliga utbudet av tyngre fordon och merkostnaden för att investera i dessa är begränsande faktorer. De problem som har funnits med tillgång på biogas och det begränsande antalet tankstationer har haft en stor negativ inverkan på företagens vilja att införskaffa gasfordon

De fordon med förnyelsebara drivmedel som finns i verksamheterna är främst personbilar som drivs av etanol (E85). 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 dieslbilar. 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 grundläggande undersökningar som finns visar att etanol som bränsle har en stor miljönytta jämfört med fossila bränslen¹. 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 dieslbilar.

När det gäller dubbdäck för personbilar och lätta lastbilar finns utrymme för förbättringar. Det saknas i stort riktlinjer inom verksamheterna för vilka däck som ska väljas, endast ett fåtal verksamheter har riktlinjer för val av däck. Ofta är det upp till förarna själva, den lokala ledningen eller leverantören att välja däck. 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.

3.4 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.

3.5 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 är allt för dålig tillgång på biogas i Stockholm. Det har gett till följd att företagen inte investerar i biogasfordon och att de som har gjort det trots merkostnad har fått

¹ Börjesson, P et al. 2010

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.

En annan synpunkt som ofta framhålls är att Stockholms stad tar för lite miljöhänsyn vid upphandlingar. Enligt företagen ställs det ofta miljökrav men det sker inga uppföljningar att de verkligen följs. Inte heller ger det extra poäng att vara miljömässigt bättre än kraven och det är i princip uteslutande priset som avgör en upphandling, det lönar sig inte att vara miljömässigt bättre. Företagen anser att Stockholms stad borde gå före när det gäller miljöfrågorna och hjälpa till att göra det lönsamt att vara miljömässigt bra. För närmare information om synpunkter se **bilaga 2**.

3.6 Övriga slutsatser

Vid tillsynsbesöken framförde verksamhetsutövarna synpunkter som är kopplade till infrastruktur. Platser för omlastning av gods minskar och är enligt verksamhetsutövarna för få. Det leder till att det blir svårare att samordna och minska transporter. Industriområden flyttas allt längre ut från staden. Följden kan bli att de lokala transportbolagen får allt längre sträckor till sina kunder. Dessa två faktorer kan tillsammans bidra till att det blir fler och längre transporter och att utsläpp totalt sett inte minskar så mycket som det kanske borde kunna göra.

Generellt för branschen så är miljöarbetet hos de stora och renodlade transportföretagen väl fungerande. Åtgärder för minskad bränsleförbrukning och förbättrad logistik sparar ekonomiska resurser likväl som de minskar miljöpåverkan.

Vid mindre transportverksamheter och företag som inte har sett sig själva som transportintensiva finns generellt förbättringspotential. Tillsynsbesöken visar att dessa verksamheter med en förbättrad egenkontroll kan få större kontroll över sin miljöpåverkan. 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.

4 BILAGA 1

Resultat av tillsyn på objektsnivå, besökta verksamheter och kompletteringar efter tillsynsbesök. Utan komplettering innebär att verksamheten har godkänds utan att Miljöförvaltningen har begärt kompletteringar. Det kan dock finnas förbättringspotential och synpunkter även på dessa verksamheter. I de fall Miljöförvaltningen har begärt kompletteringar har verksamheten ej levt upp till kraven på egenkontroll. De flesta företag som har fått krav på komplettering är dock godkända efter att den har redovisats för Miljöförvaltningen.

Besökta företag godkända utan kompletteringar

ASA Transporter AB
Blomgrens transport
Carrier Transport AB
Eltel Networks infranet AB
E Sundéns Åkeri AB
Eurotransport i Stockholm AB
Fujitsu Services AB
Green cargo AB
Il Recycling Service AB
Infocare Service AB
ISS Facility Services
Jetpak Stockholm AB
Kjelland Transport AB
Kyl- Och Frysexpressen Mälardalen AB
Lars-Axelssons transport AB
Leif Kregert Åkeri AB
Leman-International System Transport AB
MTAB Transport & Spedition AB
NAUS Åkeri AB
Nordic Pickup and Delivery AB
Panaxia Logistik AB
Personalstaben Logistik I Värmdö AB
Posten logistik
Posten meddelande
Relacom AB
RL Budcompaniätt AB
Samhall AB
Scandinavian Motortransport AB
Selecta AB
Skanska Direkt AB
Sköndals Åkeri AB
Sortera Skandinavien AB
Spånga Distribution AB

Stockholms Åkeri AB
Sundsvalls Expressbyrå AB
Svensk Markservice
Taxi 020 AB
Taxi Kurir I Stockholm AB
Taxi Stockholm 15 00 00 AB
Tommy Olsson och Cambrand Transport AB
Transportfirma Trabé AB
Transportledet Sverige
Wasa Express & Åkeri AB
Widrikssons Åkeri AB
Ågesta Transport AB

Besökta företag där Miljöförvaltningen begärt kompletteringar

AB Gustav Perssons åkeri
Bergholm Transport AB och Östra Tidningstransporter AB
Bo Ekman Åkeri AB
Budwheels i Stockholm AB
CJ Transport i Stockholm AB
Eieruds Transport AB
EJ Svensson Transport AB
Europark AB
G. H:s Åkeri i Stockholm AB
Hägerstens Åkeri AB , Spånga Logistik AB
J.E.M. Transport AB
Kungsholmens Budbilar AB
Lars-Åke Axelsson transport AB
Lennart Sundqvist Åkeri AB
Loomis Sverige AB
MKR Transport Stockholm AB
Nordic Pickup and Delivery
Q Park AB
Safe Stockholm AB
Sundbybergs åkeri och transport
Transab Distribution AB
VSN Åkeri AB
Östra Tidningstransport AB + Bergolm Transport AB

5 BILAGA 2

5.1 Sammanställning (citat) av företags behov av miljöfordon

- *Tunga gasfordon.*
- *Tunga lastbilar med förnyelsebara drivmedel .*
- *Bra storbilar/max 7 passagerare) med biogas.*
- *Skåpbilar etanol.*
- *Dual fuel-teknik på fler bilar (fordon som drivs på gas med en mindre inblandning av diesel).*
- *Miljömässiga entreprenadmaskiner, grävmaskiner o dyl.*
- *Tunga gas/elhybrider.*
- *Elbilar med bra lastutrymme och lång räckvidd.*
- *Fler fordon med automatväxel.*

5.2 Sammanställning (citat) av företags synpunkter till Stockholms Stad

- *Yrkestrafiken borde vara fri från biltullskostnad.*
- *Bättre info om lagstiftning.*
- *Ökad tydlighet, de krav som sätts ska inte ha så många undantag.*
- *Tillsyn ska inte bara riktas mot de stora bolagen.*
- *Mer hjälp och stöd från myndigheterna.*
- *Omlastningsplatser för lastbilar saknas, speciellt om det är lastbil med släp.*
- *Eurozonerna borde sträcka sig längre ut från staden. Nu får man konkurrera med åkare utanför stan som har äldre fordon och inte samma miljökrav.*
- *Det borde vara krav för tillverkare att redovisa miljöaspekter för arbetsfordon, det är svårt att få den informationen.*
- *Fler lokala avfallsstationer istället för att de ska ligga glest och alla ska åka långt.*
- *När offentliga upphandlingar sker ställs miljökrav men det följs sällan upp att de efterlevs.*
- *Det borde finnas ringleder så att inte all trafik måste gå på samma leder.*
- *Det finns för få parkeringsytor (parkeringshus) vilket leder till att vägarna är belamrade med bilar och att folk kör runt och letar platser.*
- *Tydlighet på lång sikt. Vissa tunga fordon har man kanske 8 år och till en stor merkostnad om man investerar i biogas. Vi har fått jaga gas och även bärga våra gasfordon. Nu finns en*

mack för tunga fordon men i en del av staden som vi inte trafikerar. Det måste vara tydligt på lång sikt vad man ska satsa på.

- *Det måste bli billigare att tanka miljövänligt då man har en stor merkostnad i att investera i ett fordon med alternativa bränslen.*
- *Bättre infrastruktur för tung trafik runt Storstockholm. Satsningar för att underlätta citydistribution som t.ex. Göteborgs stad har gjort, möjlighet för tung trafik att nyttja bussfiler.*
- *Biltullarna gör att folk kör den kortsiktigt billigaste vägen istället för den lämpligaste vägen. Ta bort onödiga enkelriktningar så att man kan köra enklaste vägen.*
- *Smartare vägbyggen, inte riva upp vägen och sedan låta det vara så i ett halvår.*
- *Ökad samordning av vägbyggen, de ger långa köer och pågår under onödigt lång tid.*
- *Kontor/uppställningsplats nära stan för att minska onödiga transportkilometer.*
- *Ökad kontakt med Miljöförvaltningen.*
- *Bättre infrastruktur (Stockholms är sämst i Norden).*
- *Dubbdäcksförbudet borde vara konsekvent för hela Stockholm, inte bara Hornsgatan.*
- *Klara riktlinjer som är samma över hela landet.*
- *Samma definition för miljöbilar åtminstone i Sverige.*
- *Nya krav måste flaggas upp i god tid.*
- *Säkerställa tillgången på biogas.*
- *Fler branschspecifika exempel på aktiviteter i egenkontrollen (t.ex. på stockholm.se). Ta fram en "best practice". Se av.se (arbetsmiljöverket) för exempel på hur en bra hemsida ser ut.*
- *Miljöfordon borde subventioneras, idag är det inte ekonomiskt möjligt att investera i miljöfordon.*
- *Varför är E85 lika dyrt eller dyrare än bensin? Skandal!*
- *Staden borde skämmas, borde föregå med gott exempel. Varför slopade staden samlastningsprojektet med Schenker? Pinsamt.*
- *Bygg ut och förbättra ringleder. Nästan bara Stockholm kvar nu där man måste köra genom staden för att komma till andra sidan.*
- *Politikerna borde ta större ansvar och inte använda partipolitik i miljöfrågor. Dom borde samarbeta för en långsiktig planering, inte en ändring varje mandatperiod.*
- *Mer information och seminarium.*
- *Infrastruktur, underlätta för yrkestrafik: fler lastzoner, dom är få och ofta fulla. Tillåt körning i bussfiler.*
- *Planera bättre när vid byggnation för transport. Ex Globen har alldeles för lågbyggda garage med en takhöjd på bara 3,5 meter.*
- *Någon form av checklista eller komprimerad handbok om vad man som företag ska tänka på.*

- *Erbjuda billig mark inom kommunen för företag inom transportnäringen, så att antal transportkilometer kan minskas och att investeringar i miljöpåverkande åtgärder kan genomföras, t e x installera motorvärmare, bygga lokaler med miljövänliga personalutrymmen.*
- *Se över tillgången på biogas, vi har planer på fler biogasfordon men har lagt dessa på is tills tillgången på gasen är säkrad. Idag 2009-10-09 fick vi bärga vår lastbil eftersom gasen var slut på anläggningen (Brommaplan). Den anläggning (Haga Norra) vi bärga till tog slut medan vi stod i kö. Nu står bilen, bärgad ytterligare en gång, på gården hos oss obrukbar till dess att det åter finns bränsle hos leverantörerna. Vem tar den kostnaden?*
- *Miljökrav i upphandlingar borde vara högre del av utvärderingen än vad vi upplever idag. Vi har inte en prioriterad miljöagenda pga. av att vi tror att det kommer att generera affärer utan för att vi har ett eget intresse av detta.*
- *Det är ingen idé att vara med i Stockholms Stads upphandlingar eftersom man inte får extra poäng om man är miljömässigt bättre än de kriterier som finns, vi lägger därför inte ned tid på att lägga bud till Stockholms Stad längre. Vi är så pass miljömässigt bra att vi inte kan hålla lika låga priser som de som inte satsar lika mycket på miljö och har därför ingen chans i upphandling. Stockholms Stad är värst när det gäller prisjakt.*

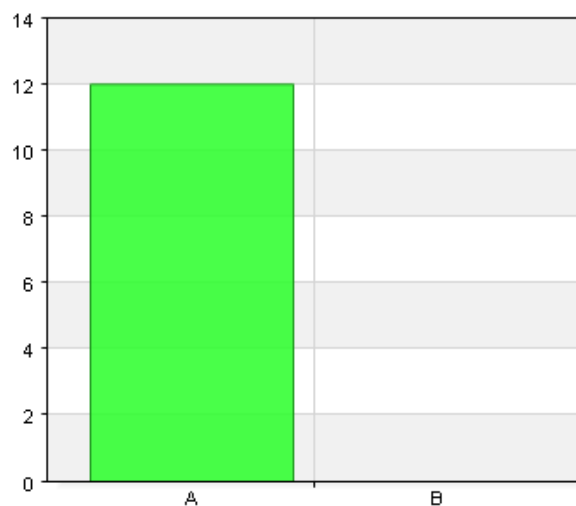
6 BILAGA 3

Sammanställning av frågor och besökta verksamheters svar via Esmaker som skickas ut företaget efter tillsynsbesök. Undersökningen innefattar inte de besök som gjordes under 2009 och början av 2010, detta då byte av system från Paloma till Esmaker har skett.

Hade vi informerat om vårt besök eller kom vi oanmälda?

Namn	Antal	%
A. Anmält besök	12	100
B. Oanmält besök	0	0
Total	12	100

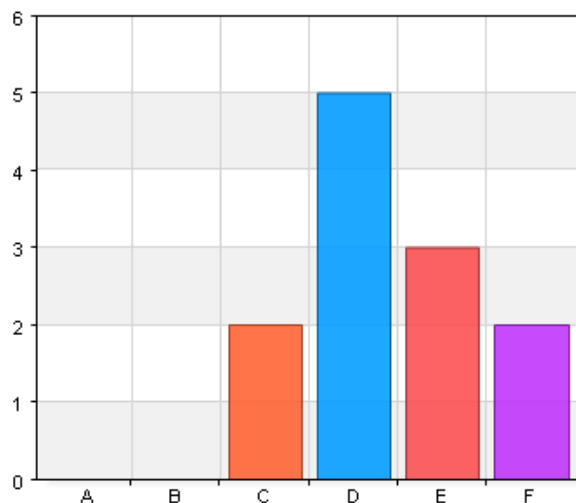
Svarsfrekvens
100% (12/12)



Vad anser du om vår information om besökets innehåll som du fick inför besöket? 1 är lägsta betyg och 6 högsta betyg.

Namn	Antal	%
A. 1	0	0
B. 2	0	0
C. 3	2	16,7
D. 4	5	41,7
E. 5	3	25
F. 6	2	16,7
Total	12	100

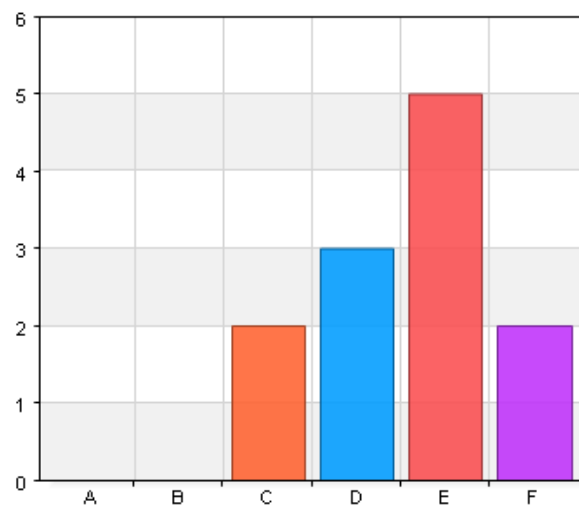
Svarsfrekvens
100% (12/12)



Hur upplevde du besöket? 1 är lägsta betyg och 6 högsta betyg.

Namn	Antal	%
A. 1	0	0
B. 2	0	0
C. 3	2	16,7
D. 4	3	25
E. 5	5	41,7
F. 6	2	16,7
Total	12	100

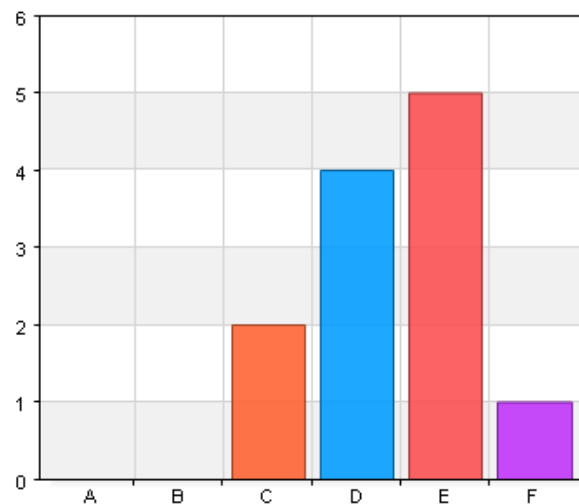
Svarsfrekvens
100% (12/12)



Vad anser du om informationen om lagar och andra regler, som du fick under besöket? 1 är lägsta betyg och 6 högsta betyg.

Namn	Antal	%
A. 1	0	0
B. 2	0	0
C. 3	2	16,7
D. 4	4	33,3
E. 5	5	41,7
F. 6	1	8,3
Total	12	100

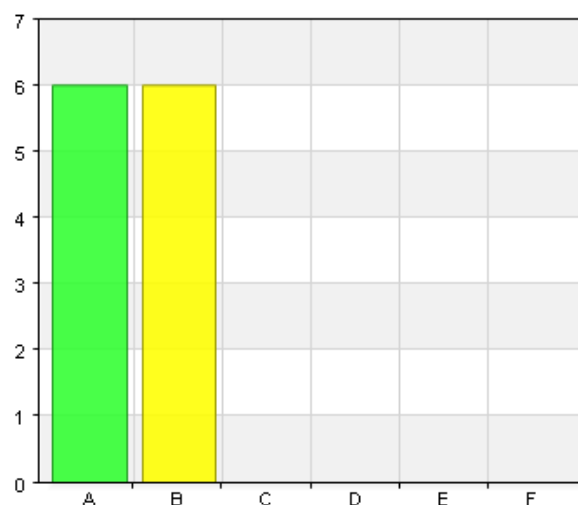
Svarsfrekvens
100% (12/12)



Efter besöket fick du en inspektionsrapport med resultatet av vår kontroll. Vad anser du om den informationen?

Namn	Antal	%
A. Tydlig	6	50
B. Ganska tydlig	6	50
C. Ganska otydlig	0	0
D. Otydlig	0	0
E. Har inte fått rapporten	0	0
F. Har inte läst rapporten	0	0
Total	12	100

Svarsfrekvens
100% (12/12)

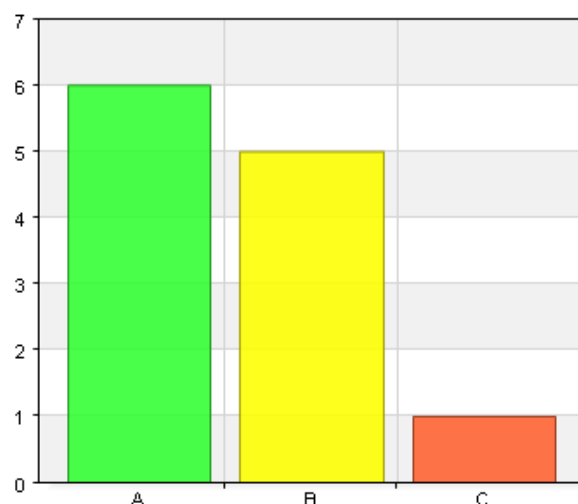


Om du inte fått rapporten, kontakta registrator@miljo.stockholm.se eller ring 08 - 508 28 800, så skickar vi en kopia till dig!

Har informationen du fick i samband med vårt tillsynsbesök hjälpt dig förstå vad du måste göra för att leva upp till de regler som gäller för din verksamhet?

Namn	Antal	%
A. Ja	6	50
B. Delvis	5	41,7
C. Nej	1	8,3
Total	12	100

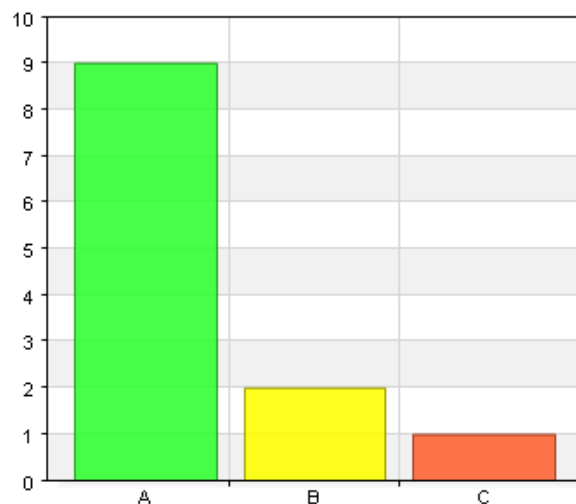
Svarsfrekvens
100% (12/12)



Anser du att informationen du fick om tillsynsavgiften var lätt att förstå?

Namn	Antal	%
A. Ja	9	75
B. Nej	2	16,7
C. Fick ingen information	1	8,3
Total	12	100

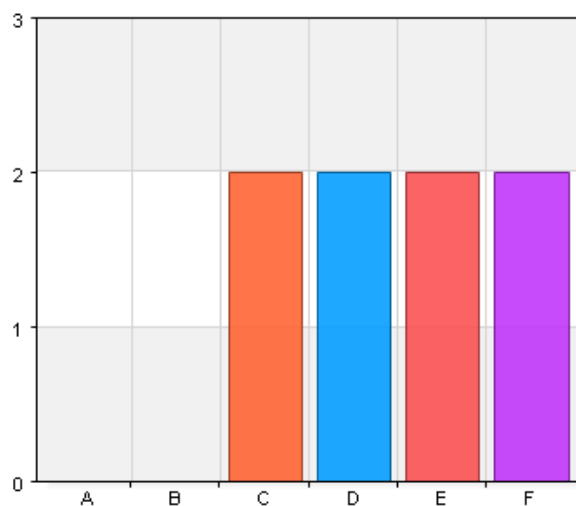
Svarsfrekvens
100% (12/12)



Om du försökt komma i kontakt med oss på Miljöförvaltningen, hur har du upplevt vår tillgänglighet? 1 är lägsta betyg och 6 högsta betyg.

Namn	Antal	%
A. 1	0	0
B. 2	0	0
C. 3	2	25
D. 4	2	25
E. 5	2	25
F. 6	2	25
Total	8	100

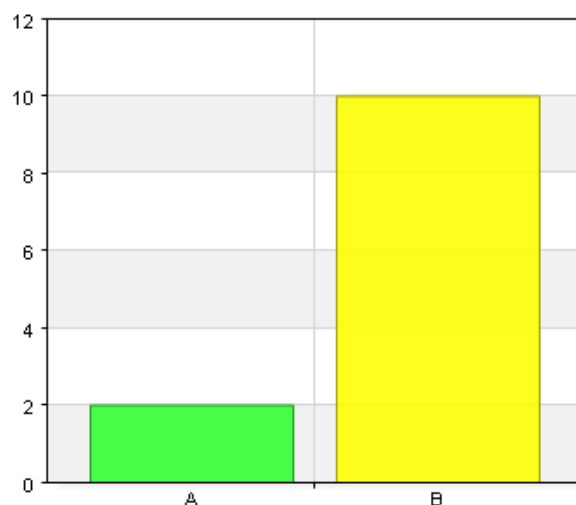
Svarsfrekvens
66,7% (8/12)



Har du genomfört några åtgärder som en följd av vårt besök och de uppmaningar du fått i tillsynsprotokollet?

Namn	Antal	%
A. Ja	2	16,7
B. Nej	10	83,3
Total	12	100

Svarsfrekvens
100% (12/12)



Besöket gällde ett område med mer tyckande och mindre tydliga regler att förhålla sig till.

Tagit reda på mer information om däck m.m.

Vi kommer att införa fler svanmärkta däck. Skynda på Ecodrive utbildning.

Har du några övriga synpunkter eller förslag på hur Miljöförvaltningens arbete kan bli bättre?

Besöket gav inte så mycket ny input, beroende på att vi är ett stort företag med miljö- och miljöjuridisk kompetens. Jag tror nyttan är större på mindre bolag.

Arbeta aktivt för införande av Elbilen.

Fler dubbfria gator i Sthlm.

Samordna gatuarbeten så att köer undviks.

Besöket var planerat till 2 timmar men eftersom vi förberett oss så väl tog det endast en timme. Tillsynsrapporten berömmar oss och vi behöver inte komplettera eller göra några åtgärder. Att därför bli debiterad för 6,5 timmar känns fel. Inte för beloppets storlek utan för trovärdigheten. I förberedelserna ingår 3x0,5 tim samma dag, 2,5 tim för möte och 2,5 tim för efterarbete?