

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Förslag till strategi för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö, M2014/2798/Mm

Sveriges Åkeriföretag har erhållit rubricerad remiss och avger följande yttrande.

Vad innebär en förtätning av områden?

Ur remissen kan man läsa att:

”Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska vara normgivande i den urbana transportplaneringen”
Om strategin är att förtäta bebyggelser och göra det svårare att parkera fordon kommer detta som vi ser det att få återverkningar på leveranser till och från förtätade områden.

Ur ett boendeperspektiv innebär en förtätning bland annat följande, mer av mat och varor levererade till närområde, fler transporter till och från området. Om målsättningen är att det kollektiva resandet ska öka så behöver också det gods som transporteras få en liknande status. Allt gods som åker lastbil åker just kollektivt och innebär att alla slipper transportera sina egna saker.

Framkomlighet i förtätade områden

Det som också inträffar när ett område förtätas är att det produceras mer avfall, och det behöver återvinnas eller på annat sätt tas om hand. Det gäller att tänka till så att logistiken för transporter inte blir lidande. Vi ser idag hur exempelvis storstadsregioner har svårt att lösa logistiken när det gäller återvinning. Platsbrist i hus och utanför hus är en central fråga. Framkomlighet är också svårare när fordon inte kan stanna utanför fastigheter för att hämta och lämna.

Vidare behöver yrkestrafik kunna vända på lämpliga platser för att slippa backa. Trafikverket har bland annat bedrivit projekt som hette Sop-OLA (Objektiva fakta Lösningar Agerande) där man tillsammans med bland annat åkerinäringen kommit fram till att backa tunga fordon i tätbebyggda områden inte ska förekomma. I Sop-OLA handlade det om avfallstransporter. Se länk för mer information. <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-vag/Sakerhet-pa-vag/Samarbeten-for-trafiksakerhet/OLA/Sop-OLA---for-sakrare-avfallsinsamling/>

En annan fråga som är ofta förekommande är att bärighetsklassning av vägar ofta blir lidande. Både vad gäller leverans och hämtning av restprodukter. Vi ser gärna att vägar klassas BK1 för att man ska kunna ha med sig så mycket gods som möjligt men också för att restprodukter ska kunna transporteras bort på ett effektivt och miljöriktigt sätt.

Vi anser att en förtätning av områden inte kan ske utan att man tar hänsyn till den yrkesmässiga trafiken och dess förutsättningar att kunna leverera varor men också hämta restprodukter. Det finns exempel där man helt glömt bort hur varor ska kunna levereras och forslas bort. Detta har bland annat lett till ombyggnationer eller att man varit tvungen att bygga specialfordon för att kunna lösa uppkomna situationer. Högsta bärighetsklassning bör också beaktas för att minska antalet transporter med tunga fordon, vilket möjliggör hög transporteffektivitet och minskad miljöbelastning.

Stockholm dag som ovan

Ingemar Resare
Regionchef
Sveriges Åkeriföretag