Från:
Skickat: Wed, 15 Oct 2025 15:32:38 +0100
Till: "registrator.rlk@regionstockholm.se" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Ämne: Remissvar RS 2025-0095.
Bilagor: Remissvar RS 2025-0095.docx, Remissvar RS 2025-0095.pdf
Categories: A

Remissvar på RS 2025-0095. från Sveriges Åkeriföretag

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Branschföreträdare

Växel: 010 -510 54 00



Vi är en del av Fair Transport. Läs mer på www.fairtransport.se

2025-10-15
yttrande

Remissvar från Sveriges Åkeriföretag angående RS 2025-0095

Sveriges Åkeriföretag är med 5000 medlemsföretag och 36 000 fordon åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på förslaget Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Planen har ett innehåll med goda ambitioner.
Åkerinäringen är en samhällsviktig/kritisk funktion för en levande stad med leveranser till Apotek, sjukhus, mataffärer, restauranger, byggarbetsplatser, skolor, avfallstransporter från hushåll mm.. Allt detta görs med en lastbil. Därför är det viktigt att uppnå hög transporteffektivitet. Därför är det av stor vikt att avsätta medel för att investeras och bygga bort underhållsskulden på vägnätet i Stockholmsregionen. En annan viktig del är att avsätta medel för att kunna höja bärighetsklasserna på Stockholmsregionens vägnät. Så att de går att köra 74 ton och 34,5 m. då kommer man kunna uppnå högre transporteffektivitet, mindre utsläpp, mindre trängsel och högre trafiksäkerhet eftersom man får med sig mer varor per transport så blir det färre lastbilar på vägarna.

Summering:
Befolkningen i Stockholmsregionen antas öka till 3,3 miljoner år 2060. Tar man också med i beräkningen att Stockholmsregionen även är en dela av stor regionen östra Mellansverige (ÖMS) med 4,5 miljoner invånare i åtanke kommer lastbilstransporterna att öka med 50 % redan under år 2040. Åkerinäringen står för 87 procent av alla leveranser av varor, byggnationer och underhåll för att Region Stockholms och Mälardalen ska var en levande och fungerande region. För att kunna tillgodose leveranstrafiken för butiker, restauranger och byggarbetsplatser så att de får sina leveranser och att avfallstransporter från hushåll, butiker, restauranger och byggarbetsplatser fungerar. Därför är leveranstransporter av största betydelse för annars fungerar ju inte regionen för dess boende, arbetande och besökare.

Vikten av att uppnå transporteffektiva transporter och fokus på omställningen inom transportsektorn bör vara en avgörande del av utvecklingen av framtidens transporter.

Stockholmsregionen har höga klimatmål. Sveriges Åkeriföretag är positiva till den omställning som måste göras med tex. elektrifiering, digitalisering, längre och tyngre fordon. Sveriges Åkeriföretag tror att vi måste hitta ett sätt att bli mer transporteffektiva när det gäller transporter av gods i Stockholm - Mälardalen. Även om vi når nettonoll i utsläpp så når vi inte de mål som Stockholmsregionen vill upp nå för en levande stad pga. den stora trafikmängd som skapar köbildning. Därför tror vi att godset måste transporteras med tyngre och längre fordon, men med färre fordon och i vissa fall med off-Peak (nattlevarenaser). Därför är det viktigt att region Stockholm tittar över sina kommunala vägar och tillåter bärighetsklass 4 och 34,5 m. fordon där det är möjligt.

Sveriges Åkeriföretag lämnar följande synpunkter till Länsplanen;

För att länet skall kunna utvecklas behöver frågor av nationell påverkan även tas upp i den regionala dialogen. Sveriges Åkeriföretag har identifierat åtta punkter som har betydande roll för regionens utveckling, som också direkt påverkar funktionaliteten regioner emellan samt utvecklingen av hela Sverige i stort.

Infrastrukturens roll i Beredskapstider
Ett fungerande transportsystem är inte bara avgörandet för svensk ekonomi och tillväxt, det är också en grundsten i landet försörjningstrygghet och beredskap vid krig eller kris. I ett förändrat säkerhetsläge, med ökade krav på motståndskraft i samhällskritiska system, blir det allt viktigare att prioritera beredskapsperspektivet i infrastrukturplaneringen. Regeringen lyfter fram detta i sitt direktiv till Trafikverket att ta fram i den nationella planen för transportinfrastruktur 2026 – 2037 som ska beslutas i början av 2026.

Därför är det av stor vikt att Region Stockholm tar med och prioriterar beredskapsperspektivet i infrastrukturplaneringen. Tex. vad är konsekvenserna av ett stopp på Södertäljebron, en av landets mest strategiska transportnoder. Vad händer om varuförsörjningen till hela Stockholmsregionen och leveranskedjorna för några av våra största exportföretag plötsligt stryps?

Säkerhetspolitiskt - Förutsättningar för leveranser och transporter behöver kunna fungera även vid en samhällsstörning. Då behövs en bred palett av drivlinor och drivmedel för att minska sårbarheten i samhället. Då kan vi inte förlita oss bara på eldrivna lastbilar som mer sårbara om energiförsörjningen slås ut. Ur säkerhetspolitiska aspekter behöver detta beaktas i större omfattning eftersom de krav vi ställer kommer sätta prägeln på hur teknik upphandlas i framtiden i hela Sverige.

Åkerinäringens roll för beredskap: Sveriges Åkeriföretag samarbetar nära Försvarsmakten om beredskap för transporter i Sverige. Regionerna har ansvar att logistiken fungerar vid samhällsstörning och att vägar är farbara och infrastruktur fungerar. Befolkningen måste försörjas även vid en eventuell samhällsstörning. Vi uppmanar att regionerna samverkar sinsemellan för att undvika komplikationer som kan uppstå vid varje regions individuella lösnings samt skapa kompatibilitet över regiongränserna. Vidare uppmanar Sveriges Åkeriföretag regionerna att söka samband med förvaret om de logistiklösningar som just nu upprättas och dra nytta av de strukturerna.

Laddinfrastruktur: Omställningen tar fart och åkerinäringen är inte sen på bollen. Medlemmar är positiva och vill vara en del av lösningen och behöver därför rätt förutsättningar för att kunna göra sina investeringar. Idag finns det lastbilar att köpa med att kunna ladda vid åkeriet eller terminalen är svårare. Elnätet behöver byggas ut för att ge företagen nog med effekt för att kunna ladda sina fordon. Åkerinäringen behöver först och främst högre effekt och en bättre distribution i elnätet till speciellt områden där åkerierna finns och verkar. I andra hand behövs laddning i hög effekt under kortare tider

längs med våra större vägstråk. Det är en absolut nödvändighet för omställningen till el för åkerinäringen och Sveriges Åkeriföretag finns behjälpliga för regionen i identifieringen av strategiska plaster när nätet behöver förbättras. Här kan regionen vara drivande röst mot elnätsleverantörerna och driva på kommunerna att upplåta mark för ladd plaster och ladd infrastruktur. Regionen kan ha en samordnande funktion i tillståndsprocesserna när det gäller att bygga ladd infrastruktur i de olika kommunerna.

Bärighetsklasser och NVDB: Trots att bärighetsklasserna som speglas i Nordisk vägdatabas(NVDB) inte är direkt kopplat som ett ansvar hos regionen så är det av stor vikt för utvecklingen av regionen att dialogen med kommuner och deras uppdatering i NVDB även finns från Regionens sida. Med lägre bärighetsklasser hämmas samhället i form av högre transportkostnader, lägre trafiksäkerhet samt sämre miljöprestanda.

Längre fordon: Kort och gott så får blir det mer transporeffektivt med längre fordon som kan få med sig mer gods. Likt punkten ovan om bärighet så har regionen även här ett ansvar att föra dialog för att öppna upp vägar för längre fordon.

Uppställningsplatser för släp intill tätorter: Vid lossning av gods i tätorter är det ofta så att det inte finns någon laglig plats att ställa av ett släp för att åka in och lossa i tätorten. Detta resulterar ofta i böter. Sveriges Åkeriföretag önskar att Regionen tar en samordningsroll i upprättandet av temporär uppställning av släp intill tätorter. Uppställningsplatser bör vara tidsbestämd på förslagsvis 4 timmar. I många fall rör det sig om gods som skall in till en storstad där uppställningsplatsen behöver ligga i en annan kommun. För att kunna bibehålla den transporteffektivitet som idag finns är uppställningsplatserna nödvändiga.

Vägunderhåll: Det är av yttersta vikt att våra vägar är farbara. Ett starkt och tillförlitligt transportsystem förutsätter att ansvariga myndigheter säkerställer såväl vinterväghållning som det generella vägunderhållet på en nivå som motsvarar de faktiska behoven under årets mest krävande månader, med hög beredskap, särskild hänsyn till tung trafik samt effektiv regional samordning.

Rastplatser: Åkerinäringen är i behov av rastplatser för att kunna ta sin lagstadgade vila. Tyvärr så har kontrollplatser och rastplatser stängts ner trotts att det redan innan fanns för få. För att regionen ska kunna vidare utvecklas så behövs rastplatser, uppställningsplatser och säkra rastplatser i anknytning till industri och längs våra vägar. För att säkerställa ett effektivt logistikflöde för det lokala näringslivet och samtidigt avlasta rastplatserna längs huvudvägnätet är det av stor vikt att kommunerna tillhandahåller rast- och uppställningsplatser i närhet till strategiska industriområden. Detta bör ske i samordning med regionen för att uppnå bästa möjliga planering och resursutnyttjande.

Bärighetsklasser på de kommunala vägarna

11 § Vägar som inte är enskilda delas in i fyra bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 eller 4 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 1, 3 eller 4 meddelas av kommunen.

Fyra bärighetsklasser på statliga och kommunala vägar

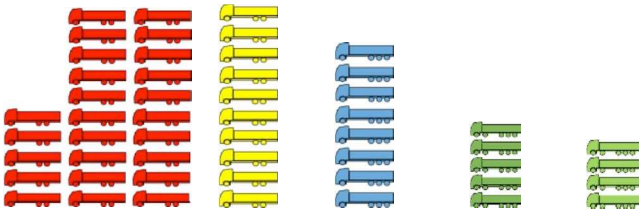
BK1 – Bruttovikt max 64 ton
BK2 – Bruttovikt max 51,4 ton
BK3 – Bruttovikt max 37,5 ton
BK4 – Bruttovikt max 74 ton

Vägens bärighetsklass är en kommunal och nationell angelägenhet

Trafikverket har under 2023 uppdaterat den Nationella vägdatabasen, NVDB, utifrån vilka lokala trafikföreskrifter som gäller. Tidigare har NVDB inte alltid speglat de lokala (kommunala) trafikföreskrifterna, vilket nu gjort att många kommunala vägar återgått till sin ursprungliga bärighetsklass, ofta BK2. Detta gör att på vissa kommunala vägar så uppnår man inte transporteffektivitet och det blir mer utsläpp.

Nedan bild illustrerar nyttan/tranporteffekten för schaktbil som ska transportera 120 ton sand

	BK3	BK2	BK1	BK4/Fin 5 axle	NL 5 axle
Gross Weight (ton)	19	26	32	42	50
Sand (ton)	5	12	16	24	31
Trucks to move 120 ton sand	25	10	8	5	4
Road use (m)	1066	444	333	224	176
CO_2	225%	100%	80%	60%	50%



Nyttan:

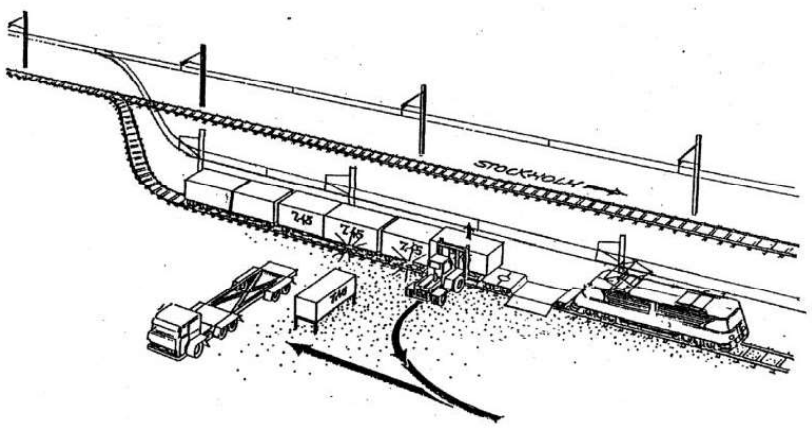
- Är högre en kostnad
- Mindre utsläpp
- Färre lastbilar – 3 HCT fordon kan ersätta 6 normala lastbilar
- Färre chaufförer
- Viktig att kommunala vägar till strategiska noder öppnas för att uppnå bästa resultat.
  Hamnar • Kombiterminaler • Lastbilscentraler och distributionsanläggningar • Större industrier • Större industriområden
- Mindre kostnader
- Mindre slitage på vägnätet
- Det finns ingen generell ökad trafiksäkerhetsrisk kopplat till att fordonen blir nästan tio meter längre. Tvärtom, färre lastbilar i vägtrafiken innebär färre olyckor. Alla lastbilar som är längre 25,25 m är försedda med skylt fram och bak på fordonet.
- De huvudsakliga nyttor som beskrivs med ett tillåta fordonståg upp till 34,5 meter handlar om minskade utsläpp, lägre transportkostnader samt positiva effekter på trafiksäkerheten.
- På systemnivå uppskattas reduktionen av koldioxidutsläpp uppgå till cirka 4– 6 procent. Beräkningar visar också att längre och tyngre lastbilar leder till större utsläppsreduktioner än enbart tyngre.

Intermodalitet

En utmaning med Intermodala transporter är att speditörerna styr mycket av planeringen av gods från utlandet

Godset kommer med tåg från Europa sedan ställer man av trailern i Malmö, sedan så kör man vidare med en utländsk dragbil för att det är billigare. Detta drabbar järnvägen inte svenska dragbilar, frågan är vart lastbilen ska hämta upp godset.

- Flytta gods från väg till sjöfart och järnväg? Hellre kombinera och bygga ut transporteffektiviteten. Det som redan åker båt och tåg kan med fördel åka längre.
- Tre tydliga utmaningar:
  1. Fritt levererat (avsändaren jagar lägsta pris)
  2. Fri frakt (klart att frakten kostar men görs inte synlig)
  3. Just in time (rätt tid där allt inte är bråttom ger högre fyllnadsgrad på allas flak)
- Ju högre bränslepris i Sverige desto mer attraktivt med utländska lastbilar i svensk inrikestrafik (cabotage) Förlorare på det är i första hand järnväg och sjöfart.
- Hur beställning ser ut är avgörande, hållbarhet måste väga mer än pris.
- Går utmärkt att förlänga båt/tågtransporter med längre lastbilar från terminalerna regionalt. Beställare av transporter och varuägare avgörande för förändring.



Strategiska Samlastningsgodsnoder för Effektiva Transporter i Stockholm-Mälardalen

För att öka transporteffektiviteten i Stockholm - Mälardalens kommuner krävs skapandet av strategiska godsnoder som är belägna i nära anslutning till kommunernas citykärnor. Dessa noder ska kunna hantera tyngre och längre fordon (34,5 meters och 74 tons fordon), samt tåg och båt där det är möjligt. För den sista biten av leveranserna bör elfordon, biogas eller HVO100 användas för att minska miljöpåverkan och förbättra hållbarheten.

Två platser som skulle vara väldig strategiskt för godsnoder är Årstafältet/Västberga och Tomteboda i Stockholm.



Slutsats: För att förbättra transporteffektiviteten i Stockholm-Mälardalen krävs en integrerad och hållbar lösning där strategiska samlastningsnoder innanför Stockholm tullar spelar en central roll tex. Tomteboda terminalen och Årstaterminalen.

Genom att kombinera tåg, tunga och långa lastbilar och elektrifierade transportmedel för den sista sträckan kan vi både öka transporteffektiviteten och trafiksäkerheten, minska miljöpåverkan, antalet lastbilar från transporter till och från Stockholm.

HCT- city fordon. När det gäller att transportera bort stora schaktmassor i infrastrukturprojekt eller leverans av varor bör man titta på möjligheten till att tillåta bärighetsklass 1 och öka fordonsländen till 15 meter. på vägarna i Stockholmsregionen då skull man kunna köra med HCT-lastbilar som har 4 – 5 axlar som inte ökar slitaget på vägbanan och som får med sig nästa dubbel så mycket vikt och på så sätt minska lastbilstrafiken upp till 50 % i den här sektorn. Stockholm Stad har höga klimatmål för staden detta är ett bra sätt att uppnå transporteffektivitet med mindre utsläpp och färre lastbilar. (idag är det 12 meters regeln och bärighetsklass 2 som gäller i Stockholms Stad, därför så kör man idag med 2 eller 3 axlade bilar som har en begränsning på lastvikt)

Omställningen till mera fossilfria fordon är en av de största utmaningar som vi har framför oss. Det är känt sedan länge att tex. ett tungt fordon är 2 – 3 gånger så dyrt som ett traditionellt dieselfordon och det finns en väldigt begränsad tillgång till laddinfrastruktur för tunga fordon. De flesta åkerier kommer att ladda hemma eller vid terminal. Därför måste möjligheten att installera laddinfrastruktur i vissa industriområden lösa först innan investeringar i El-fordon ens kan komma på tanken.

Sveriges Åkeriföretag tycker att det är viktig i omställningen att använda alla biobränslen som finns tillgängliga på marknaden idag tex. LBG,LNG,CBG,CNG, HVO100, RME och så klart EL för att övertid fasa in El och vätgas. Detta kan göras i trappsteg över år. På detta sätt hinner marknaden ställa om, utbyggnaden och tillgången till EL öka och komma mer i fas med efterfrågan

De inspel/medskick vi gör är.

1. **Fair Transport** Vi skulle vilja rekommendera Stockholmsregionen att ställa Fair Transport som ett krav i sina upphandlingar för att hållbara transporter. Fair Transport är en hållbarhetscertifiering för godstransporter på väg. Det som möjliggör Fair Transport som hållbarhetscertifiering är att dokumentation som lämnas går att följa upp och granskas, och att det tredjeparts kontrolleras. https://fairtransport.se/wp-content/uploads/2021/12/Upphandlingsunderlag_FT_ver3.0_20211220.pdf
2. **CSRD** Eu:s krav/direktiv på hållbarhetsredovisning, en del i fair transport rapporter möjliggör för Eu:s krav/direktiv på hållbarhetsredovisning för transporter. Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering för godstransporter på väg. Certifieringen är ett stöd för både den som köper och säljer transporter. Tack vare certifieringen kan båda parter försäkra sig om att arbetet i den gemensamma transportkedjan utförs trafiksäkert, klimatmedvetet och med goda villkor för de anställda. Fair Transport är det största initiativet genom tiderna för att hela branschen ska ges möjlighet att ha ett systematiskt hållbarhetsarbete. Fair Transport utvecklas för att möta upp krav i CSRD och ESRS rapporteringen och för att stötta alla åkerier i riskanalyser och hållbarhetsrapportering.
3. **Ställ krav** som gynnar omställningen i de upphandlingar där Stockholmsregionen upphandlar där godstransporter ingår i någon form. Det är viktigt att man ställer krav som går att följa upp och att man följer upp dem.

Offentlig sektor i allmänhet bör gå föra i omställningen och även betala för den, speciellt när lagar, regler och krav kommer här ifrån.

4. **Avtal** upphandla avtal på minst 5 år när det gäller transporter, så det finns en möjlighet för åkerierna att göra den omställnings som behövs.
5. **Uppföljning på uppsatta mål** Det är viktigt att staden följer upp sina uppsatta krav i sina upphandlingar. Så att vi får en sund konkurrens på samma villkor och att staden får de tjänster som man faktiskt har upphandlat. Det ska gynna de som efterlever kraven och inte de som inte följer kraven. Högtställda krav och ingen uppföljning lika med stor möjlighet till fusk.
6. **Biobränsle** Det är viktig i omställningen att använda alla biobränslen som finns tillgängliga om vi ska klara omställningen och fasa ut det fossila bränslet och gå över till mer el, gas och vätgasfordon.
7. **Långväga gods** bör i största mån gå så långt som möjligt på tåg och båttrafik upp till Stockholm. Så att åkerierna kan hämta upp godset vid en terminal eller hamn. På detta sätt blir lastmile en kort sträcka som måste gå på vägen och vi får färre fordonsförflytningar i Stockholm city.
8. **Laddplatser för tungtrafik** staden måste möjliggöra så att det går att etablera ladd infrastruktur på terminaler/godsnoder för att tunga lastbilar, men även att det går att stödladda i staden vid behov för mindre åkerier som ej har tillgång till någon terminal.
9. **Geofencing** möjligheten till att skapa digitala geografiska zoner där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt. Tex. styra hastigheten för vissa gator, vid skolor mm. Men kan också användas för att begränsa ett fordons tillgång till zoner, vissa gator får man bara köra el/vätgas men även tillåta längre och tyngre fordon till staden genom att sänka hastigheter på fordon som då kan ge tillgång till olika BK-klassade vägar och broar.
10. **Off Peak (nattleveranser)** är ett ypperligt sätt att uppnå många av stadens klimatmål eftersom man slipper det stora trafikflödet som är på dagen. Så skapa möjligheter för nattleveranser när det är väldigt lite trafik i city med tystafordon, detta skapar mer effektiva transporter med färre fordon, mindre utsläpp, bättre arbetsmiljö och färre fordonsförflyttningar av tungtrafik dagtid. Ur en säkerhetsynpunkt så minimeras riskerna eftersom det är färre som är ute på gatorna. Tex. skolor, förskolor/fritis mm...
11. **Upphandlingsdirektiv** – Stockholmsregionen bör gå före i sina upphandlingar och börja ställa krav på:

    - **Mer flexibilitet i planeringen av transporter (tidsramar)** Om transportköparna kunde vara mer flexibla i sina krav på tidsfönster för sina leveranser. Så skulle åkerinäringen kunna planera sina leveranser på ett mer transporteffektivt sätt. Idag kan åkerier vara tvungen att köra med flera fordon p.g.a. ett visst tidsfönster för att klar av leveransen pga. av trafikträngseln.
    - **Ersättningsmodeller –** Ett sätt att få snabbare effekt på omställningen är att skapa ersättningsmodeller där det lönare sig att ställa om till ett fossilfritt fordon. 50 procent av åkerinäringen är åkerier med 1 – 2 fordon, där det kan vara svårt att ta en investering på upp till 2 gånger så dyrt med el eller vätgasfordon mot ett traditionellt fordon. Stockholmsregionen kan ju bara stimulera för sina egna upphandlingar, för alla övriga upphandlingar på den privata sidan måst man hitta

andra styrmedel. Men man ska också säga att det finns en affärsmöjlighet för åkerierna för den som gör detta.

- **Teknikutvecklingen –** Hur ser teknikutvecklingen ut om 5 år, är det el eller vätgas som gäller? Med den teknikutveckling som har varit de senaste åren så vet man inte, men sannerligen troligt så kommer el eller bränsleceller att vara framtidens bränsle, men man ska ha öppning för att det kan komma något nytt. Men med långsiktiga regler så branschen vet vad som gäller så kommer också investeringarna att ta fart.
- **Cirkulärmassa hantering** – För att nå sina miljömål så bör Stockholmsregionen jobba med Cirkulärmassa hantering i sina byggprojekt.
- **Elfordon** - en viss procent av leveranserna ska göras med el fordon. Det kan tex. vara en ökande skala under kontraktstiden. När det gäller byggprojekt kanske Stockholmsregionen måste kunna erbjuda el stödladdning på bygget.

12. **Längre och tyngre fordon –** Trafikverket håller på och upplåter flera av sina riksvägar till bärighetsklass 4 (74 ton) och fordonståg med en längd upp till 34,5 meter. Det är viktigt att Stockholms regioner tittar över sina kommunala vägar och upplåter vissa av sina kommunala vägar till BK4 och 34,5 meter så det är möjligt att nå vissa strategiska noder/hubbar i Stockholm. Så det inte blir flaskhalsar och man blir stående riksvägarna när man ska levereras varor till Stockholm. Fördelarna med tyngre och längre lastbilar är transporteffektivitet eftersom man kan få med sig mer varor. Detta skapar mindre utsläpp och färre fordonsförflyttningar (färre lastbilar).

13. **Lättafordon (upp till 3,5 ton 4,5, ton)** Regeringen har beslutat att från den 1 juli 2024 tillåta en försöksverksamhet där företag kan ansöka om undantag från körkortslagen för att deras förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Detta är bra, men en farhåga som ska tas med i beräkningarna är att trängseln och fordonsförflyttningarna kan öka markant. Om en leverantör väljer att ersätta ett tungt fordon med 6-8 st. lättafordon. Varför skulle detta kunna hända – jo det är lättare och billigare att göra omställningen till El med ett mindre fordon, det är också lättare att hitta chaufförer eftersom det endast behövs B körkort till dessa fordon.
14. **Särskilda vägbanor** särskilj trafiken så att tex. cykeltrafik inte går på gator där tungtrafik trafikerar ur en trafiksäkerhetssynpunkt. Se även till att lagar och regler gäller alla transportslag. Trafiksäkerheten ökar om alla spela enligt samma regler.
15. **Viktig med framkomlighet på sommargator** Det är trevligt när vissa gator blir sommargator där man kan sitta på uteserveringarna. För våra medlemmar som levererar varor till de näringsidkare som erbjuder varor på uteserveringarna så måste det vara möjligt att kunna leverera. För leveransen måste i det flesta fall göras i anslutning till uteserveringens ingång eftersom det ej finns någon godsmottagning.

16. **Stadsmiljözon:** Det är viktigt att Stockholmsregionen prioriterar framkomligheten för åkerinäringen när man tittar på att införa stadsmiljözoner på vissa gator, torg och stadsdelar. Åkerinäringen är en samhällsviktig bransch och helt avgörande för att Sverige och Stockholm ska fungera. Vi levererar mat och mediciner till affärer och apotek. Operationsmaterial och utrustning till sjukhus. Flis, olja och sopor till värmeverk. Kemikalier för rening av vatten och avlopp. Vi levererar material till byggnationer och vägar. Vägar som vi plogar på vintern. Vissa av varorna är högvärdigt gods. Vi är dessutom en viktig resurs i Sveriges totalförsvar. Försvarsmakten ser åkerinäringen som en stor och viktig del i deras beredskapsplaner.
17. **Last/Lossning** Det måste finnas lastplatser i staden där man kan stå och lasta och lossa och att dessa inte upptas av fordon som ej får stå där.
18. **Parkering förbjuden:** tillåt yrkestrafiken att stå 30 min på parkering förbjuden för att kunde ta sin lagstadgade rast enligt kör och vilotider reglerna. Nu måste de som kör en slinga i city för att leverera varor, köra ut ur city för att ta sin rast. För att sedan köra in i city igen för att fortsätta leverera varor. Detta är varken bra för miljön/trängseln eller transporteffektivt.

Stockholm som ovan

Jacob Hartman
Chef Marknad och Regioner
Sveriges Åkeriföretag
Sverige

Joachim Wiberg
Branschföreträdare
Sveriges Åkeriföretag
Region Öst/Mitt

Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Alla certifierade företag uppfyller uppsatta krav och kriterier och följs löpande upp via en oberoende tredjepartsgranskning. Certifieringen säkerställer på så sätt att transporterna utförs ansvarsfullt, trafiksäkert och klimatsmart.

Fair Transport är transportbranschens sätt att ta ansvar och bidra till den nödvändiga omställningen som hela vårt samhälle står inför. Tillsammans skapar vi en trygg och hållbar framtid.

Fair Transport stärker seriösa åkerier och transportföretag i en hård konkurrens och gör det lättare för ansvarstagande transportköpare att välja rätt transportör. https://fairtransport.se/

Vi tar ansvar
En transporttjänst som bygger på ett lagligt, seriöst och ärligt företagande bidrar till en sundare åkerinäring. Det är bra för både oss, våra kunder och hela samhället.

Vi kör klimatsmart
Långsiktigt hållbara transporter kräver kunskap och planering. Det handlar inte om att sluta transportera. Det handlar om att transportera smart.

Vi kör trafiksäkert
En ökad trafiksäkerhet räddar inte bara människoliv. En ökad trafiksäkerhet ger även minskade kostnader för bränsle, gods och fordonsskador. Och en trygg leverans.

Fair Transport är ett åtagande av Åkeriföretag som kör trafiksäkert, tänker klimatsmart och erbjuder goda arbetsförhållanden.