**Från:** [redacted]
**Skickat:** Fri, 27 Sep 2024 10:49:07 +0100
**Till:** "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
**Ämne:** Remissvar RS 2024/0344
**Bilagor:** Remissvar RS 2024-0344.docx, Remissvar RS 2024-0344.pdf

Här kommer Sveriges Åkeriföretag remissvar på RS 2024/0344

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

[redacted]
Växel: 010 -510 54 00

Hållbara transporter utförda
av ansvarstagande åkeriföretag
FAIR TRANSPORT
Vi är en del av Fair Transport. Läs mer på www.fairtransport.se

2024-09-30
yttrande

**Remissvar från Sveriges Åkeriföretag angående RUFS 2060 (RS 2024-0344)**

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 tycker att det är bra att Region Stockholms revidera sin regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Men samtidigt så finns det även stora utmaningar med att försöka sia vad som kommer att vara relevant för år2060 med tanke på att teknikutvecklingen går väldigt fort. Vad kommer att vara relevant fram till år 2060.

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

Sveriges Åkeriföretag är positiv till den omställning som måste göras med tex. elektrifiering och digitalisering. Men vi tror att det måste få ta tid att göra omställningen så att det finns förutsättningar för åkerinäringen att göra omställningen. Därför vill vi bistå med några inspel/medskick.

De inspel/medskick vi gör är.

1. **Fair Transport** Vi skulle vilja rekommendera region Stockholms 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. **Bio Bränsle** Det är viktig i omställningen att använda alla biobränslen som finns tillgängliga om vi ska klara omställningen och fasa över till mer el och vätgasfordon. För förutsättningarna är inte riktigt på plats ännu. Dels behöver ladd infrastrukturen byggas ut och kostanden måste minska för fordonen som idag är ca: 2 gånger så dyr när det gäller el – vätgas. Det måste finnas nationella långsiktiga strategier för alla dessa bränslen. När det gäller tex. Kostnader och skattelättnader.
3. **Uppföljning på uppsatta mål** Det är viktigt att regionen 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.
4. **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.
5. **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.
6. **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...
7. **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.
8. **Laddplatser för tungtrafik** staden måste möjliggöra för att tunga lastbilar ska kunna stödladda i staden.

9. **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.
10. **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.
11. **Uppställningsplatser**
    Idag så finns det inga uppställningsplatser, om man kommer med bil och släp om vill kunna ställa av släpet för att åka in med lastbilen och sedan åka ut och lasta över från släpet. För att återigen leverera i staden där 12 m. regeln gäller idag. Därför måste de till platser där detta möjliggörs, som det är idag så ställs släpen på ställen där det är mindre lämpligt. Detta skapar trafikhinder och böter. Kommunerna upplever problem med att lastbilar står uppställda på t.ex. lastzoner, bensinstationer, köpcentrum, industri-, terminal- och hamnområden, samt även i viss utsträckning i bostadsområden. Trots uppenbara problemen är de få kommuner som har utpekade uppställningsplatser för att komma till rätta med detta. Uppställningsplatser är viktiga ur flera perspektiv. Förutom ovan nämnda behövs de även för att chaufförerna ska kunna ta rast och lagstadgad vila inom ramen för både arbetstidslagstiftningen och de lagstadgade kör- och vilotidsreglerna.
12. **Upphandlingsdirektiv** – Region Stockholms 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. Region Stockholm 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 region Stockholms jobba med Cirkulärmassa hantering i sina byggprojekt.
    - **El fordon** - en viss procent av leveranserna ska göras med el fordon. Det kan tex. vara en ökande skala under kontraktstiden. När det gäller byggprojekt kanske region Stockholms måste kunna erbjuda el stödladdning på bygget.

13. **12 meter reglerna –** Att undersöka möjligheten till att tillåt 15 m. fordon med fler axlar, detta skulle minska fordonsrörelserna med upp till 48 % på anläggnings fordon. Mindre utsläpp och trängsel.
14. **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 Region Stockholms 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 lastbilar och längre fordon är transporteffektivitet eftersom man kan få med sig mer varor. Detta skapar mindre utsläpp och färre fordonsförflyttningar (färre lastbilar).
15. **Lättafordon (upp till 3,5 ton)** 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.
16. **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.

# Miljözon 3

Stockholms Stad kommer att vara först i Sveriges när det gäller införande av Miljözon 3 och kommer vara modell för andra städer i Sverige när det gäller införande av Miljözon 3. Regions Stockholms-kommuner kommer också att titta på möjligheten att inför miljözon 3 på vissa stadsdelar. Sveriges Åkeriföretag ser positivt på införandet av miljözon 3 utöka zonen men med ett annat tidsperspektiv och annat tillvägagångssätt. I samband med det bör man tillgodose dagens befintliga fordon som redan idag utnyttjar dagens alla biobränslen ex HVO 100 för att få till en smidigare omställning till el, vätgas och gasfordon på sikt.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på ett införande av miljözon 3 förutsatt att;

1. Det finns en konkret plan på uppföljning av regelefterlevnad.
2. Det ges tillräckligt med tid för transportföretag att ställa om och slussa in ny teknik in i de individuella företagen. Vi anser att nuvarande tidsram är för snäv.
3. Det bidrar till en bred samhällsnytta.
4. Det inte öppnar upp för sårbarheter i samhället. Leveranser måste kunna ske även vid eventuell samhällsstörning. Då behövs en bred palett av drivlinor och drivmedel för att minska sårbarheten i samhället. Vid ett eventuellt utökande av miljözon 3 i Stockholm och resten av landet så ser vi en risk att det undan-grävs möjligheter att bibehålla ett robust transportsystem. Säkerhetspolitiska aspekter behöver beaktas i större omfattning då det första införandet av miljözon 3 kommer sätta prägeln på hur teknik upphandlas i framtiden i hela Sverige.
5. Det finns etablerad och tillräcklig infrastruktur för att ladda elfordon och tanka gasfordon inom en rimlig distans.
6. Att det finns långsiktiga planer från politiken.

Stockholm som ovan

[redacted]
Sveriges Åkeriföretag
Stockholm/Uppsala

[redacted]
Sveriges Åkeriföretag
Stockholm/Uppsala

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.

**Gemensamt ansvar för den regionala utvecklingen och former för samverkan:**

- Hur ser er organisation på er roll kopplat till den regionala utvecklingen och hur kan er organisation bidra för att vi ska nå planens mål och stärka genomförandet?
**Svar:** *Sveriges åkeriföretags kan tillsammans med sina medlemmar jobba med omställningen till fossilfria transporter och transporteffektiva leveranser av varor till region Stockholm alla näringsidkare. Och på så sätt bidra till en levande region.*

- Vilka dialog- och samverkansformer bör vi använda eller utveckla för att kunna agera tillsammans för att nå planens mål och stärka genomförandet.
**Svar:** *Samverkan är nog svaret för att kunna nå målen, skapa kanske ett RUFFS råd med representanter från samhällspåverkare. Där man stämmer av varje år, följer vi planen eller behöver vi justera i planen. Behöver aktörer skruva sina planer, behöver politiken göra något för att skapa bättre förutsättningar för att klara att följa planen.*