

Utlåtande Rotel II + V (Dnr KS 2019/1295)

Masshantering

Motion av Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (båda S)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarråden Joakim Larsson och Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (båda S) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige om masshantering. I motionen föreslås att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi samt att en samordnande funktion inom staden inrättas för masshanteringsfrågorna.

I motionen föreslås vidare att staden tar initiativ till regional samordning av masshanteringen och att trafiknämnden får i uppdrag att ändra Stockholms stads lokala trafikföreskrifter så att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Byggnadsarbetareförbundet, Länsstyrelsen i Stockholm, Miljösamverkan i Stockholms län, Naturskyddsföreningen, Region Stockholm, Sveriges bergmaterialindustri, Sveriges Byggindustrier och Trafikverket.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholms hem, Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall AB. AB Stockholms hem har valt att inte svara på remissen.

Byggnadsarbetareförbundet, Miljösamverkan Stockholms län, Naturskyddsföreningen, Sveriges bergmaterialindustri och Sveriges Byggindustrier har inte inkommit med svar. Länsstyrelsen i Stockholm och Region Stockholm har meddelat att de avstår från att svara.

Stadsledningskontoret konstaterar att det pågår ett aktivt och samordnat arbete kring masshantering inom staden. Trafiknämnden bör fortsatt utreda och bevaka frågan om längre lastbilar.

Exploateringsnämnden har idag ett samordningsansvar för masshantering och arbetar för att ta fram en handlingsplan för detta. Nämnden är positiv till att trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheterna till att ändra stadens lokala trafikföreskrifter.

Fastighetsnämnden anser att det är viktigt att massor som uppkommer i samband med byggprojekt återanvänds i så hög grad som möjligt samt att masstransporterna minimeras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att samordningen inom masshantering är av yttersta vikt för att uppnå ett hållbart byggande inom staden.

Stadsbyggnadsnämnden anser att en strategi och en samordnande roll kan underlätta arbetet såväl inom staden som i externa kontakter. Nämnden anser vidare att det är bra att utreda huruvida 15 meters transporter ska tillåtas.

Trafiknämnden anser att det finns olika möjligheter att få till mer effektiva massgodstransporter inom staden. Trafikvolymerna bedöms minska med en längdbegränsning om 15 meter men en sådan ändring bör i så fall villkoras med vissa prestandabaserade villkor.

Stockholms Stadshus AB ser likt dotterbolagen att en stadsövergripande masshanteringsstrategi kan medföra stora nyttor i stadens byggprojekt.

Trafikverket anser att förslaget torde ge positiva effekter då antalet transporter skulle minska och framhåller att staden bör fortgå med arbetet att överflytta masstransporter till prämtrafik där detta är möjligt.

Våra synpunkter

Masshantering är komplext då det tangerar såväl ekonomiska och juridiska som byggnadstekniska frågor, och en god hantering ställer höga krav på samverkan mellan flera aktörer. Utvecklingen av masshantering är av yttersta

vikt för att uppnå ett hållbart byggande inom staden och potentialen för återvinning av större mängd massor är stor. För att uppnå goda resultat är det även angeläget att vi tillsammans med inblandade aktörer uppnår en samsyn kring hur massor ska klassas.

Det pågår i dag ett aktivt och samordnat arbete inom staden där exploateringsnämnden och trafiknämnden har i uppdrag att utveckla samordningen kring masshantering. I det arbetet ingår framtagandet av en handlingsplan. Region Stockholm har antagit en godsstrategi för Stockholmsregionen som ska stärka förutsättningarna för bred samverkan och påverkan i godsrelaterade frågor. Staden bör istället för att ta fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi delta i det arbete som regionen redan har initierat.

Att tillåta massgodstransporter på upp till 15 meter som standard inom Stockholms stad skulle kunna innebära en förändring av den upplevda stadsmiljön. Utöver detta skulle flera centrala frågor som trafiksäkerhet och vägslitage behöva utredas vidare. Med anledning av de oklarheter som råder kring förslaget konsekvenser i ett antal frågor ställer vi oss i dagsläget inte bakom en generell förändring i stadens trafikföreskrifter. Vid enskilda större projekt kan trafiknämnden medge dispens efter att andra alternativ har prövats och inte bedöms som genomförbara.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion om masshantering

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Jan Valeskog och Kadir Kasirga (båda S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att tillstyrka motionen.
- Att därutöver anföras.

Det är glädjande att i princip samtliga remissinstanser håller med om att förbättrad masshantering är av yttersta vikt för att uppnå ett hållbart byggande, att det behövs bredare och bättre samordning av frågorna och att en strategi behöver upprättas.

Exploateringsnämnden skriver att ”utveckling inom masshantering är av yttersta vikt för att uppnå ett hållbart byggande inom staden och delar motionens beskrivning av att potentialen för återvinningen av en större mängd massor är stor”. *Miljö- och*

hälsoskyddsnämnden framhåller att ”klimatpåverkan som byggnation och transporter av lågvärdigt gods (jord, sten, berg, ballast och betong) är mycket stor”. *Stadsbyggnadsnämnden* lyfter att ”det finns olika möjligheter att få till mer effektiva massgodstransporter i staden och instämmer därför i motionens förslag att kommunstyrelsen ska ta fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi i samarbete med de övriga tekniska nämnderna”. *Trafiknämnden* skriver att ”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”. *Stockholm Vatten och Avfall* menar att ”då transport av schaktmassor står för en stor andel av stadens transporter ser bolaget en stor nytta, ur såväl ett resursmässigt som ett ekonomiskt perspektiv, att stadens massor i högre grad samordnas och att en strategi upprättas”.

Ansvariga borgarråd avstyrker dock förslaget om att ta fram en masshanteringsstrategi och menar att staden istället ska delta i det arbete som regionen redan har initierat. Vi ser ingen motsättning i detta, snarare tvärt om. I motionen efterlyser vi bättre regional samordning, vilket flera remissinstanser också lyfter fram. *Exploateringsnämnden* skriver att de ”delar uppfattningen om att det finns ett behov av ett bredare samarbete kring masshantering i regionen” och *Stockholms Stadshus AB* skriver att ”den regionala samordningen spelar en avgörande roll för att få ut fulla nyttan av en masshanteringsstrategi”. Det är därför mycket glädjande att *Region Stockholm* har antagit en godsstrategi som ska stärka förutsättningarna för bred samverkan och påverkan i godsrelaterade frågor. Vi förutsätter att staden deltar aktivt i det arbetet. Men vi kan inte förstå hur det står i motsättning till att även ta fram en strategi med stadens mål för masshanteringen.

I november 2018 antog staden en godstrafikplan där behovet av en masshanteringsplan för staden lyfts fram. Vi undrar vad som hänt under de senaste 16 månaderna som fått majoriteten att ändra sig. Behovet av en strategi och plan för masshantering är densamma idag, om inte än mer akut, jämfört med hösten 2018.

Flera remissinstanser lyfter också att vissa frågor behöver analyseras vidare. I arbetet med att ta fram en stadsövergripande strategi behöver flera frågor analyseras. En sådan fråga är hur samverkan internt i staden ska organiseras. När *exploateringsnämnden* lyfter fram motionens förslag om att det behövs en samverkan för frågorna i staden så föreslår de att detta bör ske genom inrättandet av en övergripande samverkansgrupp. Vi tycker att det är ett bra förslag som skulle kunna analyseras närmare i arbetet med att ta fram en masshanteringsstrategi.

Av alla lastbilstransporter i Stockholms län är 18 procent massgodstransporter och drygt 50 procent av godsnämnden i ton utgörs av massgods. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgods kan reduceras med hela 48,3 procent.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver ”att det finns stora miljö- och trafiksäkerhetsvinster med att tillåta längre- och tyngre fordon och fordonskombinationer. Ett flertal utredningar har visat att det kan medföra att antalet

fordonsrörelser med lastbilar avsedda för massgods (jord, sten, berg, ballast och betong) kan halveras.”

Utifrån 2017 års statistik motsvarar förändringen en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton koldioxidutsläpp per år, att jämföra med de föreslagna trafikåtgärderna i klimathandlingsplanen som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats och nu fortsätter att blockeras är anmärkningsvärt.

Utredningen lyfter också frågor som behöver analyseras vidare. Det är frågor som lyfts återigen i remissvaren. Det har nu gått tre år sedan utredningen presenterades, men inga ytterligare analyser verkar ha gjorts. I tre år har detta arbete för att radikalt minska koldioxidutsläppen från massgodstransporterna istället blockerats. Det är tre förlorade år för klimatet

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 6 maj 2020

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Joakim Larsson och Daniel Helldén

Mats Larsson

Reservation anfördes av Jan Valeskog (S) och Torun Boucher och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (båda S) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige om masshantering. I motionen föreslås att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi samt att en samordnande funktion inom staden inrättas för masshanteringsfrågorna.

I motionen föreslås vidare att staden tar initiativ till regional samordning av masshanteringen och att trafiknämnden får i uppdrag att ändra Stockholms stads lokala trafikföreskrifter så att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Byggnadsarbetareförbundet, Länsstyrelsen i Stockholm, Miljösamverkan i Stockholms län, Naturskyddsföreningen, Region Stockholm, Sveriges bergmaterialindustri, Sveriges Byggindustrier och Trafikverket.

Stockholms Stadshus AB, har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall AB. AB Stockholmshem har valt att inte svara på remissen.

Byggnadsarbetareförbundet, Miljösamverkan Stockholms län, Naturskyddsföreningen, Sveriges bergmaterialindustri och Sveriges Byggindustrier har inte inkommit med svar. Länsstyrelsen i Stockholm och Region Stockholm har meddelat att de avstår från att svara.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret	7
Exploateringsnämnden	8
Fastighetsnämnden	10
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	12

Stadsbyggnadsnämnden	13
Trafiknämnden	14
Stockholms Stadshus AB	18
Trafikverket	20

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2020 framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild. Av kommunfullmäktiges budget 2020 framgår också att exploateringsnämnden har i uppdrag att samplanera hanteringen av schakt- och återfyllnadsmassor som kan saneras, i syfte att minska transporter och förbättra miljön. Trafiknämnden ska bistå exploateringsnämnden i samordningen avseende logistik, massahantering och försörjningsinfrastruktur i alla skeden av planering och genomförande av stadsutvecklingsprojekt. Trafiknämnden ska också bidra till att utveckla den potential som finns för godsleveranser på stadens inre vattenvägar och logistiklösningar vid större byggprojekt.

Stadsledningskontoret konstaterar att transporter av byggmassor och regelverk kring tunga fordon har stor betydelse för såväl utsläppen av växthusgaser som för luftkvalitet, trängsel, buller och trafiksäkerhet. Det är sålunda viktigt att staden har ett aktivt arbete kring logistiken för byggmassor.

Effekten av att tillåta längre lastbilar har studerats i Tungtrafikutredningen. Stadsledningskontoret konstaterar liksom trafiknämnden att det finns olika perspektiv som behöver vägas samman. Stadsledningskontoret uppfattar att trafiknämnden fortsatt utreder och bevakar frågan och kan bevilja dispens i enskilda större projekt.

Stadsledningskontoret konstaterar att det är av vikt att fortsatt utveckla hanteringen av massa och schakt. En tillkommande svårighet har dock uppstått när det gäller hur entreprenadberg ska klassas. Länsstyrelsen har i ett flertal aktuella beslut klassat entreprenadberg som avfall istället för biprodukt för återanvändning. Konsekvensen blir att bebyggelseprojekt drabbas av stora kostnader. Kostnaderna består i uteblivna intäkter från försäljning, skatt och avgifter för avfall samt kostnad för transport till deponi. Miljöbelastningen ökar eftersom entreprenadberget inte kan användas som resurs lokalt utan måste transporteras bort och ersättas av andra massor i bebyggelseprojektet. Stockholms stad samarbetar med Region Stockholm och Trafikverket kring frågan om återanvändning av entreprenadberg, och för också dialog med Länsstyrelsen i frågan.

Stadsledningskontorets konstaterar att det sammantaget pågår ett aktivt och samordnat arbete. Inom ramen för exploateringsnämndens och trafiknämndens uppdrag ingår att utveckla samordningen kring masshantering. I dessa uppdrag kan samarbete också sökas med Region Stockholm inom ramen för den regionala godsstrategin. En viktig fråga i nuläget är att lösa frågan om klassning av entreprenadberg.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motion om masshantering från Emilia Bjuggren (S) och Jan Valeskog (S) besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2019 följande.

Exploateringsnämnden beslutar att anse remissen besvarad med kontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Clara Lindblom m.fl. (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Masshantering är komplext då det tangerar såväl ekonomiska, juridiska som byggnadstekniska frågeställningar samt ställer höga krav på samverkan mellan flera aktörer. Detta är en av anledningarna till att framstegen som gjorts kan verka små både inom Staden och nationellt. Det är inte hållbart att betrakta massor som ett avfall även om det ofta är ett avfall i lagens mening. Massor bör i första hand ses som en resurs.

Exploateringskontoret anser att utveckling inom masshantering är av yttersta vikt för att uppnå ett hållbart byggande inom staden och delar motionens beskrivning av att potentialen för återvinningen av en större mängd massor är stor.

Exploateringsnämnden har idag ett samordningsansvar på detta område med ett nämndmål att möjliggöra effektiv och hållbar bygglogistik och masshantering i exploateringsprojekt. Exploateringskontoret har därför arbetat med framtagandet av en handlingsplan för masshantering.

Handlingsplanen omfattar tre huvudmål.

- Upprätta avtal för mottagningstjänst av massor
- Etablera masshanteringsytor
- Implementera metoder för masshantering i planprocessen

För att komma till stånd med masshanteringsytor krävs ett samarbete mellan exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Detta samarbete är initierat. Motionen lyfter såväl stadsbyggnadskontorets som exploateringskontorets viktiga roller för att möjliggöra etablering av masshanteringsytor.

I motionen lyfts följande exempel:

[...]... Ett exempel är om stadsbyggnadskontoret i sina detaljplaner bör beskriva hur området kan användas för t.ex. arbetsbodar, byggmaterial och masshantering. En annan fråga är om exploateringskontoret i markanvisningsavtalet bör tydliggöra att byggaktören måste delta i bygglogistiklösningar,...

Exploateringskontoret anser att motionens exempel är bra förslag på handlingar inom ramen för utveckling av masshantering.

Utöver handlingsplanen och samarbetet med stadsbyggnadskontoret anser exploateringskontoret att det även behövs en mer övergripande samverkansgrupp inom staden där även trafikkontoret och miljöförvaltningen bör ingå. Exploateringskontoret har för avsikt att initiera en sådan grupp. Samverkansgruppen kan fungera som ett kommunikationsnav för att hitta gemensamma lösningar både för projektspecifika utmaningar men även för att förbättra metoder och arbetssätt för hur staden bör jobba mer långsiktigt. Exploateringskontoret ser positivt på att ha samverkansansvaret för en sådan grupp.

Motionen lyfter även betydelsen av ett vidare samarbete där även andra kommuner och kommersiella aktörer bör delta.

[...]... Enligt Region Stockholms rapport Verksamhetsavfall och masshantering i ett 2030–2050-perspektiv (2019) behövs ett ökat samarbete mellan kommuner och olika kommersiella aktörer för att utveckla befintliga och åstadkomma nya platser för sortering, hantering och mellanlagring av massor. Vi delar den uppfattningen och anser att staden bör inrätta en samordnande funktion som inte bara leder stadens arbete utan även bjuder in kommuner och kommersiella aktörer till ett regionalt samarbete.

Exploateringskontoret delar uppfattningen om att det finns ett behov av ett bredare samarbete kring masshantering i regionen. Dock kan det bli svårt att samordna en grupp med potentiellt berörda parter inom regionen då gruppen riskerar att bli väldigt stor och spretig. Exploateringskontoret tror att det är bättre om respektive förvaltning som medverkar i en intern samverkansgrupp inom staden får agera språkrör mellan de externa aktörerna och den interna samverkansgruppen. Ansvaret för att rapportera vidare till den interna samverkansgruppen bör läggas på den förvaltning som har haft extern kontakt. Förvaltningarna samverkar i dagsläget redan med flera externa aktörer men avsaknaden av en samverkansgrupp har lett till att relevant extern information inte sprids vidare inom staden. Trafikkontoret har exempelvis kontakt med Region Stockholm och Trafikverket (stora producenter av entreprenadberg), miljöförvaltningen har kontakt med andra kommuner, länsstyrelser och Naturvårdsverket, exploateringskontoret har kontakt med byggherrar och entreprenörer mm och stadsbyggnadskontoret skulle med fördel kunna byta erfarenheter och samverka med andra kommuners planhandläggare och strateger.

Exploateringskontorets förslag

Att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi, i samråd med miljöförvaltningen, trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Exploateringskontoret anser att stadens förvaltningar, inom ramen för en samverkansgrupp, kan ta fram en stadsövergripande handlingsplan för masshantering. Det är viktigt att komma till stånd med faktiska aktiviteter för att komma framåt och exploateringskontoret ser en risk med att en strategi inte kommer att tillföra något konkret, utan snarare flytta fokus från att vidta faktiska åtgärder till att diskutera målbilder och visioner. Kontoret instämmer således inte i motionens förslag.

Att en samordnande funktion inom staden inrättas för masshanteringsfrågorna.

Exploateringskontoret uppfattar, utifrån skrivningar i stadens budget, att Exploateringsnämnden redan har denna samordnande funktion inom staden. Om detta behöver förtydligas ytterligare instämmer kontoret i motionens förslag och föreslår att Exploateringsnämnden får samordningsansvaret för en sådan funktion.

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

Exploateringskontoret instämmer med motionens förslag och anser att samordning bäst görs genom olika kontaktytor från stadens interna samverkansgrupp.

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

Exploateringskontoret är positiva till att trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheterna till att ändra Stockholms stads lokala trafikföreskrifter.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2019 följande.

Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Lars Bäck m.fl. (V), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms snabba tillväxt har lett till en kraftig ökning av pågående och planerade byggprojekt. I projekten uppkommer och används stora mängder massor som ska transporteras genom staden till och från byggprojekten. Idag går en stor del av de

massor som uppkommer vid byggprojekt till deponi samtidigt som nya massor bryts för att användas i andra byggprojekt inom staden. Enligt Miljöförvaltningens rapport *Miljön i Stockholm 2019 tillstånd och utveckling (2019)* återanvänds endast cirka 10 procent av sand, grus och morän på byggarbetsplatsen. Istället kommer en stor mängd av de massor som används från täkter. Enligt miljöförvaltningens rapport är en viktig orsak att det saknas mark för att kunna lagra och behandla massor och att det saknas samordning mellan tillgång och efterfrågan.

Behovet av en masshanteringsplan för staden i syfte att effektivisera masstransporterna framhålls i kommunfullmäktiges Godstrafikplan som antogs 2018.

Kontoret anser att det är viktigt att de massor som uppkommer i samband med byggprojekt återanvänds i så hög grad som möjligt, liksom att masstransporterna minimeras. Kontoret stödjer därför motionens förslag om att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi samt förslaget om att utse en samordnande funktion inom staden för masshanteringsfrågorna.

I motionen föreslås också att staden tar initiativ till regional samordning av masshanteringen, både med andra kommuner och med kommersiella aktörer.

Region Stockholm har under hösten antagit en godsstrategi för regionen som ska stärka förutsättningarna för bred samverkan och påverkan i godsrelaterade frågor. I strategin framhålls att samverkan inom regionen behövs vid till exempel planering av masshantering och kring regelverk och styrmedel för fordonsbegränsningar. Strategin landar i att Region Stockholm ska samordna utvecklingsarbetet i Stockholms län bland annat genom upprättande av ett regionalt godstransportråd. Kontoret föreslår att staden aktivt deltar i det arbete som redan initierats av Region Stockholm.

Vad gäller motionens förslag om att tillåta fordon på upp till 15 meter för masstransporter inom staden så skulle en sådan förändring enligt trafikkontorets bedömning (baserad på *Tungtrafikutredningen*, Atkins 2017) leda till minskade trafikvolym och förbättrad framkomlighet på aktuella sträckor till och från byggarbetsplatser. Inom Stockholms stad råder bärighetsklass 2 (BK2) och fordonslängd max 12 meter på de flesta kommunala gator. Idag sker en övervägande del av massgodstransporter i staden med lastbilar med en längd på i snitt 9 meter. Att massgodstransporter inte nyttjar hela den tillåtna längden på 12 meter har att göra med relationen mellan tillåten bruttovikt och tillåtna axeltryck enligt bärighetsklass 2 (BK2) i Trafikförordningen. En ökning av fordonets längd upp till 12 meter skulle inte öka lastkapaciteten, eftersom axeltrycken kommer att överstiga vad som är tillåtet. En ökning av tillåten fordonslängd till 15 meter skulle däremot innebära att regelrätt axeltryck kan bibehållas samtidigt som bruttovikten höjs (inom rådande BK2-regelverk).

Kontoret anser dock att konsekvenser gällande exempelvis säkerhet, buller, vibrationer, vägslitage och upplevd trivsel till följd av en ökad tillåten fordonslängd behöver utredas vidare. Dessutom finns det flera olika möjligheter att få till mer effektiva massgodstransporter i staden och inom trafikkontoret pågår för närvarande flera utredningar för att förbättra massgodstransporterna. Bland annat deltar

trafikkontoret i utredningar om möjligheten att transportera massor vattenvägen och om möjligheten till upprättande av rangeringsplatser. Man utreder även möjligheten till effektivisering av fordon inom gällande föreskrifter. Resultat av dessa utredningar bör beaktas innan kontoret kan ta ställning till om en ökning av tillåten fordonslängd för masstransporter är önskvärt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2019 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtanden som svar på kommunstyrelsens remiss.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 27 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att den klimatpåverkan som byggnation och transporter av lågvärdigt gods (jord, sten, berg, ballast och betong) är mycket stor.

Exploateringsnämnden har idag ett samordningsansvar för masshanteringsområdet och ett eget nämndmål att möjliggöra effektiv och hållbar bygglogistik och masshantering i exploateringsprojekt. Exploateringskontoret har arbetat fram en handlingsplan för masshantering som innehåller tre huvudmål:

- 1) Upprätta avtal för mottagningstjänst av massor
- 2) Etablera masshanteringsytor
- 3) Implementera metoder för masshantering i planprocessen

Exploateringskontoret har även initierat ett samarbete med stadsbyggnadskontoret för att få till stånd masshanteringsytor.

Inom ramen för den befintliga samverkansgruppen kan en stadsövergripande handlingsplan tas fram. Detta stöds av exploateringskontoret, som leder samverkansgruppen.

Exploateringskontoret har redan en samordnande funktion i staden gällande masshantering. Samordning bör även ske med andra kommuner och andra kommersiella aktörer. Denna samordning sker bäst inom den samordningsgrupp som exploateringskontoret redan ansvarar för.

Motionärernas förslag om att massgodstransporter upp till 15 meter ska tillåtas inom Stockholms stad överensstämmer med det förslag som 2017 lämnades av den så kallade tungtrafikutredningen (dnr T2017/1759). I miljöförvaltningens kontorsyttrande över utredningen (dnr 2017-8867) anförde förvaltningen i huvudsak följande: Miljöförvaltningen anser att det finns stora miljö- och trafiksäkerhetsvinster med att tillåta längre- och tyngre fordon och fordonskombinationer. Ett flertal utredningar har

visat att det kan medföra att antalet fordonsrörelser med lastbilar avsedda för massgods (jord, sten, berg, ballast och betong) kan halveras. Förvaltningen instämmer i att möjliga problem med vibrationer bör utredas vidare och att redan kända vibrationskänsliga gator bör undantas från förändrade längd- och viktbegränsningar. Likaså bör bullerfrågan analyseras vidare.

Vid en eventuell ändring av Stockholms stads lokala trafikföreskrifter för att tillåta längre och tyngre fordon bör förvaltningens synpunkter från remissvaret på tungtrafikutredningen beaktas.

Miljöförvaltningen anser sammanfattningsvis att samordningen inom masshantering är av yttersta vikt för att uppnå ett hållbart byggande inom staden och potentialen för återvinningen av en större mängd massor är stor. Masshantering är komplext då det tangerar såväl ekonomiska, juridiska som byggnadstekniska frågeställningar samt ställer höga krav på samverkan mellan flera aktörer. Massor bör i första hand ses som en resurs och bör i större grad återanvändas. Det bör dock i sammanhanget understrykas att massor i vissa fall kan anses utgöra avfall i miljöbalkens mening, vilket medför särskilda krav på hantering och användning som därmed kan behöva beaktas inom ramen för en masshanteringsstrategi. Detsamma gäller frågor om hantering av förorenad mark och sanering av sådana massor.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 januari 2020 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

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.

Masshantering är komplext då det tangerar såväl ekonomiska, juridiska som byggnadstekniska frågeställningar samt ställer höga krav på samverkan mellan flera aktörer. Det är inte hållbart att betrakta massor som ett avfall även om det ofta är ett avfall i juridisk mening. Massor bör i första hand ses som en resurs.

I november 2018 antog kommunfullmäktige stadens godstrafikplan i syfte att ta ett samlat grepp om stadens godsrelaterade arbete och peka ut riktningen framåt. I planen framhålls behovet av en masshanteringsplan för staden, i syfte att effektivisera

masstransporterna. Stadsbyggnadskontoret delar åsikten att det finns olika möjligheter att få till mer effektiva massgodstransporter i staden och instämmer därför i motionens förslag att kommunstyrelsen ska ta fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi i samarbete med de övriga tekniska nämnderna. Stadsbyggnadskontoret ställer sig emellertid tveksam till att i detaljplaner reglera hur masshantering och byggmaterial ska hanteras eftersom det riskerar att ytterligare förlänga planprocessen genom fler utredningar samt göra detaljplanerna mindre flexibla.

Det pågår olika utredningar inom staden för att förbättra massgodstransporterna. Stadsbyggnadskontoret deltar i de fall det berör mark- och/eller vattenanvändningen. Stadsbyggnadskontoret deltar exempelvis i arbetet med exploateringskontorets handlingsplan för masshantering och trafikkontorets utredning om möjligheten att transportera massor vattenvägen samt upprättande av rangerplatser på strategiska platser i staden. Samverkan mellan förvaltningarna är en förutsättning för att säkerställa massgodstransporterna och en hållbar utveckling. Kontoret anser därför att en samordnande funktion för frågorna skulle underlätta stadens arbete.

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 bedömer därför att staden bör överväga att delta i det arbete som regionen initierat.

Inom Stockholms stad råder BK2 och fordonslängd max 12 meter på de flesta kommunala gator. Vissa större leder i kommunens regi tillåter upp till 24-metersfordon. Vilka dessa är framgår av Tuntrafikkartan. Idag sker en övervägande del av massgodstransporter i staden med lastbilar med en längd på cirka 9 meter. Att massgodstransporter inte nyttjar hela den tillåtna längden på 12 meter har att göra med relationen mellan tillåten bruttovikt och tillåtna axeltryck enligt bärighetsklass 2 (BK2) i Trafikförordningen. En ökning av tillåten fordonslängd till 15 meter skulle innebära att axeltrycket kan bibehållas samtidigt som bruttovikten höjs (inom rådande BK2-regelverk). 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, trafiksäkerheten, vibrationsproblematik samt den upplevda tryggheten. Detta är viktigt att studera vidare och att eventuellt krav ställs på ny teknik som exempelvis att fordonet är utrustat med så kallad ”geofencing”.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen samt förklara beslutet omedelbart justerat.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 följande.

1. Trafiknämnden godkänner i huvudsak kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Socialdemokraternas förslag om att massgodstransporter upp till 15 meter tillåts inom Stockholms stad skulle innebära en stor förändring av den upplevda stadsmiljön. Dessutom är viktiga frågor kring trafiksäkerhet och vägsitage oklara. Dagens lastbilar på stadens gator är ofta 8,5 meter trots att fordonslängden generellt är maximalt 12 meter. En ökning från 8,5 meter till 15 meter är en i högsta grad påtaglig förändring. En generell förändring enligt deras förslag ställer vi oss inte bakom. Vid enskilda större projekt kan dispens medges efter att andra alternativ har prövats och inte bedöms som genomförbara. Dispens ska medges av trafiknämnden.

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) med hänvisning till kontorets förslag.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

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

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

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.

Kontoret 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.

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

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>

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

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 ytskiktet 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 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 bärlighet 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.

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

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

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.

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.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 31 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

Stockholm Vatten och Avfalls remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 1):

Då transport av schaktmassor står för en stor andel av stadens transporter ser bolaget en stor nytta, ur såväl ett resursmässigt som ett ekonomiskt perspektiv, att stadens massor i högre grad samordnas och att en strategi upprättas.

Medelåldern för bolagets ledningsnät är idag cirka 70 – 80 år. Många av rören är av äldre standard och därmed även mer känsliga för rörelser i mark genom vibrationer eller om vägen genom ökad belastning sjunker av geotekniska orsaker. Att tillåta

tyngre godstransporter på vägar som ej dimensionerats för dessa förutsättningar kan medföra negativa konsekvenser för befintliga anläggningar med ökat antal vattenläckor, diffust vattenläckage eller kollapsade avloppsledningar som följd.

Familjebostädernas remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 2):

En genomtänkt strategi för masshantering och transporter inom staden och en ökad samordning kan förväntas bidra positivt till bolagets, stadens och rikets miljö- och klimatmål. För att ett sådant arbete ska bli framgångsrikt krävs en reell genomförandekraft.

Svenska Bostädernas remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 3):

Svenska Bostäder tror att mellanlagringsplatser kan komma att fylla en viktig roll i att sänka koldioxidutsläppen från den byggande sektorn i staden.

- En eventuell nackdel med mellanlagringsplatser är att det kan leda till en högre kostnad om det är en lång sträcka från mellanlagringsplatsen till projektet.
- I dag har Exploateringskontoret ett krav på redovisning av massor som har ”återanvänts” i projekt. Begreppet är odefinierat och bör i sammanhanget förtydligas.

I de massor som härrör från trädgård -odlad yta- kan det så kallade ”mikrolivet” gå till spillo när man byter ut brukade jordar mot nya. Bolaget vill gärna behålla dessa jordar som man tex slipper att gödsla upp. Om sådana jordar skulle gå att återanvända i ett regionalt kretslopp krävs att en kvalitetssäkring sker, tex säkerställa att inga föroreningar förekommer och ge garantier på att den är till för odlingsbar mark.

Angående marksten, såsom plattor och granit, är marknaden i dag tyvärr sådan att det är billigare att köpa nytt än att rengöra och återanvända.

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse (bilaga 4):

Det finns svårigheter att utveckla masshanteringen till följd av att massorna i lagens mening ofta ses som ett avfall, snarare än som en resurs i stadsutvecklingen. Vidare kan användningsområdet för bergmassorna även begränsas av bergets kvalitet, mineralsammansättning och tekniska egenskaper.

Stockholms Hamnar deltar redan i Stockholms stads godsnätverk under ledning av trafikkontoret. En utökad samordning av frågor som specifikt rör masshantering, t.ex. genom en samverkansgrupp med berörda aktörer, skulle också vara välkommet.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen likt dotterbolagen ser att en stadsövergripande masshanteringsstrategi kan medföra stora nyttor i våra byggprojekt. Utöver samordning behöver även ett arbete utföras för att påverka regelverk och förändra klassning av massor och vad de får återanvändas till. Den regionala samordningen

spelar en avgörande roll för att få ut fulla nyttan av en masshanteringsstrategi, många av de stora infrastrukturprojekten som pågår inom kommunen drivs av andra aktörer, såsom Region Stockholm och Trafikverket.

Koncernledningen ser en ekonomisk vinst i att tillåta större massgodstransporter, det är dock av betydelse att bevaka vilka laster som vägarna är dimensionerade för. Detta för att minimera risken på skador på vägnätet och underliggande infrastruktur.

Trafikverket

Trafikverkets yttrande daterat den 10 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Ovanstående ärende har till Trafikverket inkommit för synpunkter. Trafikverket yttrar sig utifrån sitt ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.

Synpunkter:

Trafikverket kan inte se att förslaget renderar i några negativa konsekvenser för det statliga vägnätet så länge transportererna håller sig inom regelverket för BK1. Överlag torde förslaget ge positiva effekter då antalet transporter minskar. Trafikverket vill passa på att ”lyfta” att Staden fortsatt bör fortgå med det pågående arbetet att överflytta masstransporter till prämtrafik, där så är möjligt.

I övrigt har Trafikverket inga vidare synpunkter på motionen.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Clara Lindblom m.fl. (V) enligt följande.

Vice ordförande Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Clara Lindblom m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anför följande:

Det är glädjande att exploateringskontoret håller med om att förbättrad masshantering är av yttersta vikt för att uppnå ett hållbart byggande.

Vi välkomnar den handlingsplan som exploateringskontoret arbetar med och att de initierat ett samarbete med stadsbyggnadskontoret. De är viktiga första steg på vägen, men det är inte tillräckligt. Andra viktiga steg handlar om samordning inom staden (även med miljöförvaltningen, trafikkontoret med flera), samordning med externa aktörer i regionen (andra kommuner, entreprenörer med flera) samt framtagande av en stadsövergripande masshanteringsstrategi.

Exploateringskontoret avstyrker dock förslaget om att införa en masshanteringsstrategi då det de menar att det räcker med en stadsövergripande handlingsplan. För oss är det inte viktigt om dokumentet heter strategi eller handlingsplan, det viktiga är att staden får politiskt förankrade mål och en gemensam bild av hur frågorna ska hanteras. Kontoret menar dock att en strategi inte kommer att tillföra något konkret utan istället flytta fokus från faktiska åtgärder till att diskutera målbilder och visioner. Vi tycker att detta är ett mycket märkligt resonemang. För det första finns det ingen motsättning mellan att vidta faktiska åtgärder och att ha mål. Snarare bygger hela den svenska förvaltningsmodellen på målstyrning, det vill säga att politiker tar fram mål som tjänstemän sedan vidtar åtgärder för att nå. Om kommunfullmäktige antar en strategi med mål för masshanteringen så borde detta vara till stor nytta för de tjänstemän som arbetar med att vidta åtgärder för att förbättra masshanteringen. Mål och åtgärder förstärker varandra snarare än att stå i motsats till varandra.

I arbetet med att ta fram en stadsövergripande strategi som antas i kommunfullmäktige bör några viktiga frågor analyseras. En sådan fråga är hur samverkan internt i staden ska organiseras. När exploateringskontoret lyfter fram motionens förslag om att det behövs en samverkan för frågorna i staden så föreslår de att detta bör ske genom inrättandet av en övergripande samverkansgrupp. Vi tycker att det är ett bra förslag som skulle kunna analyseras närmare i arbetet med att ta fram en masshanteringsstrategi.

En annan fråga som kan utredas i arbetet med att ta fram en masshanteringsstrategi är formerna för samordning med andra aktörer utanför staden. Exploateringskontoret

konstaterar att det finns behov av ett bredare samarbete i regionen, men ser svårigheter med att samordna med andra berörda parter i en grupp. Vi menar att staden behöver ta initiativ till någon form av samordning med aktörer även utanför kommunen för att förbättra masshanteringen och uppnå ett hållbart byggande, exakt hur samordningen ska organiseras bör analyseras i arbetet med att ta fram strategin.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Lars Bäck m.fl. (V) enligt följande.

Vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) och Lars Bäck m.fl. (V) föreslår att bifalla motionen samt att därutöver anför följande:

Vi välkomnar att fastighetskontoret stödjer motionens förslag om att kommunstyrelsen tar fram en stadsövergripande masshanteringsstrategi samt förslaget om att utse en samordnande funktion inom staden för masshanteringsfrågorna.

De frågorna om fordonslängd som kontoret återger i sitt remissvar finns sedan tidigare utredda med slutsatsen att det finns övervägande positiva effekter av att tillåta en längre fordonslängd.