

Handläggare
Kerstin Alquist
08-508 260 77**Till**
Trafiknämnden
2014-11-20

Utredning av konsekvenserna av att förbjuda genomfart för tung trafik på Hornsgatan. Svar på föreläggande från miljöförvaltningen.

Förslag till beslut

1. Nämnden godkänner att tjänsteutlåtandet och den bilagda rapporten skickas som svar på föreläggandet från miljöförvaltningen samt att beslutet omedelbart justeras.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Eric Tedesjö
Enhetschef

Sammanfattning

Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid överskrids på Hornsgatan. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har som en del i en rättsprocess förelagt Stockholms stad genom dess trafiknämnd att utreda konsekvenserna av ett förbud mot genomfart för tung trafik på Hornsgatan, samt att utreda andra eventuella åtgärder som kan genomföras för att minska halten kvävedioxid på Hornsgatan. Trafiknämnden ska inkomma med skriftlig redovisning till miljö- och hälsoskyddsnämnden senast den 30 november 2014.

Trafikkontoret har låtit ÅF Konsult ta fram en rapport som studerar konsekvenserna av att förbjuda tung trafik på Hornsgatan samt

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 77
Växel 08-508 272 00
kerstin.alquist@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

föreslå andra åtgärder för att minska NO₂-halterna. Utredningens slutsats är att ett genomfartsförbud för tung trafik har begränsad effekt på NO₂ halterna samtidigt som de indirekta konsekvenserna av ett sådant förbud är omfattande och långtgående, och i flera fall i direkt konflikt med andra målområden i staden. Utredningen har på ett tydligt sätt visat på svårigheterna och komplexiteten i att lösa ett problem med en enskild åtgärd.

Trafikkontoret har sedan tidigare anført att ett genomfartsförbud för tunga fordon (förutom SL:s bussar) är olämpligt. Kontoret konstaterar att rapporten bekräftar det som tidigare anförts och vidhåller därför att det är olämpligt att införa ett genomfartsförbud för tunga fordon, då det inte kommer att ge önskad effekt på NO₂-halten.

Ett genomfartsförbud för tung trafik på Hornsgatan är inte en effektiv lösning om man också inkluderar andra gator, och ser till andra aspekter än bara luftkvalitet såsom trafiksäkerhet, buller, vibrationer och vistelsevärden. Därtill är övervakningen av förbudet mycket svår att omsätta i praktiken, vilket talar för att regelefterlevnaden blir låg.

Ingen åtgärd löser enskilt problemet med de höga NO₂-halterna, det behövs ett batteri av åtgärder som samverkar. Rapportens slutrekommendation är att kontoret ska fortsätta arbeta med godstransporter i staden utifrån ett helhetsperspektiv. Viktiga styrdokument är stadens Framkomlighetsstrategi och Leveransstrategi för godstransporter. Därtill kan det vara aktuellt med en ny miljözon för lätta transportfordon, detta kräver dock en förändrad lagstiftning.

Bakgrund

Sedan 2008 har miljö- och hälsoskyddsnämnden handlagt ett klagomålsärende avseende luftkvaliteten på Hornsgatan. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) överskrids. Trafik- och renhållningsnämnden har vidtagit åtgärder i form av förbud mot dubbdäck samt dammbindning för att minska halten partiklar (PM₁₀), men när det gäller kvävedioxid är det svårare att hitta effektiva åtgärder. Ett förbud mot genomfart av tung trafik på Hornsgatan togs upp i åtgärdsprogrammet 2004 men har sedan dess inte genomförts. Det har under tiden för bygget av Citybanan varit svårt att leda om tung trafik på grund av begränsad framkomlighet på Söder Mälarstrand. Framkomligheten blir från och med hösten 2014 åter normal på Söder Mälarstrand. Åtgärden

finns dock inte längre med i det senaste åtgärdsprogrammet för luft som fastställdes av länsstyrelsen i december 2012.

2009 lät trafikkontoret utreda vad olika åtgärder skulle ge för effekt på NO₂-halten på Hornsgatan, och resultaten redovisades i SLB-rapport 7:2010. Enligt rapporten skulle ett förbud mot genomfart av tunga fordon (exklusive bussar i linjetrafik) på Hornsgatan minska halten kvävedioxid med ca 10 procent. Åtgärden är inte tillräcklig för att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid ska klaras på Hornsgatan, men det skulle förbättra miljön och hälsan för de som bor och vistas på Hornsgatan.

Trafik- och renhållningsnämnden har anfört att ett genomfartsförbud för tunga fordon (förutom SL:s bussar) är olämpligt eftersom Hornsgatan tillhör Stockholms primära vägnät och att det skulle flytta problemet samt orsaka att tunga fordon kör längre sträckor i staden. Trafikkontoret menar även att effekten av åtgärden bör vara mindre än de 10 procent som anges i SLB rapport 7:2010, eftersom det bara är genomfartstrafiken som skulle försvinna och inte de fordon som har ärenden på Hornsgatan samt att regelefterlevnaden inte skulle vara 100 procent.

Mark- och miljödomstolen har i en dom 9 juli 2012 beslutat att återförvisa klagomålsärende till miljö- och hälsoskyddsnämnden för ytterligare utredning om det föreligger lagliga förutsättningar för ett ingripande mot luftkvaliteten på Hornsgatan med stöd av kap 26 miljöbalken.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har därför förelagt Stockholms stad genom dess trafiknämnd att

1. Utreda vad ett förbud mot genomfart av tung trafik (utom bussar i linjetrafik) på Hornsgatan skulle medföra för konsekvenser i form av förbättringar av kvävedioxidhalten på Hornsgatan samt påverkan på luften på omkringliggande gator, och att
2. Utreda eventuella andra åtgärder som trafiknämnden kan genomföra för att minska halten kvävedioxid på Hornsgatan samt vilka effekter de väntas få.

Trafiknämnden ska inkomma med skriftlig redovisning för punkt 1 och punkt 2 till miljö- och hälsoskyddsnämnden senast den 30 november 2014.

Konsekvenserna av ett genomfartsförbud är inte tidigare utredda i detalj. Det är okänt hur stor den verkliga effekten är på NO₂-halten och vilka följderna blir för framkomlighet, trafiksäkerhet, stadsmiljö etc. Med anledning av föreläggandet har Trafikkontoret beställt en detaljerad utredning av ÅF Konsult som utrett effekterna av ett genomfartsförbud för tung trafik. Andra åtgärder som kan vidtas för att förbättra luftkvaliteten på Hornsgatan med avseende på kvävedioxid har också ingått i uppdraget till ÅF.

Sammanfattning av utredningen

I utredningen har det genomförts trafikmätningar för att ta reda på andelen tung genomfartstrafik på Hornsgatan. En workshop har också hållits med inbjudna åkare och kommersiella bussbolag där de fått beskriva hur de skulle påverkas av ett eventuellt förbud. En omvärldsanalys har också genomförts med syfte att samla kunskap om andra möjliga åtgärder för att begränsa NO_x-utsläppen. Nedan följer en sammanfattning av de viktigaste resultaten och slutsatserna från rapporten.

Vad är ett genomfartsförbud – möjligheter till regleringar?

Hur ett förbud mot genomfart av tung trafik ska fungera är inte självklart. Det kan antingen innebära att det inte är tillåtet att trafikera en viss sträcka mellan två punkter (typ A i rapporten) eller att det inte alls är tillåtet att trafikera en förbudsgata utan legitimt ärende på sträckan (typ B i rapporten). I det första fallet (typ A) är bara de fordon som färdas hela sträckan mellan punkt X och Y (till exempel mellan Söderledstunneln och Hornstull på Hornsgatan) förbjudna. Anslutande lokalgator är således tillgängliga från förbudsgatan med denna reglering. I det andra fallet (typ B) är all trafik utom de tunga fordon som har ärende på gatan förbjuden. Då det inte är tillåtet för tunga fordon att åka delsträckor kan förbudet medföra att tillgängligheten till målpunkter på omkringliggande lokalgator begränsas alternativt att de, om de ej kan angöras från annat håll, inte blir möjliga att nå. Typ B omfattar följaktligen inte bara de som vill åka igenom ett område utan även de som behöver färdas på gatan för att nå målpunkter i närområdet.

Om syftet och tolkning av genomfartsförbud är att stänga ute fordon som åker igenom ett område och saknar ärende där är den första förbudstypen lämpligast. Se stycke 6.1 i rapporten för mer information om de olika förbudstyperna och hur de kan regleras.

Tre olika scenarier för förbud av tung trafik på Hornsgatan

I rapporten redogörs för tre olika scenarier för förbud mot genomfart av tung trafik på hela eller delar av Hornsgatan:

- Scenario 1: förbud mot genomfart av tung trafik på Hornsgatan väster om Ringvägen
- Scenario 2: förbud mot genomfart av tung trafik på Hornsgatan öster om Ringvägen
- Scenario 3: förbud mot genomfart av tung trafik på hela Hornsgatan

De tre förbudssträckorna har valts ut eftersom de speglar trafiken på Hornsgatan med störst in- och utflöden av trafik vid just Ringvägen och de två ändarna av gatan, punkter som scenarierna börjar och slutar vid. Scenarierna bedöms således representera de sträckningar som skulle vara mest aktuella för ett förbud och de har valts ut i diskussion med Trafikkontoret. Se stycke 6.2-6.4 i rapporten för en utförlig presentation och analys av de olika scenarierna.

Konsekvenser och diskussion

Konsekvenser av olika scenarier och förbudstyper är sammanställda i tabell 5. Positiva förändringar är markerade med plus och negativa med minus. Det är viktigt att notera att antalet plus inte säger något om hur stor den totala förbättringen av luften är utan bara hur de olika alternativen förhåller sig till varandra. Konsekvensanalysen och diskussionen återfinns i sin helhet i stycke 8.1-8.2 i rapporten.

Tabell 5. Matris över konsekvenser för de olika scenarierna och förbudstyperna.

Konsekvenser av ett förbud mot genomfart av tung trafik	1A	1B	2A	2B	3A	3B
Potentiell minskning NO ₂ på HG	++	++	+	++	+/-	+++
Förändring NO ₂ lokalområde runt HG	-	--	-	--	-	---
Totalt trafikarbete tung trafik	--	--	-	--	-	---
Tillgänglighet till målpunkter	-	--	-	--	-	---
Indirekta konsekvenser på andra gator; trafiksäkerhet, kollektivtrafikens framkomlighet, buller, vibrationer, vistelsekvalitet etc	--	--	-	--	-	---

De olika scenarierna har följande innebörd;
 Scenario 1 är genomfartsförbud väster om Ringvägen,

scenario 2 är genomfartsförbud öster om Ringvägen och scenario 3 är genomfartsförbud för hela Hornsgatan.

Alternativ 3A är det som mest motsvarar åtgärden ”införa genomfartsförbud” på Hornsgatan om tolkningen av förbudet är att stänga ute fordon som åker igenom ett område och saknar ärende där. Denna åtgärd har enligt rapporten, precis som åkarna trodde på workshopen, begränsad effekt. Skillnaden i luftkvalitet är marginell. Om vi sedan studerar det A- respektive B-alternativ som har störst potentiell minskning av NO₂ på Hornsgatan så är det 1A respektive 3B. Förbud enligt scenario 1A har en potentiell minskning med upp till 4 % av NO₂-halten på Hornsgatans västra del. En lokal förbättring av luften på västra delen av Hornsgatan leder dock till försämringar av luften på andra gator (t ex Rosenlundsgatan där normen redan överskrids på vissa sträckor) samtidigt som stadsmiljön försämras som helhet på de omkringliggande lokalgatorna dit fordonen förflyttas. De positiva lokala effekterna av förbudet överskuggas enligt rapporten av de negativa konsekvenserna för området som helhet. Alternativ 3B har den största potentiella utsläppsminskningen på Hornsgatan av alla alternativen men är sämst ur tillgänglighetssynpunkt samtidigt som det medför det största trafikarbetet, den största försämringen av luften på lokalgatorna och framförallt de största indirekta negativa konsekvenserna för lokalgatorna – då stora mängder trafik leds om dit och det får konsekvenser för trafiksäkerhet, kollektivtrafikens framkomlighet, buller, vibrationer, vistelsekvalitet etc.

Ett eventuellt förbud kommer enligt rapporten troligtvis inte att påverka den tunga genomfartstrafiken i den utsträckning som behövs och som antogs i SLB-rapporten, det vill säga att åtgärden kan bidra med att minska NO₂-halten med ca 10 %.¹ Orsaken är till stor del att det inte finns en så stor andel tung trafik som väljer att använda Hornsgatan för genomfart. Det saknas också bra alternativa huvudvägar varför den tunga trafiken istället hamnar i lokalnätet om Hornsgatan stängs. Slutligen medför oönskad anpassning av transportrutter och fordonsval samt bristande regelefterlevnad, att minskningspotentialen för NO₂-halten är svår att uppnå. Storleksordningen av en eventuell minskning är därför sannolikt högst ett par procent, vilket är en ungefär lika stor minskning av NO₂-halten som bättre efterlevnad av nuvarande miljözon² skulle

¹ Dygnsmedelvärdet för NO₂ måste minska med ca 30 %, från dagens ca 85 µg/m³ till under normvärdet 60 µg/m³.

² 77 % efterlevnad av miljözon visar svårigheten med efterlevnad av regleringar.

kunna ge. Med ett förbud blir det också svårare att nå de mål som staden har satt upp kring framkomlighet, hållbarhet och attraktiva miljöer med mera.

Trafiksystemet är inte byggt för att lokalgator ska kunna ta hand om den tunga trafiken utan det är huvudgator såsom Hornsgatan som är anpassade för detta. Den förbättring som skulle kunna ske för luften lokalt på Hornsgatan överskuggas av de negativa konsekvenser som kommer av att den tunga trafiken flyttas till det mer känsliga lokalvägnätet. Samtidigt som utsläppsproblem på Hornsgatan flyttas uppstår det nya problem med bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet, och vistelsekvalitet i stadsmiljön i stort. Att införa ett förbud för genomfartstrafik är en suboptimering för Hornsgatan och inte en effektiv lösning om man även ser till andra gator och till andra kvaliteter än luftkvalitet i staden.

Branschens reaktioner på föreslagna förbud pekar mot en anpassning som inte alltid leder mot uppsatta mål, bland annat att transportföretag går över från tunga lastbilar till att köra fler lätta lastbilar, vilket i sin tur leder till framkomlighetsproblem och ökade utsläpp. Åkare kan även kringgå förbudet genom att se till att de har en leverans till en adress på den del av gata där förbudet gäller eller åtminstone en lastsedel, även om de saknar ärende. Vid förbudstyp A kan också färdvägen delvis läggas om så att den som förut åkte rakt fram på Hornsgatan kringgår förbudet genom att delvis åka på Hornsgatan och delvis på lokalgator. Det finns också problem med kontroll av efterlevnad (gäller alla förbudsalternativ) eftersom det är svårt att lagföra någon för brott mot genomfartsförbud då det ska bevisas att föraren inte haft något ärende på Hornsgatan. Den typen av kontrollverksamhet är även resurskrävande och ligger inte inom trafikkontorets rådighet. Svårigheterna med att kontrollera efterlevnaden kan leda till att fler bryter mot förbudet.

Slutsats

Utredningen har på ett tydligt sätt visat på svårigheterna och komplexiteten i att lösa ett problem med en enskild åtgärd. Stadens funktioner är komplexa och väver in i varandra. Förslaget om genomfartsförbud för tunga transporter för att lösa problemet med höga NO₂-halter har visat sig ha begränsade effekter på NO₂-halternas nivåer samtidigt som de indirekta konsekvenserna av ett sådant förbud är omfattande och långtgående, och i flera fall i direkt konflikt med flera målområden i staden. Styrkan i denna studie är också att den bygger på faktiskt trafikarbete med tunga fordon på Hornsgatan och inte på modellberäkningar.

Godsfordon med hög fyllnadsgrad är prioriterade i Stockholms trafikstrategi – Framkomlighetsstrategin. Staden tar ett nytt helhetsgrepp på arbetet med godstrafiken genom att arbeta utefter den nya handlingsplanen för leveranstrafik. I handlingsplanen för 2014-2017 ingår åtgärder som; samlastning, off peak-leveranser, användning av kollektivtrafikkörfält, införsel av lastplatser för tunga fordon och riktad övervakning, uppställningsplatser i ytterstaden, lastplatssensorer samt gods nätverk för att tillsammans kraftsamla och jobba utifrån ett helhetsperspektiv. Staden har även ett antal projekt och utredningar som pågår i Hornsgatans närområde och som på kort och lång sikt kommer påverka trafiksituationen på Hornsgatan.

En möjlig åtgärd som kan påverka NO₂-halten på kortare sikt är en miljözon för lätta fordon. Införandet av en ny miljözon förutsätter dock en lagändring.

Ingen av dessa åtgärder räcker enskilt för att lösa problemet med höga NO₂-halter men genom att jobba på bred front med godsåtgärder och effektivisera dessa transporter så minskar utsläppen. Tillsammans med stadens övriga arbete utifrån Framkomlighetsstrategin så bidrar det på sikt till att minska NO₂-halterna.

Det finns inte en universallösning som kan ta hand om problemet med för höga utsläpp. Ingen åtgärd enskilt löser problemet utan det behövs ett batteri av åtgärder som samverkar och tillsammans med en långsiktig strategi finns goda förhoppningar om att komma närmare en lösning. Sammanfattningsvis så handlar det om att fortsätta arbeta med trafik och godstransporter i staden utifrån flera perspektiv och en helhetssyn vilket redan pågår i staden.

Trafikkontorets synpunkter

Utredningen som trafikkontoret låtit ta fram utgör tillsammans med detta tjänsteutlåtande den skriftliga redovisning som miljö- och hälsskyddsnämnden efterfrågade i föreläggandet. Kontoret konstaterar att utredningens slutsats är att genomfartsförbud för tunga transporter visat sig ha begränsade effekter på NO₂-halterna samtidigt som de indirekta konsekvenserna av ett sådant förbud är omfattande och långtgående, och i flera fall i direkt konflikt med flera andra målområden i staden. Utredningen har på ett tydligt sätt visat på svårigheterna och komplexiteten i att lösa ett problem med en enskild åtgärd.

Godsfordon med hög fyllnadsgrad är prioriterade i Stockholms trafikstrategi – Framkomlighetsstrategin. Rent principiellt anser trafikkontoret därför att intentionen med ett eventuellt genomfartsförbud ska vara att stänga ute fordon som åker igenom ett område och saknar ärende där. Fordon som behöver färdas på den aktuella gatan för att nå målpunkter på lokalgatorna runt omkring ska inte omfattas. Om dessa fordon skulle omfattas visar rapporten tydligt att konsekvenserna blir stora för lokalgatunätet och att det innebär en påtaglig försämring av tillgängligheten till målpunkter samt en stor ökning av det totala transportarbetet och restiderna för tung trafik. Den förbudstyp som trafikkontoret därmed anser skulle kunna vara aktuell är typ A.

Rapporten visar att alternativ 1A (förbud väster om Ringvägen) har störst potential av de olika A-scenarierna – upp till 4 procent minskning av NO₂-halten. Samtidigt konstaterar rapporten att omlagda färdvägar som delvis går över Hornsgatan, byte från tunga till lätta fordon, samt att åkarna lägger om rutterna och skapar nya målpunkter på Hornsgatan gör att intentionen med förbudet motverkas och effekten delvis eller helt uteblir. I vilken grad ett förbud respekteras påverkar också vilken effekt det får på luften på Hornsgatan. Rapporten lyfter att det finns problem med kontroll av efterlevnad (gäller alla förbudsalternativ) eftersom det är svårt att lagföra någon för brott mot genomfartsförbud då det ska bevisas att föraren inte haft något ärende på Hornsgatan. Detta ökar sannolikheten för att förbudet inte respekteras. Jämför med t ex dubbdäcksförbudet på Hornsgatan som är lätt att kontrollera och där ca 30 procent av fordonen ändå har dubbdäck. Rapportens bedömning är att 1A har bäst förutsättningar av de olika alternativen, men att det innebär en liten lokal förbättring av luften på västra delen av Hornsgatan som leder till försämrings av luften på andra gator samtidigt som stadsmiljön som helhet försämras på de omkringliggande lokalgatorna dit fordonen förflyttas. De positiva lokala effekterna av förbud 1A överskuggas alltså av de negativa konsekvenserna för området och staden som helhet.

En svårighet med att införa ett genomfartsförbud på Hornsgatan är enligt rapporten och kontorets bedömning att trafiksystemet inte är byggt för att lokalgatorna ska kunna ta hand om den tunga trafiken. Det är huvudgator som Hornsgatan som är anpassade för detta. Trafikkontoret noterar att rapporten anger att den förbättring som skulle kunna ske för luften på Hornsgatan överskuggas av de negativa konsekvenser som kommer av att den tunga trafiken flyttas till det mer känsliga lokalvägnätet. Samtidigt som utsläppsproblem på Hornsgatan flyttas uppstår det nya problem med bland annat

trafiksäkerhet, framkomlighet och vistelsekvalitet i stadsmiljön i stort.

Trafikkontoret har sedan tidigare anfört att ett genomfartsförbud för tunga fordon (förutom SL:s bussar) är olämpligt eftersom Hornsgatan tillhör Stockholms primära vägnät och att det skulle flytta problemet samt orsaka att tunga fordon kör längre sträckor i staden. Kontoret menade då även att effekten av åtgärden borde vara mindre än de 10 procent som anges i SLB rapport 7:2010, eftersom det bara var genomfartstrafiken som skulle försvinna och inte de fordon som hade ärenden på Hornsgatan. Kontoret konstaterar att rapporten bekräftar det som tidigare anförts och vidhåller därför att det är olämpligt att införa ett genomfartsförbud för tunga fordon, samt att det inte kommer ge önskad effekt på NO₂-halten. Det är heller inte en effektiv lösning om man ser även till andra gator än Hornsgatan och till andra kvaliteter än luftkvalitet i staden.

Gällande andra åtgärder anges i rapporten att det inte finns någon enskild åtgärd som kan lösa problemet med höga NO₂-halter, men genom att arbeta på bred front med godsåtgärder och effektivisera dessa transporter så minskar utsläppen. På sikt kommer antalet privatbilar sannolikt också minska i innerstaden då gång, cykel, kollektivtrafik och godsfordon med hög beläggning prioriteras såsom fastställts i Framkomlighetsstrategin. Denna utveckling är i linje med vad som efterfrågades av åkarna på workshopen. De ville se en tydligare prioritering av den tunga trafiken på bekostnad av de lätta fordonen, framförallt privatbilarna. Detta kommer leda till att transportarbetet och körtiden minskar för de tunga fordonen då framkomligheten och närbarheten ökar till deras målpunkter. Samtidigt minskar också NO_x-utsläppen från de tunga transporterna.

Rapporten listar ett flertal projekt och utredningar som pågår i Hornsgatans närområde och som på kort och lång sikt kommer påverka trafiksituationen på Hornsgatan, bland annat;

- Renovering och ombyggnation av Liljeholmsbron, bland annat för att förbättra gång- och cykelmöjligheterna
- Ombyggnation av Långholmsgatan med tydligare prioritet i gaturummet för gång, cykel och kollektivtrafik
- Omvandling av Södertäljevägen till stadsgata
- Potentialen i trafikstyrning - pågående studier ska visa på potentialer i trafikstyrning – kan den användas för att i högre grad prioritera, gång, cykel och kollektivtrafik?
- Höjd trängselskatt införs år 2016

- Uppdrag om ny parkeringsstrategi

Rapporten tar upp att en miljözon för lätta fordon kan påverka NO₂-halten, men att införandet förutsätter en lagändring. Trafikkontoret verkar för att en sådan lagändring ska komma till stånd. Kontoret anser också att samarbete med polisen för att få bättre regelefterlevnad för miljözonen är en viktig del i arbetet att begränsa NO₂-halten.

Trafikkontoret delar rapportens uppfattning om att det saknas en universallösning som kan ta hand om problemet med för höga utsläpp. Det behövs ett batteri av åtgärder som samverkar för att komma närmare en lösning. Rapportens slutrekommendation är att kontoret ska fortsätta arbeta med godstransporter i staden utifrån ett helhetsperspektiv. Detta är kontorets avsikt då arbetet kommer att fortsätta utifrån den handlingsplan som finns för leveranstrafik för perioden 2014-2017.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden godkänner att tjänsteutlåtandet och den bilagda rapporten skickas som svar på föreläggandet från miljöförvaltningen samt att beslutet omedelbart justeras.

Slut

Bilagor

1. Analys av konsekvenser av ett förbud mot genomfart av tung trafik på Hornsgatan.