

- 3) Åsa Wester m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.
- 4) Stellan F Hamrin (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Avslå förvaltningens förslag till beslut.

Förslaget innebär att värdefulla grönmiljöer förstörs. Förslaget bör därför avslås och en ett nytt förslag tas fram där bebyggelse enbart sker på tidigare exploaterad mark och där barnperspektivet förstärks.

Vi anser därutöver att det inte är Miljöförvaltningens ansvar att ta hänsyn till politiska beslut rörande byggande. Sådana avvägningar ska ske på politisk nivå. Vi reagerar också på uttrycket att 140.000 bostäder enbart tar 7 promille av stadens värdefulla grönområden i anspråk eftersom begreppet ”värdefulla” här inte definieras och i praktiken tolkas som ”förekommande”.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Magnus Liljegren (FP).

Reservation

Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Åsa Wester m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 15

Förslag till strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017

Remiss från trafik- och renhållningsnämnden, dnr T2014-00277

Dnr 2014-4853

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna

och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 5 maj 2014.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Magnus Liljegren (FP), Åsa Wester m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande samt att anföra följande:

Många varuleveranser görs med halvtomma bilar och därför är det vanligaste innehållet i de varubilar som rullar runt på Stockholms gator luft. Det finns därför all anledning att se över och följa upp varutransportlogistiken i Stockholm. Att varor levereras mitt under rusningstid är en gammal kvardröjande vana i Stockholm som inte längre tillämpas i andra europeiska storstäder, till exempel Köpenhamn och London.

De osynliga prispåslag som sker när varor inhandlas med i priset inkluderad transportkostnad går att tydliggöra och pressa om transporter utförs som en egen tjänst.

Allt detta bevisade vi i det transportprojekt som MP tillsammans med S och V bedrev under den förrförra mandatperioden.

Samordnad leveranslogistik, i betydelsen att varuleveranser kan ske med EN transportbil på EN given dag till exempelvis en förskola, minskar naturligtvis både trängseln på stadens gator och minskar den totala påverkan av fordonsavgaser i Stockholm. Dessutom vet personalen på ifrågavarande förskola vilken tid som varor ska levereras. Detta i motsats till i dag där varje varuslag har sin egen transportbil, om hamnar i köer med övrig trafik.

Leveranser på andra tider än mitt under rusningstid är inte bara möjliga, de är så mycket effektivare än varutransporter under rusningstid. Trots den merkostnad det innebär att ha chaufförer arbetande på till exempel kvällar och helger, så blir lönsamheten högre. Detta eftersom dessa leveranser går att

utföra mycket snabbare än under rusningstid. Detta minskar även trängseln på stadens gator. Problematiken här, förutom eventuella bullerfrågor, är att mottagningsställen för varutransporter kan behöva sektioneras, vilket medför en del initiala ombyggnadskostnader. Sektioneringen kan behövas på ställen som ska ta emot varor på tider där egen personal inte längre finns på plats, där chauffören måste placera kylvaror direkt i kylrum, till exempel på skolor. Fördelen med sådana transporter till just skolor på lågtrafiktider är att barnen vanligtvis inte längre befinner sig i skolan.

Stockholms stad kan spara ca 30 miljoner kronor årligen (räknat i 2006 års penningvärde) av skattebetalarnas pengar genom att beställa transporten för sig. De påslag som görs vid beställning av varor där transporten ingår, syns inte på priset, men kan ofta utgöra en väsentlig del av totalsumman. Många leverantörer har egna avtal med transportörer, där det kan ingå ”pay-back”-uppgörelser och andra system som maximerar vinsten för leverantören.

Mycket av ovanstående förutsätter omlastningscentraler i omedelbar anslutning till Stockholm. Där kan varor lastas om från större transportbilar till mindre transportbilar, vilka med fördel kan vara olika former av miljöfordon. Detta minskar utsläpp till miljön och minskar trängseln på stadens gator. Samt möjliggör en ökad fyllnadsgrad, så att varor som ska till samma mottagare, eller åtminstone samma geografiska område, kan samlastas.

Tyvärr hörde ovanstående till det som lades ner av det förra miljöborgarrådet efter den borgerliga valsegern år 2006 med motiveringen att ”detta hindrade konkurrensen mellan transportföretagen i Stockholm”. Detta har lett fram till den röriga, kostnadskrävande och miljömässigt negativa situation som vi nu har i dag avseende varutransporter i Stockholm. Det är därför glädjande att det nu – åtta år senare – förefaller finnas en vilja att lösa logistikproblemen med varutransporter i Stockholms stad.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Magnus Liljegren (FP), Åsa Wester m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V).

Reservation

Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.