

Tid Tisdagen den 20 maj kl 17.00 – 18.45
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Tisdagen den 3 juni 2014

Per Ankersjö	Katarina Luhr	Åsa Wester
	§§ 1-28, 30-34	§ 29

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C) ordföranden
Katarina Luhr (MP) vice ordföranden §§ 1-28, 30-34

Jonas Nilsson (M)
Per Ola Bosson (M)
Nils Ingelström (M)
Åsa Wester (S)
Fredrik Canerstam (S)
Mats E. P. Lindqvist (MP) §§ 1-28, 30-34
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Anders Thureson (M) för Torbjörn Erbe (M)
Eva Runvald (M) för Helena Levy (M)
Magnus Liljegren (FP) för Frida Johansson Metso (FP)
Clara Lindgren (MP) för Katarina Luhr (MP) § 29
Maria Brogren (C) för Mats E.P. Lindqvist (MP) § 29
Charles Berkow (MP) för Mikael Magnusson (S) §§ 1-24, 26, 28-34
Clara Lindgren (MP) för Mikael Magnusson (S) §§ 25, 27

Ersättare:

Viktor Strååt (M)
Ola J Hedin (FP)
Maria Brogren (C) §§ 1-28, 30-34
Clara Lindgren (MP) §§ 1-24, 26, 28, 30-34

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Håkan Andersson, Gustaf Landahl, Anna Edström, Christer Edvardsson, Sandra Hedqvist, Daniel Selin, Anna Sennström, Kristofer Stjernqvist, Maria Svanholm, Emily Tjäder, Malin Tappefur och Pia Winbladh Högfors samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-31, 33-34 och borgarrädssekreteraren Albin Ring.

§ 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 varustransportlogistiken 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.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Stellan F Hamrin (V) enligt följande:

Vi delar förvaltningens synpunkter och hoppas att man i nästa steg ska kunna presentera kvantifierbara mål och delmål. Vi är positiva till att utnyttja större fordon och natt-tider för distribution förutsatt att bullerproblem inte skapas och att den totala energiförbrukningen per enhet därmed minskar. Det sistnämnda är närmast en förutsättning för att kunna distribuera närproducerade varor i större utsträckning eftersom utsläppen per enhet för dessa typer av varor enligt NV tenderar att bli höga. Utöver de förslag som presenteras efterlyser vi samarbete med Volvo och Scania rörande fasta el-vägar i staden (vilket Trafikborgarrådet glädjande nog lovade vid senaste fullmäktigedebatten).

Vid protokollet
Kristofer Stjernqvist

Rätt utdraget intygar:
