



Tid Torsdagen den 18 oktober 2012 kl 16.30 – 16.40

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Fredagen den 26 oktober 2012

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP) vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniel Valiollahi (M)

Annika Davidsson (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

Margareta Stavling (S)

Jimmy Lindgren (S)

för Datevig Tjärnberg (M)

för Malte Sigemalm (S)

för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)

Christer Svärd (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Hanna Helsing (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Mats Cronqvist, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg och Anne Rådestad samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 1

Val av justerare och tid för justering

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden utser vice ordföranden Daniel Helldén (MP) att tillsammans med ordföranden Ulla Hamilton (M) justera dagens protokoll.

Justering sker fredagen den 26 oktober 2012.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelse för beredning

Anmälan görs av inkommen skrivelse till trafik- och renhållningsnämnden enligt följande:

- 1 Angående utredning om ett miljösmart sopsorteringssystem, från Kajsa Stenfelt (V). Dnr T2012-700-05690

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

Beslut om deltagande vid konferensen Hållbara transporter

Nämnden behöver fatta beslut om deltagande för vice ordföranden Daniel Helldén vid konferensen Hållbara transporter, på IVL Svenska Miljöinstitutet i Stockholm den 20 november 2012.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beviljar deltagande för vice ordföranden Daniel Helldén vid konferensen Hållbara transporter, på IVL Svenska Miljöinstitutet i Stockholm den 20 november 2012.

Information om deltagande i ITS konferens i Wien

Ordföranden Ulla Hamilton informerar om att hon själv och förvaltningschefen Per Anders Hedkvist kommer att delta i ITS (Intelligent Transport Systems) världskongress i Wien mellan den 24-25 oktober 2012.

Information om funktionshinderrådets möte med nämnden

Före sammanträdet den 22 november, kl 16.00 – 16.30 hålls nämndens årliga möte med rådet för funktionshinderfrågor.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafik- och renhållningsnämnden

Inkomna skrivelser m.m. till trafik- och renhållningsnämnden enligt förteckning från den 8 oktober 2012 och den 18 oktober 2012 anmäls.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Dnr T2012-010-00081

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2012-005-01290

Protokoll 7/2012 från trafik- och renhållningsnämndens och Stockholms Stads Parkerings AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls. Rådets sammanträde hölls den 17 september 2012.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 9

Dnr T2012-112-00091

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 7

Upprustning av gågatudelen på Götgatan. Reviderat inriktningsbeslut

Dnr T2011-320-04303

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning för upprustning av Götgatan till en uppskattad kostnad av 15 Mnkr och ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med projektet i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden inleder i samråd med socialförvaltningen dialogen med externa aktörer som påverkas av uteserveringarnas placering samt att ta fram ett gestaltungsprogram för uteserveringarna.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden återkallar tidigare genomförandebeslut från 2006-05-16 om upprustning av Götgatan.

Handlingar i ärendet

- Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 september 2012.
- Protokollsutdrag från rådet för funktionshinderfrågor den 17 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Oskar Levin m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att utöka gågatudelen från Medborgarplatsen till Slussen.
 - 3 Att därutöver anföra:

Miljöpartiet är positivt till att höja kvalitén på stadens begränsade ytor som är avsedda för människor. En gågata är ett mycket positivt inslag i stadsbilden och en förnyelse av gågatudelen på Götgatan välkomnas.

Det förslag som kontoret föreslår är intressant och konflikten mellan gående och cyklister får en tillräckligt bra lösning. Det finns fördelar med att möjliggöra för gående längs med husfasaderna samtidigt som uteserveringarna kan ges ökat utrymme. Miljöpartiet anser att ett av de övergripande målen även bör vara att öka framkomligheten för cyklisterna.

Att leda om de cyklister som vill cykla snabbt till cykelbanor på Repslagargatan är en lämplig avvägning. Götgatan är ett viktigt cykelstråk men Repslagargatan är idag inte utmärkt i förslaget till cykelplan. Det är angeläget att cykelpassagen får en hög standard och en tillräcklig bredd för att möta både antalet cyklister i båda riktningar samt de högre hastigheter som passagen är avsedd för. Kontoret bör utreda möjligheten att ytterligare öka framkomligheten längs Repslagargatan, tex genom att ta bort parkerade bilar i linje med Framkomlighetsstrategin.

I uppdraget bör även ligga att möjliggöra för en utökad gågatudel från Medborgarplatsen till Slussen. De delar av Götgatsbacken som idag inte är gågata bör planeras för gågata, alternativt som gångfartsgator, om det inte är möjligt att stänga av dem för den mindre genomfartstrafik som idag sker på dessa sträckor.

3) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut
- 2 därutöver anföra:

Det är glädjande att det äntligen kommer ett relativt bra förslag på förbättring av trafikmiljön på Götgatsbacken, något som (V)i efterlyst länge. Om det minskar konflikter mellan cyklister och gående bör dock noga följas upp, då det framgår att trafikmätningen är från 2007, och cyklisternas antal ökat de senaste fem åren.

Den trygga gångbanan närmast fasaderna är bra, men gående beter sig inte riktigt som på kontorets skiss, utan attraheras av butiker på båda sidor av gatan, vilket resulterar i ett ”zickzackande” där konflikter ändå kan uppstå med cyklister, då man inte har separerade cykelbanor. Därför är det viktigt att mycket tydligt klargöra att även cyklister cyklar här på gåendes villkor, alltså att man i princip bör leda cykeln. Vill man cykla snabbare cyklar man på Repslagargatan, som då också bör göras riktigt attraktiv för cyklister.

Man bör också utreda om Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Hornsgatan kan göras om till ”Cykelgata”, dvs både gång- och biltrafik sker på cyklarnas villkor.

Viktigt är också att beakta de synpunkter som kommer från Rådet för funktionshinderfrågor, angående kontrasterande gatsten i korsningarna.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Oskar Levin m.fl. (S).

Reservation

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

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Oskar Levin m.fl. (S) enligt följande:

Vi instämmer i de synpunkter som Rådet för funktionshindersfrågor tar upp och förutsätter att dessa synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet.

§ 8

Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Genomförandebeslut och genomförandeavtal

Dnr T2012-420-01644

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut om anläggning av ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik till en bruttoinvesteringsutgift om 103 mnkr och en investeringsinkomst om 22 mnkr, netto 81 mnkr.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del bilagd till tjänsteutlåtande genomförandeavtal mellan Stockholms och Sundbybergs kommuner.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut enligt pkt 1, samt att kommunfullmäktige beviljar en utökad budgetram för trafik- och renhållningsnämnden enligt tidplan och medelsbehov för projektet.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner bilagd till tjänsteutlåtande genomförandeavtal enligt pkt 2 mellan Stockholm och Sundbyberg.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Oskar Levin m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att bedda cykelbanan till den bredd som anges för pendlingsstråk i

Stockholm stads cykelplan.

3 Att därutöver anföras:

Miljöpartiet anser att det är bra att denna broförbindelse byggs och binder samman Stockholm med Sundbyberg. Det får dock inte råda någon tvekan om att denna bro ska användas för gång- cykel och kollektivtrafik. Kontorets förslag innebär en 2,5 meter bred dubbelriktad cykelbana på södra sidan. I Cykelplanen är bron utpekad som pendlingsstråk för cyklister och den angivna bredden för dubbelriktad cykelbana är satt till 3,25 meter och 4,5 meter vid höga flöden över 10 000 c/d. Cykelbanan ska därmed breddas för att följa stadens cykelplan.

Detta går att ytterligare förtydliga vilka som i huvudsak ska använda bron genom att skapa en trafikmiljö som är tilltalande för gång- och cykeltrafikanter, och som endast tillåter låg fart för bussar. Skyltning som gångfartsområde bör övervägas. Planteringar och ljuspollare kan skapa en trivsamt miljö.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Oskar Levin m.fl. (S).

Reservation

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 9

Cykelplan Stockholm 2012 – slutversion och redovisning av remiss

Dnr T2010-313-01743

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att ta fram ett förslag till utredningsbeslut för infrastrukturåtgärder till novembernämnden 2012.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Oskar Levin m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut
- 2 Cykelplanen genomförs i en snabbare utbyggnadstakt än kontorets förslag
- 3 Kontoret återkommer med en tidplan för de olika etapperna
- 4 Säkerheten ska vara 90% 2030
- 5 därutöver anföra:

Trafikregler

- Vi känner en stor osäkerhet vad gäller lämpligheten att skapa nya regler för cyklister, oavsett om man som i planen hänvisar till andra länder som genomfört detta. Dock anser vi att det kan vara möjligt att på vissa enkelriktade gator ha dubbelriktad cykeltrafik. Att låta cyklister cykla mot rött vi högersväng motsätter vi oss bestämt. Framför allt skapar det en osäkerhet för de gående. Fotgängare är redan en alltför utsatt grupp i trafiken. Även för bilister på den korsande vägen är risken för osäkerhet stor.
- Idag har tyvärr alltför många cyklister ett mindre bra förhållande till gällande trafikregler, regler tex körning mot rödljus och mot enkelriktade gator. Kontoret och andra berörda myndigheter som sysslar med trafiksäkerhet bör genomföra en riktad insats mot cyklister om säkerhet i trafiken

Fler aktörer beträffande lånecykelsystemet

Konkurrens i samverkan mellan aktörerna tror vi skulle skapa ytterligare stationer för lånecyklar och vi menar att man ska anvisa mark för hyrcykelsystem vid kollektivtrafikplatser vid vatten.

Bygg bort trafikfarliga situationer en högprioriterad fråga

Cyklister är oskyddade i trafiken och om satsningen på fler cyklister i Stockholm ska bli framgångsrik måste de idag trafikfarliga situationerna som kan uppkomma byggas bort. Bl a måste bredden på cykelbanor anpassas i högre utsträckning beroende av

Resurser för vinterväghållning

Det är viktigt att resurser avsätts för effektiv vinterväghållning. Det kommer att krävas mer resurser än det talas om i cykelplanen. Där nämns nya typer av maskiner för att röja cykelbanorna. Dessa maskiner borde vara självklara att använda vid snöröjning av trottoarer, och finnas med som krav för entreprenörer att använda vid anbudsförfrågan. De nya snöröjningsmaskiner, som både sopar, plogar och sandar, används idag i Norrköping. Där har man också tidvis en gräns på 1 cm för snöröjning.

Utbyggnad enligt SDN förslag

Det redovisas i remissvaren många viktiga synpunkter från SDN på hur cykelvägar bör byggas och prioriteringar för vissa områden. Vi Socialdemokrater anser att dessa synpunkter måste beaktas när slutgiltiga dragningar av cykelbanor tas fram. I detta sammanhang vill vi även starkt poängtera att samarbete sker i utbyggnaden tillsammans med andra angränsande

kommuner

Regelbunden inventering av cykelparkeringar

Utöver förslaget nybyggnation av 500 cykelparkeringar per år behövs en regelbunden inventering av de som redan finns. I dagsläget upptas många platser av trasiga och uttjänta cyklar som därmed hindrar cyklister från att parkera där. Att regelbundet markera cyklarna och rapportera till polisen, samt därefter transportera bort dem, skulle frigöra platserna till cyklar som används.

3) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut
- 2 Höja takten för genomförandet av planen samt tydliggöra tidsramar för de prioriterade satsningarna.
- 3 höja målet avseende andelen resor med cykel i högtrafik år 2030
- 4 därutöver anföra:

Måläret 2030 är satt alldeles för långt fram, och vi saknar tydliga tidsramar för de prioriterade satsningarna. Vi ska ha ett betydligt högre mål för resor med cykel i högtrafik.

När fler och fler väljer att cykla, ska detta uppmuntras och underlättas, som ett led i att minska privatbilismen i staden.

För att uppnå luftkvalitetsmålen, och klara framkomligheten i ett Stockholm som växer, är det viktigt att tydliggöra vilka trafikslag vi bör satsa på. Man bör utveckla systemet med lånecyklar, att gälla även i närförort och vissa förorter. Det bör också utredas om SL skulle kunna ta över ansvaret för lånecykel-systemet, så att samma Axxess-kort kan gälla för resor både med kollektiv- och lånecykeltrafik, för att förenkla för resenärerna vid byte av trafikslag.

Säkra och väderskyddade cykelparkeringar ska finnas vid alla tunnelbane- och pendeltågsstationer samt större kollektivtrafikknutpunkter. Det är viktigt att cykelbanorna är tillräckligt breda, så att det finns utrymme för säker omkörning. För att öka säkerheten för cyklister bör hastighetsgränsen sänkas till 30 km/tim på huvudgator där cykling sker i blandtrafik.

Det är glädjande att en cykelplan för länet nu också planeras, och att stråken hänger samman med stadens pendlingsstråk, men målen är satta allför långt fram i tiden även här.

Vi har väntat länge på en sammanhållen cykelplan för Stockholms inner- och ytterstad, och det är hög tid att genomföra den så snart som bara möjligt!

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP).

Reservation

Oskar Levin m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande:

Arbetet med Cykelplan Stockholm 2012 är ett välkommet och viktigt steg i arbetet med att förbättra förutsättningarna för ett ökat cyklande i Stockholms stad och hela Stockholmsregionen. Många viktiga aspekter i det fortsatta cykelarbetet behandlas i cykelplanen. Pendlingsstråk för de som arbetar i City är en sådan, en annan är behovet av tvärgående och lättorienterade cykelkopplingar. En fortsatt dialog med angränsande kommuner, och Trafikverket, för att möjliggöra gena och effektiva cykelresor också över kommungränserna är en förutsättning för en sammanhållen cykelinfrastruktur i regionen.

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Miljöpartiet välkomnar att staden vill förbättra framkomligheten och säkerheten för det ökande antalet cyklister i regionen. Det är verkligen hög tid, cyklisterna har upplevt sex förlorade år då cykelplanen från 2006 förkastades av den nya majoriteten. Möjligheten att bygga i takt med det ökande antalet cyklister har istället blivit en angelägen fråga om att bygga ikapp.

Cykelplanen är ett ambitiöst dokument som ger förutsättningar för ökad cykling. Trafiksäkerhetsaspekten är bra och det är tydligt att det krävs flera olika åtgärder för att uppnå en ökad säkerhet för stadens cyklister. Vi skulle gärna ha sett en bättre koppling mellan cykelplanen och Den gröna promenadstaden, samt att det är betydelsefullt att se cykelplanen utifrån ett regionalt perspektiv. Vi ser det som mycket viktigt att målkonflikterna om den begränsade ytan verkligen leder till prioriterar i enlighet med Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen. Ytterst måste tillräcklig finansiering säkerställa att Cykelplanen genomförs och genomförandetiden kortas.

Målet om att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030 är för lågt satt. Antalet cyklister har enligt handlingsplanen till framkomlighetsstrategin ökat med 80 procent på 10 år och idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör därmed ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

Ersättaryttrande

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

§ 10**Kommunalt initiativ för kraftigt minskade lastbilstransporter inom**

dagligvaruhandeln i Stockholm. Motion (2012:27). Svar på remiss

Dnr T2012-300-03731

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remiss från kommunstyrelsen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att bifalla motionen.
- 2 Att därutöver anföra:

Miljöpartiet ser stora vinster inom miljö, framkomlighet, trafiksäkerhet och lägre transportkostnader genom minskade lastbilstransporter. Staden bör arbeta mer aktivt kring denna viktiga fråga.

Ett införande av miljözoner avseende kväveoxidutsläpp för lätta fordon enligt Transportstyrelsens förslag är ett exempel på åtgärd som sannolikt kan bidra till att de olika transporterna effektiviseras när kraven på fordonen höjs. Här finns således synergieffekter med åtgärder för bättre luft i staden.

- 3) Oskar Levin m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Motionen bifalls.

- 4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Bifalla motionen.
- 2 Snarast initiera en samlastningscentral i kommunal regi.
- 3 Därutöver anföra:

Den tunga trafiken i Stockholm medför stora problem med både buller, höjda partikelhalter och försämrad luftkvalitet, och det är nödvändigt att med alla till buds stående medel försöka minska antalet tunga transporter i staden.

Tillsammans med förslagen i motionen, är en samlastningscentral i kommunal regi ett utmärkt sätt att minska antalet tunga fordon i staden.

Kontoret påpekar att det idag pågår en utredning om en ”kommersiellt hållbar” samlastningscentral. Vi förordar en samlastningscentral i kommunal regi, då

ordet ”hållbar” för oss har en helt annan innebörd.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

Reservation

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

Oskar Levin m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 11

Remiss av åtgärdsprogram för att nå miljökvalitetsnormerna för kväveoxid och PM 10 i Stockholms län. Svar på remiss

Dnr T2012-007-00654

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att förslaget till åtgärd 1 avstyrks, de föreslagna åtgärderna 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12 och 14 godkänns samt i övrigt yttra vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, stadsledningskontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 3 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att de föreslagna åtgärderna 1, 3, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13 och 14 godkänns.
 - 2 Att därutöver anföra följande:

Staden lever fortfarande inte upp till EU:s miljökvalitetsnormer gällande partiklar och kvävedioxid. Vi vill påminna om att det handlar om normer som borde ha klarats redan 2005. Det är en fråga om hälsa och till och med förtida död för stockholmare. En färsk studie som Karolinska institutet har gjort på tusentals barn visar på lungförändringar ända upp till åtta års ålder och risken finns att symptomen är livslånga. Staden har en skyldighet att vidta de åtgärder som behövs för att uppnå miljökvalitetsnormerna. Hittills har Miljöpartiets

politik med trängselskatt och dubbdäcksförbud på Hornsgatan varit de mest framgångsrika.

Miljöpartiet delar inte kontorets syn att det saknas lagliga möjligheter för de mest verksamma åtgärderna. Vi anser även att det är ett delat ansvar mellan stat och kommuner. Att tona ned den egna rollen i syfte att undvika åtgärder är inte ta ansvar för Stockholms hälsa.

Ett dubbdäcksförbud inom hela den zon som omfattas av trängselskatt kan införas utan omfattande utredningar eller ny lagstiftning. Förbudet på Hornsgatan har resulterat i en minskning ned till cirka 30 procents andel som använder dubbdäck. Med ett utökat dubbdäcksförbud är det ett rimligt antagande att användandet ytterligare skulle minska ner mot önskad nivå (ca 10-20 procent) inom zonen för dubbdäcksförbudet. Dubbdäcksförbudet kan ersättas av en dubbdäcksavgift om denna åtgärd blir lagtekniskt möjlig. Det är oklart när och till och med om det kommer beslut om lokal avgift på dubbdäck. Av förslaget till åtgärdsprogrammet framgår att lokal avgift är lagtekniskt komplicerat. Utredningen har ännu inte påbörjats och ett införande av dubbdäcksavgifter har visats sig kunna ta flera år att införa. Därför delar vi inte kontorens åsikt att åtgärd 1, Införande av dubbdäcksförbud på två av Stockholms stads gator, ska tas bort ur åtgärdsprogrammet. Miljöpartiet anser att frågan har förhållsvis under de sju år som lagstiftningen har varit gällande och att befintliga åtgärder omedelbart ska vidtas för att säkerställa en bättre luft.

Men det behövs ytterligare åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormerna, t.ex. utvecklade och justerade trängselavgifter och att staden bör inrätta miljözoner avseende kväveoxidutsläpp för lätta fordon enligt Transportstyrelsens förslag. Det är även väsentligt att minska partikelhalterna från infartslederna. De viktigaste åtgärderna är utvecklade trängselavgifter för att uppnå trafikminskningar, samt fortsatt städning och sänkta hastigheter på de vägar där miljö kvalitetsnormerna överskrids. Målet ska vara att uppnå miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxider under 2013, inte i en eventuell avlägsen framtid.

Kontoret ställer sig frågande till åtgärder för att reducera kvävedioxid NO₂, med anledning av att dess relevans som indikator för hälsopåverkande luftföroreningar är under diskussion. Vi erfar genom samtal med Naturvårdsverket att förvaltningarna övertolkar den citerade formuleringen i Naturvårdsverkets skrivelse till regeringen från januari 2012. Att något är under diskussion betyder inte att det ifrågasätts, än mindre att diskussionen kommer att leda till att kraven blir lindrigare. Genomgången av kväveoxiders hälsoeffekter i länsstyrelsens förslag (s 71-72) pekar snarast i motsatt riktning. Där står bl.a. "WHO har antytt att om kunskapen utvecklas till att konstatera att NO₂ enbart utgör en indikator för den komplexa föroreningsmixen från förbränning, bör ett lägre årsmedelvärde användas". Kvävedioxid är i dag det mått som används för att mäta innehåll av diesलगaser i luften, en förekomst som både har ökat och som numera anses som cancerframkallande enligt WHO. Det är naturligt att kvävedioxidens roll som indikator för tätortens luftföroreningar diskuteras, eftersom ämnet förekommer utomhus blandat med andra luftföroreningar och det är svårt att skilja på deras respektive effekter. Till dess att det finns en bättre indikator för hälsopåverkande luftföroreningar av till exempel diesलगaser bör kvävedioxid behållas som indikator. Detta är också förenligt med en rimlig

tolkning av försiktighetsprincipen. Åtgärdsprogrammet bör kompletteras med flera åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen.

3) Oskar Levin m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1 I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.

2 Utöver detta anföra:

Avgifter för dubbdäck bör införas i Stockholm. För att så ska kunna ske krävs emellertid först en lagändring. Stockholms stad kan inte veta när eller om en sådan lagändring kommer att ske. Fram till dess att det från rRegeringen tagits initiativ till en lagändring måste staden vidta andra åtgärder för att minska partikelhalterna.

Dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har gjort att andelen dubbdäck har minskat från 60-70 procent till 30 procent på Hornsgatan och till 50 procent i resten av innerstaden. Partikelhalterna har på grund av detta minskat på Hornsgatan.

I nuläget bör staden sätta ut fler mätpunkter för att mäta partikelhalten på våra mest trafikerade gator i bostadsområden. Staden bör fram till dess ett system med avgift på dubbdäck är i verket, också överväga ett utökat dubbdäcksförbud.

4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1 Delvis avslå kontorens förslag till beslut.

2 Snarast verka för att införa dubbdäcksförbud i hela Stockholms innerstad.

3 Snarast verka för att Stockholm utvidgar systemet med trängselskatt att gälla även på bl.a. Essingeleden.

4 Snarast verka för att systemet med trängselskatt förändras så att trafiken i innerstaden minskas ytterligare. Exempelvis höjda och differentierade avgifter inom innerstaden där och när det behövs.

5 Därutöver anföra följande:

Luftkvaliteten i Stockholm är i ett mycket allvarligt läge. Halterna av t.ex. kväveoxider på Hornsgatan tillhör de högsta i landet vilket enligt forskningen kan resultera i en ökning av lungcancerfallen. Likaså kan halterna av PM 10 i medföra såväl luftvägsproblem som hjärt-kärlsjukdomar.

Den nuvarande majoriteten har under den senaste tiden i och för sig gjort ett antal röd-gröna förslag till sina egna. Men istället för att med alla till buds stående medel, vidta åtgärder för att uppnå gällande gränsvärden uppvisar man knappt styrfart.

I den tjänsteskrivelse som nu nämnden ska ta ställning till motsätter sig majoriteten alla åtgärder som kan betecknas som verkningsfulla. Exempelvis öppnar majoriteten för trängselskatt på Essingeleden först i samband med att Förbifart Stockholm öppnar för trafik ca 2023. Likaså motsätter man sig en höjning av trängselskatten och vill istället begrava frågan genom att än en gång utreda den.

Dubbdäcksanvändningen är den enskilt största källan till skadliga partiklar i stockholmsluften och halterna är fortfarande för höga, trots förbudet på Hornsgatan. För att minska partikelhalten måste dubbdäcksförbudet snabbt utökas till hela innerstaden. Detta kan genomföras betydligt fortare än att någon gång i framtiden införa en dubbdäcksavgift som det idag inte ens är juridiskt möjligt att införa.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

Reservation

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

Oskar Levin m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 12

Länsstyrelsen i Stockholms läns rekommendation om riskhänsyn i planläggning av bebyggelse – människors säkerhet intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Anmälan av svar på remiss samt svar på skrivelse från Ulla Hamilton m.fl. (M), Inge-Britt Lundin (FP) och Anders Broberg (KD)

Dnr T2012-000-04802, dnr T2010-300-01078

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorsyttrandet som svar på rubricerade skrivelse.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Det är av stor vikt att nämnden ges möjlighet att yttra sig i remisserna. Speciellt i ärenden av denna tyngd. Även om vi förstår problematiken med korta remisstider sker det alltför ofta att remissyttranden endast anmäls i efterhand.

Kontoret kan komma till rätta med problemet dels genom bättre framförhållning och dels genom att skicka in protokollen i efterhand till den som ställt remissen. Något som ofta godtas av remisställaren och även regelbundet sker i andra facknämnder.

§ 13

Den gröna promenadstaden. Svar på samråd

Dnr T2012-520-03271

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på samrådet.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Oskar Levin m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att i stort bifalla kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att därutöver anföra:

Miljöpartiet anser att det är mycket bra att Den Gröna promenadstaden är under framtagande. Stora delar av dokumentets innehåll är relevant och det är viktigt att den får en så bred spridning bland stadens förvaltningar som möjligt. Det saknas dock en ordentlig analys och fakta av vad stadens expansion kommer att innebära för stadens grönområden. Dagens svepande formuleringar om att grönmark kommer tas i anspråk anger till exempel inte vad det kommer att innebära för de olika ekosystemtjänster som grönområden bidrar med. Det står att förluster av grönområden ska kompenseras med högre kvalitet, men vad

innebär detta mer konkret? Vilken utveckling kan leda till att ekosystemtjänster kompenseras och stärks utifrån utgångsläget? Planen anger att ”intrång i park- och naturområden som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden ska dock även fortsättningsvis kompenseras, med kvaliteter för växt- och djurlivet.” Givetvis ska inte några sådana intrång ske överhuvudtaget.

Det är allvarligt att genomgående ersätta kvantitet med kvalitet, där kvalitet enbart verkar utgå från stadens invånare och inte även se till naturens värde i sig. Det synsättet är för snävt och kan utarma den biologiska mångfalden och naturens variation. Driftskostnaderna är dessutom betydligt högre för att sköta parker än rena naturområden.

Ekosystemperspektivet saknas nästan helt och borde vara grundläggande i en modern strategi för grönytor. Ekosystemtjänster går över hela den struktur som detta dokument har, eftersom att tjänsterna kan vara såväl ekologiska, som klimatrelaterade och mänskliga upplevelser osv. Ett särskilt illa behandlat område är de ekosystemtjänster som handlar om mänsklig upplevelse. Dokumentet är alltför inriktat på att utveckla naturområdena på ett sådant sätt att mänsklig kultur gynnas (bänkar, korvgrillning, belysning, cykelvägar). Det är givetvis bra, men det är bara 1-2 av de åtta upplevelseinriktade ekosystemtjänsterna som Sveriges Lantbruksuniversitet har visat att vi människor kan få från naturen. Det behövs betydligt mer fokus på de värden som handlar om att få en naturupplevelse, vilket påvisat är hälso- och utvecklingsfrämjande, för såväl förskolebarn som den som drabbats av utmattning, och alla oss andra som behöver vila och återhämtning.

Miljöpartiet anser att stadens parker och grönområden måste likställas med stadens övriga stadskvaliteter. I ett framtida Stockholm måste stadens parker och grönområden värderas högre än infrastruktur avsedd för biltrafik. Den gröna promenadstaden behöver ta fram strategier för tydligare värdering av grönområden för att på så vis kunna väga de värden som tas i anspråk mot de planerade nya. I markanvändningsplaneringen riskerar det som är ekonomiskt svårt att värdera att stå i konstant underläge gentemot de nyttor som enklare går att värdera i ekonomiska termer. Värdet av grönområden, frisk luft, bullerfria områden och naturens ekosystemtjänster behöver värderas utifrån vad det tillför staden och inte enbart utifrån den plats där det finns.

Kapitlet om "Stockholms ekologiska infrastruktur" behöver utvecklas samt konkretiseras för att tydliggöra hur de värden som nämns i texten ska kunna stärkas och skyddas.

Inför det fortsatta arbetet med Den Gröna promenadstaden och det kommande parkprogrammet är det av största vikt att kontoret tydliggör vilka ansvar och roller stadens olika kontor har och utifrån denna utgångspunkt formulerar beskrivningar i syfte att värna den övergripande gröna infrastrukturen i staden och dess omland. Utgångspunkten inför det fortsatta arbetet måste vara att planera för strukturer som minskar de ekologiska fotavtrycken – inte tvärtom som kontoret beskriver inledningsvis -genom att konstatera att grönområden kommer att behöva tas i anspråk för nya bostäder, arbetsplaster, service och infrastruktur.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Oskar Levin m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V).

Reservation

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

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Oskar Levin m.fl. (S) enligt följande:

Stockholms befolkning växer vilket ställer krav på att grönstruktur ska finnas kvar. I många äldre ytterområden finns det grönområden som tas i anspråk för att bygga ett fåtal nya lägenheter. En strategi bör vara från stadens sida att man inte plottrar bort grönområden för att bygga 10 – 20 nya lägenheter, på flera olika områden i naturläge utan att man tar ett större område och ser till att där byggs fler lägenheter.

En viktig del är skötselansvaret för de gröna områdena i Stockholm. Det måste finnas resurser så att idag och i en framtid sköta dessa områden så att de blir i och upprätthåller en bra standard. Gröna kilar är i en växande stad oerhört viktigt. De kompensationsåtgärder som beslutas om i samband med nybyggnation är i många fall otillräckliga för att kompensera de grönytor som tas i anspråk.

Särskilt uttalande lämnas av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

”Den gröna promenadstaden” saknar helt text rörande relationen till biltrafik, vägar och bebyggelse. Samtidigt säger man att då Stockholm växer kommer grönområden att tas i anspråk för bostäder, service, arbetsplatser och infrastruktur. Vi motsätter oss starkt exploatering i våra ”gröna kilar” och vill inte bygga samman stadsdelarna, utan bevara de viktiga friområdena mellan dem. Exploatering av grönområden bör ske endast undantagsvis, och aldrig i områden av särskild betydelse för biologisk mångfald. Den Gröna Promenadstaden får inte förvandlas till en biltät, icke-grön stad, med några promenadstråk mellan tät bebyggelse.

§ 14

Trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2011. Lägesrapport

Dnr T2012-300-04384

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets lägesrapport om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2011.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Oskar Levin m.fl. (S) enligt följande:

Det behövs krafttag för att nå de uppsatta målen. Rapporten visar på att det satsas för lite beträffande att förebygga halkolyckor. Dessa olyckor kostar samhället mycket pengar varje år. En effektiv satsning på tex snöröjning av trottoarer eller att snövallar togs bort snabbare kunde minska halkolyckor avsevärt. Det är viktigt med effektiv halkbekämpning av promenadstråken.

Särskilt uttalande lämnas av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Rapporten visar med skrämmande tydlighet att det krävs ordentliga krafttag för att nå det satta målet för 2020. I ett växande Stockholm är det viktigt både för framkomlighet och trafiksäkerhet att ge incitament för kraftigt minskad privatbilism till förmån för effektiv och attraktiv kollektiv- och cykeltrafik.

Utökat och utbyggt trängselavgiftssystem, snabbt genomförd cykelplan, byggda motorvägar, är några åtgärder för att nå målen.

När gående och cyklande får mer plats i staden än bilar kommer antalet svåra trafikolyckor och dödsfall sannolikt att minska.

En effektiv snöröjning är också avgörande för att minimera antalet halkolyckor.

§ 15**Ansökan om statlig medfinansiering för trafiksäkerhets- miljö- och kollektivtrafikåtgärder 2013**

Dnr T2012-300-04386

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att ansöka om statlig medfinansiering för 2013 enligt kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 augusti 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 16**Digitala reklamvitruiner. Genomförande av försök**

Dnr T2010-540-04537

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att uppdra åt trafikkontoret att genomföra ett försök med digitala reklamvitruiner/stadsinformationstavlor i enlighet med tjänsteutlåtandet.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt trafikkontoret att återkomma till nämnden med en redovisning av försökets resultat i enlighet med ärendet.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 17**Förslag till taxa för hushållsavfall och därmed jämförligt avfall inkl. taxa för skrymmande hushållsavfall m.m. samt slam och latrin att gälla från och med 2013-01-01**

Dnr T2012-701-04754

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta taxa för hushållsavfall och därmed jämförligt avfall inklusive taxa för skrymmande hushållsavfall m.m. samt slam och latrin, att gälla från och med 2013-01-01, i enlighet med förslag i bilaga 1 till kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att justera 2013 års budget för renhållningsverksamheten med 4 mnkr inom ramen för tidigare av kommunfullmäktige beslutade 15 mnkr för utvecklingsprojekt.

- 3 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta om att 5 mnkr tas i anspråk för utveckling av verksamhetssystem inom ramen för tidigare av kommunfullmäktige beslutade 15 mnkr för utvecklingsprojekt samt att 2013 års budget för renhållningsverksamheten justeras med detta belopp.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 september 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
 - 2 Att subventionen för insamling av utsorterat matavfall höjs.
 - 3 Att det görs en större prisdifferentiering med avseende på hämtningstäthet.
 - 4 Att arbetet med utökad matavfallsinsamling intensifieras.

Avfallstaxorna är kraftfulla styrmedel för att minska uppkomsten av osorterat avfall. Taxan ska utformas så att den än tydligare styr mot minskade avfallsmängder, öka källsortering och minskad miljöbelastning. Vi anser därför att subventionen för insamling av utsorterat matavfall ska höjas. Det kommer även fungera som ett incitament för att fler hyresvärdar och en- och tvåfamiljshus väljer att prova matavfallskärl.

För att motverka och förebygga uppkomsten av avfall bör de hushåll som genererar lite avfall och endast behöver hämtning var 4:e vecka premieras genom en lägre avgift än den som föreslås. Taxan för hämtning varje vecka bör höjas, för att styra mot en mindre mängd genererat avfall och en högre utsorteringsgrad.

Stockholm ligger idag långt efter det nationella målet att omhänderta 35 procent av matavfallet år 2010. Nuvarande etappmål om resurshushållning i livsmedelskedjan innebär att minst 50 procent av allt matavfall ska sorteras ut och behandlas biologiskt senast 2018. Därför måste arbetet med insamling och behandling av matavfall till biogas intensifieras. Staden ska kraftigt utöka matavfallsinsamlingen samt investera i en biogasanläggning. För att kunna komma upp i höga insamlingsnivåer krävs en anläggning för optisk sortering. Ledig kapacitet i andra anläggningar i regionen ska utnyttjas under utbyggnadsfasen, under försöket 2013 sannolikt i Södertälje.

- 3) Oskar Levin m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att delvis godkänna kontorets förslag till inriktningsbeslut i och med att utredningen om matavfallsinsamlingen inte är klar

Det är viktigt att öka både staden ambitioner och volymen på utsorterat matavfall. Ekonomiska incitament brukar fungera bra när det gäller att ändra människors attityder och beteenden, eftersom alla parter har något att tjäna på dem. Därför vill vi se ett tydligare ekonomiskt incitament för att stimulera till ökad utsortering av matavfall. Vi föreslår därför att avgiften tas bort helt för denna fraktion och att kostnadsökningen sker inom befintlig budgetram.

I sådana fall där felsortering sker och att andra produkter återfinns i det utsorterade matavfallet ska kunden debiteras enligt taxan för hushållsavfall.

4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.
- 2 Att förslaget till taxa justeras i enlighet med det förslag som miljöpartiet och vänsterpartiet framlade i samband med nämndens inriktningsbeslut för avfallstaxan 2012-06-14.
- 3 Därutöver anföra:

Vi anser att det är viktigt med differentierade avfallstaxor för att minska osorterat avfall och för att minska antalet hämtningstillfällen.

Dessutom anser vi att staden behöver intensifiera insatserna för att främja insamling av matavfall i flerfamiljshus. Bl.a. Eskilstuna har ett smart och fastighetsnära sopsorteringssystem, som Stockholm borde ta efter.

I tjänsteskrivelsen nämns den s.k. avfallsutredningen (SOU 2012:56- Mot det hållbara samhället - resurseffektiv avfallshantering) . I utredningen förordas att kommunerna ska främtas ansvaret för matavfall från företag, skolor, restauranger och andra verksamheter. Blir utredningens förslag verklighet blir det upp till verksamheterna själva att välja hur avfallet ska tas om hand. Det kan innebära exempelvis att matavfallet från en restaurang i ett flerfamiljshus hämtas av ett företag medan en annan entreprenör hämtar hushållens matavfall. Det är helt irrationellt ur ett samhällsperspektiv, och kan i värsta fall leda till att avfallet kommer på ”villovägar”.

Det kan också innebära en minskad tillgång på råvaran för biogasproduktion eftersom det finns en uppenbar risk att råvara för biogasproduktion kommer brännas istället för att användas för biogasproduktion.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

Reservation

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

Oskar Levin m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet

Åse Geschwind