



Tid Torsdagen den 18 april 2013 kl 16.30 – 17.10

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Måndagen den 29 april 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Daniel Helldén (MP), vice ordföranden
Bo Arkelsten (M)
Datevig Tjärnberg (M)
Marie Agmén (M)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Malte Sigemalm (S)
Annika Ödebrink (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)
Kajsa Stenfelt (V)

§§ 1-21

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)
Tobias Johansson (V)

för Daniel Valiollahi (M)
för Kajsa Stenfelt (V) §§ 22-27

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)
Inga-Lill Larsson (M)
Charlotta Schenholm (FP)
Jesper Svensson (FP)
Göran Oljeqvist (KD)
Margareta Stavling (S)
Jimmy Lindgren (S)
Hanna Helsing (S)
Petra Schagerholm (MP)
Tobias Johansson (V)

§§ 1-21

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg och Elisabet Munters samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-16 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 måndagen den 29 april 2013.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafik- och renhållningsnämnden enligt följande:

1. Cykelåtgärder i anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret, från Daniel Helldén m.fl. (MP). Dnr T2013-313-02282
2. ”Open Streets”, från Jonas Naddebo (C). Dnr T2013-310-02281

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar skrivelsen om ”Open streets” till trafikkontoret för beredning. Skrivelsen om cykelåtgärder i delegationsbeslut anses besvarad vid sammanträdet.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till trafik- och renhållningsnämnden

Inkomna skrivelser m.m. till trafik- och renhållningsnämnden enligt förteckning från den 8 april 2013 och den 18 april 2013 anmäls.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Dnr T2013-010-00074

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 20 mars 2013.

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

Protokoll 2/2013 från trafik- och renhållningsnämndens och Stockholms Stads Parkerings AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls. Rådets sammanträde hölls den 4 mars 2013.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 3 2013

Dnr T2013-112-00490

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att lägga anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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

Förslag till beslut om utvidgat strandskydd för Stockholms stad.

Anmälan av svar på remiss

Dnr T2013-000-00629

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 8

Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen.

Anmälan av svar på remiss från länsstyrelsen

Dnr T2013-000-00331

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 mars 2013.

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 Mark Klamberg (FP) enligt följande:

Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden samt Trafik- och renhållningsnämnden har fått det aktuella ärendet för intern remiss inom staden. Kommunstyrelsen hänvisade till nämnda förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande i beslut den 20 mars 2013. I det gemensamma tjänsteutlåtandet anges att staden anser det vara särskilt viktigt att bl.a. genomföra en förgrening av tunnelbanans gröna linje från Odenplan till Hagastaden. Det innebär att del av en befintlig gren på den gröna linjen – vilket torde bli linje T17 som vänder i Åkeshov – avvecklas .

Folkpartiet anser följande. Det gemensamma tjänsteutlåtandet innebär inte att frågan om avgrening av gröna linjen till Hagastaden är avdömd på politisk nivå i Stockholms stad.

God kollektivtrafik till Hagastaden har hög prioritet, detta kan ske genom olika alternativ och huruvida tunnelbana eller spårväg är den bästa lösningen utreds

för närvarande av landstingets trafikförvaltning. En avgörande fråga för huruvida den gröna linjen ska avgrenas är vad som händer med befintlig trafik på nämnda linje. Det är angeläget att kollektivtrafiken västerut inte försämras. Det föreligger motstridiga besked huruvida det råder överkapacitet på delar av den gröna linjen och därmed om avgrening är lämplig. Trycket på linjen är redan högt och lär öka på viktiga knutpunkter, t.ex. i Alvik, när tvärbanan till Solna öppnas. Andra viktiga faktorer rör kostnaden för detta projekt och en avgrenings inverkan på andra kollektivtrafiklösningar, såväl vad avser Hagastaden som övriga Stockholm. I nuläget saknas det således tillräckligt beslutsunderlag och det behövs en mer utförlig diskussion på den politiska nivån. Folkpartiet anser därför att frågan om val av kollektivtrafiklösning till Hagastaden måste hållas öppen.

Det gemensamma tjänsteutlåtandet tar även upp Spårväg syd och huruvida sträckan kan trafikeras med buss. Folkpartiet anser att sträckan Flemingsberg–Kungens kurva/Skärholmen ska trafikeras med spårvagn.

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

Åter igen har viktiga remisser enbart kommit upp som ett anmälningsärende. Det är oacceptabelt att vi inte ges möjlighet att svara på remisser av denna tyngd i Trafik- och renhållningsnämnden.

Synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplanen och nationell plan

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län anger att målet för transportsystemet är att med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt erbjuda tillgänglighet som:

- Stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad
 - Tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling
 - Aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt.
- I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Inriktningsarbetet klargjorde med största tydlighet att målen inte kommer att nås, utvecklingen går till och med i motsatt riktning. Måluppfyllelsen av klimatmålet med en minskning av vägtrafikarbetets koldioxidutsläpp med 80 procent går inte att uppnå utan en kraftigt minskad vägtrafik. Då är den beräknade tekniska utvecklingen av fordonsparken inräknad. Planeringen av länets transportinfrastruktur står därmed vid ett avgörande vägval där ett genomförande av Stockholmsöverenskommelsen även innebär ett tydligt avståndstagande från målet att klara klimatutmaningen. Efter att åtgärdsvalen i Stockholmsöverenskommelsen och RUFS 2010 har tagits fram har dessutom ny kunskap genom Trafikverkets kapacitetsutredning och Riksrevisionens granskning av transportsektorns arbete med klimatmålen framkommit. Båda dessa anger att den nuvarande trenden inte kan fortgå. Trots en förväntad teknikutveckling måste transportsektorn minska vägtrafiken för att nå klimatmålen.

Med anledning av att klimatmålen uttrycks särskilt av regeringen och riksdagen, inte minst genom de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen, samt av regionen genom RUFS 2010, Stockholmsöverenskommelsen samt i innevarande inriktningsplanering och genom Länsstyrelsen och Trafikverket är det inte möjligt att genomföra väginvesteringarna i Stockholmsöverenskommelsen. Inriktningsplaneringen visar att det ökade vägtrafikarbetet och köerna leder till allvarliga miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden. Prognosen visar på en trafikökning som inte är i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Med utgångspunkt från detta är inriktningsplaneringens intentioner inte heller överensstämmande med målet om god hälsa.

Tillgängligheten (*mätt som framkomligheten i vägnätet år 2030*) förvärras enligt prognoserna. Samtliga infartsleder, lederna som matar in till Förbifart Stockholm och tvärresor i regioncentrum utmärker sig särskilt. De ”moderna” trafiklösningarna Södra länken respektive Norra länken får så allvarliga problem att de leder till säkerhetsproblem och avstängningsproblematik. Målet om att öka andelen kollektivtrafikresor med fem procentenheter uppnås inte, utvecklingen leder till en minskning av andelen kollektivtrafikresor. Istället ökar antalet bilresor med 1 miljon resor per vardagsdygn. Trängseln i vägsystemet riskerar dessutom att skapa problem för det växande bussresandet.

Det är därför välkommet att nya åtgärder i länsplanen i högre grad än tidigare är åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik. Ambitionsnivån har höjts men förutsättningarna att finansiera nödvändiga åtgärder inom kollektivtrafiken begränsas av Stockholmsöverenskommelsens beslut att intäkterna från trängselskatten fram till år 2053 ska finansiera Förbifart Stockholm och en rad andra vägåtgärder. Överenskommelsen innebär i sitt innehåll att transporternas fortsatta bidrag till klimatutsläppen lämnas utan en lösning och att finansieringsmöjligheterna som utgör grunden för den nödvändiga omställningen försvåras bortom det årtal då klimatförändringarna eventuellt redan kan ha hunnit ikapp oss. Det är nödvändigt att trängselskatten behöver utvecklas för att fortsättningsvis uppnå syftet att minska trängsel, samt att inkomsterna från trängselskatten ska finansiera utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

Vägprojekten Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse ska stoppas. Investeringar i vägnätet ska fortsättningsvis fokusera på underhåll, reinvesteringar, trafiksäkerhet och trimningsåtgärder i det befintliga vägsystemet. Biltrafiken behöver enligt Trafikverkets klimatutredning minska med cirka 25 procent i Stockholms län och därmed är det inte längre nödvändigt att investera i kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet.

Kollektivtrafikförbindelsen mellan Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan ska utredas och tidigare läggas till objekt utbyggda senast till 2025. SL har skissat på en tunnelbanelösning med förlängning norrut och söderut. I denna förlängning är det lämpligt att sträckan Odenplan – Hagastaden finns med. En förgrening av tunnelbanans gröna linje är en sämre lösning som ger sänkt kapacitet västerut i det befintliga tunnelbanesystemet. Hela förbindelsen Älvsjö – Fridhemsplan – Hagastaden – Universitet bör studeras samlat som en tunnelbanelinje, samt att en förgrening kan förbättra kapaciteten till västerort. För Västerort och norrort behövs även en tydlig yttre koppling som binder ihop ytterstadens radiella spårssystem till en effektiv och ändamålsenlig tvärförbindelse.

En utvecklas kollektivtrafik med biogasbåtar behöver utvecklas, där vattenvägarna kan utgöra nya och gena transportvägar. Det finns goda möjligheter att sammankoppla detta utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, naturligtvis ska det gå att ta med cykeln på båtarna.

Vi är även positiva till de föreslagna åtgärderna:

- tunnelbana till Nacka via Södermalm och Hammarby Sjöstad, samt till detta lämplig sammankoppling mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan och vidare utreda möjligheten att koppla blå linjen till grön linje.
- tunnelbana mellan Akalla-Barkarby,
- Spårväg syd som även omfattar sträckningen vidare från Älvsjö till Skarpnäck,
- förlängningen av Tvärbanan till Kista,
- fyra spår på Mälarbanan,
- konvertering av stombusslinje 4 m.fl,
- kollektivtrafikstråk till Nordost,
- cykelåtgärder i linje med cykelplanen. Regional eller statlig medfinansiering bör kunna ske för regionala snabbcykelleder.
- Förbättrade bytespunkter vid Gullmarsplan och Brommaplan

För att kunna genomföra dessa och ytterligare åtgärder för en attraktiv kollektivtrafik krävs en långsiktig och stabil finansiering som syftar till att säkerställa det nödvändiga behovet av klimat- och energieffektiva transporter med ändamålsenlig kapacitet. Den nuvarande Stockholmsöverenskommelsen motverkar detta genom att intäkterna från trängselskatten fram till år 2053 ska finansiera Förbifart Stockholm och en rad andra vägåtgärder, paradoxalt nog samtidigt som vägtrafiken måste minska för att klara klimatmålen.

Synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan

Miljöbedömningarna för nationell plan och Stockholms läns länsplan (*övriga här exkluderade från resonemanget*) för innevarande åtgärdsplanering visade på svårigheten att följa gällande lagstiftning. Enligt miljöbalken kap 6 12§ skall det upprättas *en miljökonsekvensbeskrivning där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas.* Trots detta togs inte alternativa planer fram och i den mån resonemang kring alternativa möjligheter fördes uppfyllde de inte kraven för rimliga alternativ. Det är av helt avgörande vikt att miljöbedömningen omfattar ett tydligt klimatalternativ som visar på transportsystemets utveckling med syfte att uppnå de transportpolitiska målen sammantaget, där klimatutmaningen genomsyrar transportpolitiken.

Miljöbedömningen avgränsning med fokus på klimat, hälsa och landskap är rimlig. Det är dock samma fokus som i förra åtgärdsplaneringen och tyvärr lyckades inte miljöbedömningen att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Det beskrivs inte på något sätt hur lärdomar har dragit från tidigare och hur miljöbedömningen till denna gång bättre ska kunna svara mot sitt syfte. Det är märkligt att kontoret inte har några synpunkter på avgränsningen av miljöbedömningen då bristerna från förra åtgärdsplaneringen är kända, bland annat genom Naturvårdsverket.

§ 9**Trafikmiljöförbättrande åtgärder längs Skarpnäcks allé.****Genomförandebeslut**

Dnr T2012-320-06125

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets förslag till genomförande av trafikmiljöförbättrande åtgärder längs Skarpnäcks allé till en beräknad utgift om 13 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 mars 2013.

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

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

Att i huvudsak bifalla kontorets tjänsteutlåtande.

Att vid ombyggnationen ta hänsyn till att upp- och nerfarterna till/från nivåförhöjningarna görs hållbara för den tunga busstrafiken. Det är alltför vanligt att dessa är gropiga och trasiga redan efter något år, vilket ger kraftiga slag i en buss med den typ av fjädring dessa har. Många turer per dag går med ledvagn som väger drygt 20 ton.

Att Utvidga planområdet med det avsnitt av Pilotgatan som går längs Pilottorget vid Skarpnäcks allés östra ände. Korsningen här är mycket trång, trafiken i Pilotgatan ibland ganska kraftig och håller förhållandevis hög fart, samt distributionsbilar till butik står halvvägs ut i den redan smala körbanan.

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), vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt.

Reservation

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 10**Trafiksäkerhetsåtgärder vid Abrahamsbergs- och****Olovlundsskolorna. Genomförandebeslut**

Dnr T2012-320-06012

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid Abrahamsbergs- och Olovslundsskolorna till en uppskattad kostnad av 13 mnkr.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 mars 2013.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm 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 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid Abrahamsbergs- och Olovslundsskolorna till en uppskattad kostnad av 13 mnkr.
 - 2 Att även cykelåtgärderna enligt Miljöpartiets förslag i inriktningsbeslutet genomförs.
 - 3 Att därutöver anföra följande:

Det är positivt att föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder genomförs. I samband med detta är det naturligt att ta ett större grepp och även omfatta cykelåtgärder. Cyklister är idag en mycket utsatt grupp i trafiken och det är enligt Trafikverket just inom cykling som ökningen av antalet olyckor sker. Trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till skolor måste omfatta cykelåtgärder då detta kan bidra till att uppmuntra och göra det säkrare att cykla till skolan. Att minska biltrafik med att hämta och lämna runt stadens skolor är en mycket viktig trafiksäkerhetsfråga.

Trafiksäkerhetsarbetet måste gälla samtliga trafikslag, även de som enligt utsago sägs vara prioriterade i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi.

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), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V).

Reservation

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

§ 11**Miljöupprustning av Hornsgatan. Genomförandebeslut för etapp**

5

Dnr T2012-007-05539

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut för upprustning av Hornsgatan etapp 5 mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand till en kostnad av 20 mnkr (löpande prisnivå).

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 mars 2013.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 12**Genomförda gatuåtgärder 2012. Slutredovisning**

Dnr T2012-300-00529

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner slutredovisning avseende genomförda gatuåtgärder 2012.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 mars 2013.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 13**Genomförda tillgänglighetsarbeten 2012. Slutredovisning**

Dnr T2012-005-00460

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner slutredovisning av genomförda tillgänglighetsarbeten 2012.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 mars 2013.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 14**Klaratunneln installationsarbeten. Slutredovisning**

Dnr T2010-610-01843

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner slutredovisningen avseende Klaratunneln installationsarbeten.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2013.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 15**Underlag för budget för 2014 och inriktning för 2015 och 2016 för trafik- och renhållningsnämnden**

Dnr T2013-110-00766

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner underlaget till budget för 2014 och inriktning för 2015 och 2016 och överlämnar det till kommunstyrelsen.

- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner i huvudsak underlaget till budget för 2014 och inriktning för 2015 och 2016 och överlämnar det till kommunstyrelsen.
 - 2 Att 70 procent av matavfallet ska samlas in till 2017.
 - 3 Att avbryta planeringen av Förbifart Stockholm.
 - 4 Att införa ett utökat dubbdäcksförbud i väntan på att dubbdäcksvgifter eventuellt blir lagtekniskt möjliga.
 - 5 Att prioritera utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i enlighet med cykelplanen.
 - 6 Att sänka hastigheterna för motorfordon på stadens huvudgator.
 - 7 Att prioritera busstrafiken och optimera godsleveranser
 - 8 Att planera för nya återvinningscentraler och kretsloppsparker
 - 9 Att därutöver anföra följande:

Budgeten för trafik- och renhållningsnämnden ska på ett övergripande plan bidra till att minska andelen biltrafik, gynna gång, cykel och kollektivtrafik samt verka för goda möjligheter för varuleveranser och övrig nyttotrafik. Stadens arbete är oerhört viktigt för att nå de trafikpolitiska målen och utvecklingen måste som helhet bidra till måluppfyllelsen. Budgeten ska även bidra till minskade mängder avfall och en kretsloppsanpassad hantering av återvinning och avfall.

Arbetet med att Stockholm ska bli en säker och attraktiv gång- och cykelstad behöver genomsyra all trafikplanering. Cykelplanen ska genomföras och arbetet ska påskyndas med en budget på 250 miljoner per år till cykelinvesteringar. Underhållet ska förbättras och cykeln framkomlighet ska prioriteras framför biltrafiken. Fler gågator ska anläggas och Nordens längsta gågata mellan Medborgarplatsen och Norrtull ska genomföras. Hastigheterna för motorfordon på stadens huvudgator ska sänkas och gatuutrymmet ska anpassas för lägre hastigheter samt för cykel och gående. Busstrafiken ska prioriteras genom signalprioritering och fler egna busskörfält.

Dubbdäcksförbud ska införas i väntan på att det eventuellt blir lagtekniskt möjligt att införa dubbdäcksavgift. Hälsa måste prioriteras. Detta är extra viktigt eftersom att frågan om dubbdäcksavgift inte verkar vara en prioriterad fråga för regeringen. Alliansen i staden väntar på regeringen, regeringen väntar på att staden ska införa de åtgärder som det redan finns rådighet över. Länsstyrelsen föreslår mot stadens samtycke att dubbdäcksförbudet ska utökas till ytterligare två gator i innerstaden. Bättre luftkvalitet är nödvändigt för boende och besökare i staden, men även för att kunna genomföra en ökning av gående och cyklister som påverkas kraftigt negativt av stadens oförmåga att komma tillrätta med luftkvaliteten.

Matavfallsinsamlingen måste öka. Att enbart nå regeringens mål om 50 procent till 2018 är inte tillräckligt för en stad som vill vara i världsklass. Andra Svenska städer som Södertälje och Västerås visar att det går att samla in långt över 50 procent av matavfallet och med rätt teknik och information bör 50 procent vara ett snabbt nåbart mål. Målet för matavfallsinsamlingen ska därför sättas till att 70 procent av matavfallet ska samlas in till 2017.

Det behövs nya återvinningscentraler i norrort och i innerstaden. De befintliga ska utvecklas och kretsloppsparkar ska introduceras för att öka återbruk och minska mängden avfall.

Planeringen av Förbifart Stockholm ska avbrytas. Förbifart Stockholm når inte de transportpolitiska målen, miljömålen och gör att regionens möjligheter att nå klimatmålen allvarligt försvåras. Inte ens de egna projektmålen kan nås.

3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till budget.

Att målet för matavfallsinsamling ska öka mer än de föreslagna 28%.

Att avgiften för hämtning av utsorterat matavfall under en treårsperiod mycket starkt reduceras från dagens nivå.

Att initiera med en försöksverksamhet med torrkonservering av utsorterat hushållsavfall.

Att Spårväg Syd planeras till Tyresö över Skarpnäck.

Att påbörja ett arbete med att få ner luftföroreningar på Folkungagatan.

Att utöka antalet p-platser för bilpoolsbilar.

Att under treårsperioden starta "Förort i samverkan" belysningsprogram i centrumanläggningar.

Samt därutöver anföra och hänvisa till Socialdemokraternas budgetreservation.

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

1 Att delvis godkänna underlaget till budget för 2014 och inriktning för 2015 och 2016 för trafik- och renhållningsnämnden.

2 Att i övrigt hänvisa till Vänsterpartiets reservation till budget för Stockholms stad.

3 Därutöver anföra:

(V)i vet att Trafikkontoret arbetar hårt för att uppfylla uppsatta mål och genomföra beslutade strategier. Vi ser dock att nuvarande majoriteten inte har

tillräckliga ambitioner när det gäller att exempelvis snabbt minska privatbilismen, förbättra luftkvaliteten och öka mängden utsorterat avfall.

Vi anser att med de mål som fastställs i (V)år budget skulle kontoret både få mer resurser och verktyg att förändra Stockholm till en mer hållbar stad. Mer av kontorets kärnverksamhet skulle också kunna göras i egen regi vilket på sikt skulle bli både billigare och bättre.

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.

Malte Sigemalm 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 Jonas Naddebo (C) enligt följande:

Den 17 december 2012 konstaterade kommunfullmäktige att det pågår ett arbete hos Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) med att ta fram ett kvittningssystem för grovavfall mellan kommunerna i Stockholms län. Det är därför lämpligt att det inpasseringssystem som kontoret planerar att ta fram under hösten 2013 avvaktar detta kvittningssystem.

§ 16

Inriktningsbeslut avseende lokaler i nya Tekniska nämndhuset

Dnr T2013-000-01656

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner inriktningsförslag avseende inhyrning av nya lokaler i enlighet med vad som redovisas i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt sitt kontor att ta fram underlag för genomförandebeslut avseende inhyrning av nya lokaler i enlighet med vad som redovisas i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar ärendet till kommunstyrelsens ekonomiutskott för vidare beredning.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, fastighetskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 27 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis bifalla förvaltningens förslag.
 - 2 Inte låsa sig vid att Tekniska nämndhusets verksamhet placeras i Söderstaden.
 - 3 Göra en ordentlig analys av hur många besökare de olika förvaltningarna har eller andra skäl till varför de måste ligga central.
 - 4 Titta på möjligheterna för exempelvis ett gemensamt medborgarkontor för den publika verksamheten så att övrig verksamhet kan läggas i våra ytterförorter.
 - 5 Utredda möjligheten till att lägga delar av den publika verksamheten i anslutning till våra stadsdelskontor/nämnder.
 - 6 Därutöver anföra:

Vänsterpartiet välkomnar att den borgerliga majoriteten inser att staden själv är en avgörande motor i förortsutvecklingen och nu ansluter sig till det förslag att flytta ut myndighetskontor som vi la fram i 10-punktsprogrammet "Förorten ska leva – 10 punkter för Stockholms småföretagare och förortscentrum"(2010). Vi har också i motionen "Levande förortscentrum" argumenterat för nödvändigheten av en strategisk plan för att rädda förortscentrumen och utveckla förorterna, där ett viktigt förslag var att flytta ut förvaltningar.

Förvaltningskontor i förorterna ger staden en synlighet och närvaro som är mycket angelägen för de boende. Dessutom ökar kundunderlaget för näringsidkarna och stadsdelarna blir mer levande med en mix av bostäder, arbetsplatser och service. Även underlaget för allmänna kommunikationer och tvärförbindelser förbättras och intresset från andra aktörer att etablera sig i förorterna gynnas. Bilden av förorterna som sovstäder utmanas vilket gynnar hela staden.

Utflyttningen av förvaltningar måste gå hand i hand med det övriga arbetet för att utveckla förorterna. Det behövs därför en genomtänkt strategi, att staden ställer utvecklingspengar till förfogande och att varje förortscentrum i bred lokal samverkan tar fram en utvecklingsplan. Ska vi kunna bygga en ekologiskt hållbar storstad som möter klimathotet på det smartaste sättet måste kulturinstitutioner, idrottsplatser och hallar, myndigheter, affärer och andra typer av arbetsplatser fördelas jämnare och inte koncentreras till vissa delar av staden.

I vissa förorter med stor omflyttning eller där köpkraften är låg kan det bästa vara att staden äger förortscentrumen. Kommunala bolag med lägenheter i stadsdelen kan äga centrumet gemensamt alternativt att det största kommunala bolaget blir ägare. Då får vi ett tydligt samband mellan behovet av att utveckla centrumet och att de boende tillförsäkras god service. Bostadsområdet får ett tydligt mervärde, vilket höjer statusen i förhållande till innerstaden.

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) vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Malte Sigemalm m.fl. (S).

Reservation

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

§ 17**Kultur i ögonhöjd – för, med och av barn och unga, program för barn- och ungdomskultur i Stockholm 2014-2016. Svar på remiss**

Dnr T2013-000-01214

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 mars 2013.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att i stort följa kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att även förorda att en samordnare för barn- och ungdomskulturfrågor utses.
 - 3 Att därutöver anföra följande:

Utredningens förslag om att varje förvaltning inom sig utser en samordnare för arbetet med barn- och ungdomskulturfrågor är nödvändig för att arbetet ska ges en konkret förankring och tyngd. Det finns ingen anledning att motsätta sig detta.

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), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V).

Reservation

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

§ 18

Betänkandet trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Svar på remiss

Dnr T2013-312-01507

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen Betänkandet trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Betänkande trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)” lämnar Trafik- och renhållningsnämnden följande utlåtande
 - 2 Att därutöver anföra följande:

Trängselskatten är den enskilda åtgärd som haft störst positiv effekt för att minska vägträngseln och därmed öka framkomligheten för buss- och biltrafiken i Stockholm. Syftet är att reglera trafikförhållandet genom att minska trängsel och öka framkomligheten i vägnätet. För att långsiktigt kunna uppnå syftet är det avgörande att systemet med trängselskatt är en integrerad del av den lokala trafikplaneringen och att det finns möjligheter att justera tider och priser både upp och ner i takt med att trafikflöden förändras.

Med Vägtullsutredningen överges syftet och istället bekräftas det allt mer rådande synsättet att trängselskatten är en fiskal inkomstkälla för att bygga ut vägnätet. Huvudargumentet till utredningens resonemang är att staten – genom Trafikverket - har det övergripande ansvaret för byggande och drift av de allmänna vägarna, och i och med att trängselskatterna nu utgör huvuddelarna av finansieringar av infrastrukturinvesteringar är det en ekonomisk risk för staten att inte låta intäkterna tillfalla staten.

När trängselskatten infördes i Stockholm var en genomgående kritik att det var orimligt att trängselskatten skulle beslutas av riksdagen. Det fanns en bild bland riksdagspartierna att den formella makten över systemet ska ligga lokalt och inte hos regering och riksdag. Det som då sågs som orimligt anses idag som nödvändigt av utredningen, som därmed visar på en mycket låg insikt om trängselskattens egentliga syfte och det demokratiska aspekterna av ett lokalt beslutsfattande över systemet och dess intäkter och kostnader.

Med den ursprungliga avsikten där beslut om avgiftsnivåer, tider och placering av portaler och där intäkterna går till regionens kollektivtrafik faller det resonemang som utredningen byggt upp sitt ställningstagande kring. Det enda rimliga och demokratiska utifrån trängselskattens syfte och ambitionen om att fatta beslut nära de som berörs av beslutet är att trängselskatten läggs på en lokal nivå som möjliggör att uppnå syftet med trängselskatten.

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

1 I huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut

2 Därutöver anföras:

Som kontoret så riktigt påpekar är den allmänna acceptansen för trängselavgifter beroende av att intäkterna kommer tillbaka till regionens trafiksystem, samt att de ger en påtaglig förbättring av framkomligheten.

Stockholms invånarantal ökar, och staden är i skriande behov av framförallt utbyggd och fungerande cykel- och kollektivtrafik, inte gammalmodiga motorvägssatsningar.

Staden behöver därför själv få rådighet och möjlighet att både öka och utvidga trängselavgiftssystemet så att det på bästa sätt främjar framkomligheten, samtidigt som intäkterna används på ett miljömässigt förnuftigt sätt.

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 Malte Sigemalm 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.

§ 19

Stomnässtrategin, etapp 2. Svar på remiss

Dnr T2013-330-01095

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar som svar på remissen ”Stomnässtrategin etapp 2” kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 28 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm 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 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda en inriktning som leder till uppfyllda klimatmål.
 - 3 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda en planering för en minskning av biltrafiken med 25% till 2030 i Stockholms län.
 - 4 Att som utgångspunkt i svaret på remissen förorda att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med minst 15%-enheter till 2030.
 - 5 Att ge kontoret i uppdrag att avbryta planeringen för Förbifart Stockholm.
 - 6 Att därutöver anföra följande:

Landstingets trafikförvaltning har gjort ett bra jobb med stomnässtrategin. Det hade dock varit önskvärt med en sammanhållen planering av hela regionens kollektivtrafik, istället för den uppdelning mellan innerstad och det övriga länet som nu gjorts. Generellt sett är strategin bra utifrån nuvarande planeringsförutsättningar. Nämnden ser positivt på att en nord-sydlig tunnelbanelinje väster om Slussen förordas. Positivt är också att strategin utgår från att Österleden/Östlig vägförbindelse inte byggs.

Trots den goda ambitionen så är strategin baserad på ett scenario där klimatmålen, och Stockholms läns bidrag till fördubblingsmålet för kollektivtrafik inte nås. Med tanke på att vi vill ta ansvar för våra barn och barnbarns framtid, så kan detta givetvis inte vara en rimlig utgångspunkt.

I Trafikverkets kapacitetsutredning gjordes ett klimatscenario där man genom backcastingmetoden undersökte vad som krävs för att transportsektorn ska bidra till att uppfylla de nationella klimatmålen. Det visar att en 25 procent minskning av bilresor i storstadregionerna är nödvändig fram till år 2030.

Samtidigt visar Stockholms läns trafikförsörjningsprogram att det i sig otillfredsställande målet om en 5%-ökning av kollektivtrafikresornas andel av de motoriserade resorna till 2030, är mycket svårt att nå med nuvarande planering.

I det pågående arbetet med en förlängning av nuvarande länstrafikplan till 2025, har det dessutom visat sig att det ekonomiska utrymmet för nya kollektivtrafiksatsningar är nästintill obefintligt.

Sammantaget visar detta att vi står inför en ohållbar situation. Det enskilt största problemet i denna situation är det planerade motorvägsprojektet Förbifart Stockholm. Dels för att det, enligt Trafikverkets egna beräkningar, förstärker trafiksystemet i regionens fortsatta och tilltagande bilberoende. Dels för att det slukar en helt orimlig del av alla tillgängliga medel för infrastrukturinvesteringar under de kommande fyrtio åren. Dessutom tas den största delen av dessa medel från intäkter från trängselavgifterna, i strid med utslaget av folkomröstningen år 2006.

Med ett beslut om att avbryta projekt Förbifart Stockholm, så får vi i ett slag ett helt annat läge. Med resurser om minst 30 miljarder att bygga ny och kapacitetsstark kollektivtrafik för, så skulle stomnässtrategin ges en helt annan förutsättning än idag.

Detta skulle ge många fler av regionens innevånare en möjlighet att välja kollektivtrafik framför bil, i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi. Med en sådan förutsättning är det helt rimligt att höja trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafikresor från 5 till 15 procentenheter. Därmed kan också målet om 25% minskade bilresor, och ett uppfyllande av klimatmålen nås.

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), Malte Sigemalm 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 Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

Vi vill ha en helhetssyn på trafiken, resandeunderlag och investeringar. Vi ser därför bekymmersamt på landstingets fortsatta uppdelningen av strategierna i etapp 1 och 2. Ett samlat dokument för hela länet inklusive ekonomiska uppskattningar och resonemang är nödvändigt. I en helhetssyn bör också ingå en redogörelse för hur utbyggnaden av trafiken förhåller sig till nya planerade stadsdelar och bostäder.

Det är viktigt att bibehålla fokus på det övergripande målet - att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Om målet ska nås till en rimlig kostnad måste de investeringar som ger störst nytta och som ger flest nya resenärer prioriteras. Strategin ska ge långsiktiga strategier och tänkbara lösningar för ett effektivt stomnät och det finns givetvis svårigheter med att i ett tidigt skede prissätta olika investeringar. Dock kunde det ha gett större perspektiv och förståelse inför remissrundan. Rimligt hade varit att dokumentet resonerade kring finansierings-

och upplåningsbehov med mera. I nuläget är det svårt att bedöma graden av realism och vikta olika förslag till struktur och linjesträckningar? Vi undrar också hur förslagen förhåller sig i förhållande till de av staden utpekade tyngdpunkterna, såsom Tyngdpunkt Farsta?

Vi kan tyvärr konstatera att tunnelbana bereds alldeles för lite utrymme i dokumentet. Stockholms rekordsnabba tillväxt innebär en stor trängsel i kollektivtrafiken. Tunnelbana är det mest kapacitetsstarka färdmedlet, det speglas inte i stomnätsstrategin. Att få fler resenärer att välja kollektivt åkande framför egen bil kräver snabba och effektiva resmöjligheter. Varje ressträcka har sina speciella förutsättningar som måste tas hänsyn till, samtidigt ska färdvägen vara en länk i ett sammanhållet nät. Investeringar i det mest kapacitetsstarka och markeffektiva trafikslaget kan ge stora vinster över tid. Visa av erfarenheterna vet vi att tunnelbana är en sådan investering. Vi beklagar inte tillsatt den nödvändiga utredningen om en strategisk tunnelbaneutredning. Vi menar att stomnätsstrategin måste fokusera mer på tunnelbanans strategiska roll.

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

De utbyggnadsplaner som redovisas är ambitiösa och i huvudsak i linje med den utveckling av kollektivtrafiken som vi vill se i staden. Målåret 2030 ligger dock långt fram i tiden och redan idag behövs kraftfulla åtgärder för att tillmötesgå kollektivtrafikens behov, genom att avsätta gaturum för nya kollektivtrafikkörfält.

Såsom påpekas i dokumentet kan ett ytnät - i form av buss och spårväg - inte helt kompensera för den begränsade kapaciteten i tunnelbanenätet som idag föreligger.

§ 20

Befarad ökad trafikföring inom området Globen – ingen bär hem IKEA bokhyllan Billy på axeln. Svar på skrivelse från Malte

Sigemalm (S)

Dnr T2013-300-00801

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Malte Sigemalm (S).

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 21

Miljömiljardsprojekt 51 Sluttäckning av östra tippområdet Lövsta. Slutrapport (453-4387/2004)

Dnr T2013-660-01525

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner slutrapporten avseende Miljömiljardsprojekt 51, Sluttäckning av östra tippområdet Lövsta.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar slutrapporten till stadsledningskontoret.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 22

Analys av utvecklingen i Stockholmstrafiken 2012

Dnr T2013-300-01442

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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 Tobias Johansson (V) enligt följande:

Problemen med trängsel och luftkvalitet gör att staden måste arbeta snabbt för att minska privatbilismen och öka kollektivtrafik och cykeltrafik. Det är positivt att biltrafiken minskar och att antalet cyklister ökar. Men förändringen går allt för långsamt.

Trafikflödena över trängselskattesnittet är tyvärr oförändrade. Detta visar tydligt att trängselskattens storlek och utformning måste justeras för att minska trafiken. Likaså måste takten i utbyggnaden av cykelbanor och andra åtgärder som ökar framkomlighet och säkerhet för cyklister öka. Cykelplanen innehåller många bra åtgärder. Nu måste krafttag tas för att genomföra den så snabbt som möjligt.

§ 23**Förbifart Stockholm. Genomförandeavtal med Trafikverket**

Dnr T2012-510-05914

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner, bilagt till tjänsteutlåtandet, förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att träffa erforderliga kompletterande avtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa dels ansluter till träffat genomförandeavtal och dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom nämndens delegation.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att trafikkontoret avsätter investeringsmedel om 40 mnkr fördelat på en tioårsperiod för arbetet med Förbifart Stockholm.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 3 april 2013.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Trafik- och renhållningsnämnden avslår bilagt förslag till genomförandeavtal för Förbifart Stockholm.
 - 2 Samt att därutöver anföra följande:

Förbifart Stockholm går emot de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och medför att det blir svårare att nå de nationella och regionala miljö kvalitetsmålen. Projektet leder inte till en effektivare och energisnålare transportinfrastruktur. I Stockholmsförhandlingen finns ett åtagande om att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska med 30 procent fram till 2030, detta åtagande är även infört i den av landstinget beslutade RUFS 2010. Detta åtagande är att betrakta som ett villkor för att Stockholmsförhandlingens åtgärder ur ett klimatperspektiv ska vara möjliga att genomföra. Om Förbifart Stockholm byggs leder det till en spridd stadsstruktur, ökad trängsel genom inducerad trafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken, ökat buller och hälsovådligt höga halter av partiklar i tunnlar och tunnelmynningar m.m. Därför ska planeringen av Förbifart Stockholm avbrytas.

Projektet påverkar naturreservat, områden upptagna som Natura-2000 och artskyddsförordningen. Viktiga vattenområden vars vattenkvalité ska säkerställas genom vattendirektivet riskerar att påverkas negativt, bland annat Mälaren som utgör dricksvattentäckt för cirka 2 miljoner människor i Mälardalen. Igelbäcken och Bällstaån med sin dåliga ekologiska status hotas av Förbifart Stockholm.

Områdena vid Hjulstamotet och Hanstamotet kommer att påverkas starkt av motorvägens kraftfulla ingrepp i natur och närliggande boendemiljöer. Grönområden och naturreservat får irreversibla ingrepp och boende påverkas av förhöjda nivåer av hälsovådliga partiklar vid tunnelmynningar och från trafikleden, samt ökat buller. Trafikverket anger att en nedgrävning försämrar luftkvaliteten i tunneln och finner det mer lämpligt att istället försämrade boendemiljön för de som inte använder motorvägen. På liknande sätt påverkas boende vid de övriga tunnelmynningarna av partiklar och buller, i bland annat Skärholmen krävs vidare åtgärder för att nå bullerriktlinjerna och vid Vinstamotet påtalas de förhöjda trafikmängderna på kringliggande gator. Frånluftstornen påverkar stadsmiljön negativt, orsakar utsläpp av luftföroreningar och riskerar att medföra industribuller. Flera fornlämningar hotas av frånluftstornen. Trafikverket har inte heller för avsikt att aktivt rena luften trots att Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket utreder möjligheterna för detta.

Förbifartens förespråkare bortprioriterar klimatfrågan samt medvetet väljer att skapa en glesare bebyggelsestruktur, helt och hållet mot uttalade ambitioner. Trafikforskningen är enlig om att projektet Förbifart Stockholm är negativt för de transportpolitiska målen och miljömålen. Miljöpartiet anser att planeringen ska avbrytas och istället genomföra satsningar som medför att den samlade målbilden för transportsektorn uppnås.

Trafikverkets utredning Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit (27 april 2012) anger att vägtrafiken utöver teknikutvecklingen på fordon och bränslen behöver minska med 20 procent till år 2030 för att nå klimatmålen. I storstäderna behövs en ännu större minskning med 25 procent. Rapporten anger att en sådan utveckling får positiva effekter även för andra beslutade miljömål och för trafiksäkerheten. Då klimatfrågan är en prioriterad fråga för transportsektorn ser Miljöpartiet denna framtidsbild som nödvändig och önskvärd. Med reducerad vägtrafik saknas behovet av investeringar i ny vägkapacitet. Investeringsmedel ska därför tillföras de alternativa transportslag som väntas överta den reducerade vägtrafiken, som till exempel cykel och kollektivtrafik.

3) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Avslå kontorets förslag till beslut.
- 2 Därutöver anföra:

Beslutet om Förbifart Stockholm är tyvärr ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer.

Samtidigt som klimatet i allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av förbifarten. Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på cykel- och kollektivtrafik för att kunna möta det ökade antalet invånare i staden.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik, utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFS 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet. Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden!

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 30 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 30 år.

Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade trafikvolym, samtidigt som den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafiken får stå tillbaka.

Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Lägg ner!!!

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 Malte Sigemalm m.fl. (S).

Reservation

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

Tobias Johansson (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 24**Utgår****§ 25****Kulturtavlor på belysningsstolpar i Stockholms innerstad.
Genomförande av upphandling**

Dnr T2013-540-01517

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att färdigställa förfrågningsunderlaget och genomföra upphandlingen av kulturtavlor på belysningsstolpar i Stockholms innerstad.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt trafikdirektören att fastställa förfrågningsunderlaget och att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut samt teckna avtal.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 mars 2013.

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 Tobias Johansson (V) enligt följande:

Avtalet utgör en tjänstekoncession och är av en sådan omfattning att frågan bör behandlas i nämnden. Ändå gör kontoret den analysen att ärendet inte har några ekonomiska konsekvenser. Självklart har tjänstekoncession ekonomiska

konsekvenser, d.v.s. en entreprenör får möjlighet till intäkter som staden skulle kunna fått om man drev verksamheten i egen regi. Vilka avgifter som kommer i fråga nämns inte i ärendet, men det är vår uppfattning att om man vill främja lite smalare kulturevenemang som har en begränsad budget, borde staden kunna tillhandahålla denna tjänst till självkostnad.

§ 26

Tjänstegaranti för hämtning av hushållsavfall. Revidering

Dnr T2013-700-01478

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik och renhållningsnämnden godkänner förslaget till reviderad tjänstegaranti för hämtning av hushållsavfall.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 12 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 27

Fyllnadsval till trafik- och renhållningsnämndens och Stockholms stads Parkerings AB:s gemensamma råd för funktionshinderråd

Dnr T2013-005-01189

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden väljer för sin del följande ledamöter till rådet för funktionshinderfrågor för perioden fram till och med 2014:

Bo Andersson

Neurologiskt Handikappades
Riksförbund, NHR

Monicka Zachari

Synskadades Riksförbund, SRF

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 mars 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Vid protokollet

Åse Geschwind