

**Tid** Torsdagen den 6 februari 2014 kl 16.35 – 17.00  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Onsdagen den 19 februari 2014

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Marie Agmén (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Annika Ödebrink (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Tobias Johansson (V)

**Tjänstgörande ersättare:**

Inga-Lill Larsson (M)

för Daniel Valiollahi (M)

Christer Swärd (M)

för Datevig Tjärnberg (M)

**Ersättare:**

Christer Ångström (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Margareta Stavling (S)

Jimmy Lindgren (S)

Maria-Elsa Salvo (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Petra Schagerholm (MP)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och Peter Nyström samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-13, 22-23 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren.

## **§ 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 onsdagen den 19 februari 2014.

## **§ 2 Frågor för beredning och information från kontoret**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) hälsar de nya ersättarna Christer Ångström (M) och Maria-Elsa Salvo (S) välkomna till nämnden.

## **§ 3 Anmälan av inkomna skrivelser till trafik- och renhållningsnämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till trafik- och renhållningsnämnden enligt förteckning från den 27 januari 2014 och den 6 februari 2014 anmäls.

## **§ 4 Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret**

Dnr T2014-00006

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 december 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**

Dnr T2014-00011

Protokoll 10/2013 från trafik- och renhållningsnämndens och Stockholms Stads Parkerings AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls. Rådets sammanträde hölls den 2 december 2013.

### **§ 6**

#### **Riktlinjer för idéburen stadsförbättring. Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2013-000-06312

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 december 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.

**§ 7****Cykelplan – utbyggnad av pendlingsstråk. Inriktningsbeslut 2**

Dnr T2013-313-06577

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 267,0 mnkr för nedanstående projekt:
  - Strömbro, ca 11,5 mnkr
  - Skeppsbron, ca 34,0 mnkr
  - Långholmsgatan, ca 16 mnkr
  - Götgatan, ca 25 mnkr
  - Skanstullsbron, ca 17 mnkr
  - Odengatan, ca 17 mnkr
  - Värmdövägen vid Danviksklippan, ca 7,5 mnkr
  - del av Sockenvägen, ca 28,0 mnkr
  - Ågesta broväg, ca 25,0 mnkr
  - Ormkärrsvägen, ca 4,5 mnkr
  - del av Skärholmsvägen, ca 20,0 mnkr
  - Ältbergsvägen, ca 6,5 mnkr
  - Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen, ca 5,0 mnkr
  - G:a Bromstensvägen, ca 37,0 mnkr
  - Akallalänken, ca 13,0 mnkr.
  
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner ansökan om medfinansiering för Ältbergsvägen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 december 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 godkänner till en del förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 267,0 mnkr för nedanstående projekt.

## 2 Att i övrigt anföra följande:

För bedömning av förslagen borde även omräkningar av de bifogade trafikflödena göras från dagens till de enligt målen för framtida flödena. Med stadens målbilder på 12 procent andel cyklande 2018 och 15 procent 2030 blir förutsättningarna avsevärt annorlunda. Målen är dessutom inte särskilt ambitiösa och kan mycket väl kraftigt överskridas. Bashastigheten 30 km/h ska gälla även på huvudgatorna med oskyddade trafikanter, på så sätt kan även körfält smalnas av, cykelbanor får mer utrymme och trafikrytmen blir bättre anpassad för cyklister och gående. Trafiksäkerheten höjs för samtliga.

Underlagen missar tyvärr på flera ställen att ange bredd på cykelbanan eller med en skiss illustrera förslaget. Det är viktigt som beslutsunderlag att detta framgår tydligt, samt att alla avsteg från cykelplanen tydligt ska redovisas.

Strömbron liksom Skeppsbron utgör pendelstråk och dimensioneringen ska var därefter. De resonemang som förs pekar inte mot genomförandeförslag som uppfyller riktlinjerna för pendlingsstråk. Ett sätt att lösa utrymmesbristen på Strömbron är att flytta biltrafiken till Norrbro. Det skulle ge tillräckligt med utrymme för gående, cyklister och bussar samtidigt som situationen vid korsningen Strömgatan – Kungsträdgårdsgatan skulle förenklas avsevärt genom att avveckla dagens farliga högersväng från Strömbron mot Blasieholmshamnen. En överflyttning av biltrafiken till Norrbro från Strömbron bör utredas.

En breddning av vägbanan på Skeppsbron, med bland annat flytt av tullhusen, bör utgå som utredningsalternativ. Istället bör man gå vidare med lösningar inom befintligt gatutrymme. Antingen via borttagande av gatuparkering/angöringsplatser eller via att ta ett bilkörfält i anspråk, till exempel genom att enkelrikta Skeppsbron. Skeppsbron borde med undantag för bussar och varutransporter, mycket väl skulle kunna göras om till enbart gång- och cykelstråk. Detta aktualiseras i och med ombyggnaden av Slussen som medför trafikavstängningar på Skeppsbron. I det sammanhanget borde en mer kreativ och innovativ stadsplanerings förespråkas som med ett brett perspektiv tittar över lösningar för en mer attraktiv Skeppsbro för cyklister och gående. Ytan utefter kajen bör studeras i sammanhanget och föras med i diskussioner till Stockholms hamnars planer. Dagens trottoar på den östliga sidan av Skeppsbron kan eventuellt tas bort om ytan utefter kajen kan

stärkas. Trottoaren längs den västra sidan är även den som redan idag är mest attraktiv med gamla stans fasader. Sammantaget bör kontoret studera frågan om Skeppsbron mer öppet och nytänkande.

Långholmsgatan har en komplicerad trafiksituation med tät och tung trafik. Cykelbanorna måste vara tillräckligt breda för den stora mängden cyklister samtidigt som lossning och lastning inte sker i cykelbanan på det sätt som idag sker i busskörfältet. Men att tvinga ihop bilar och bussar i två körfält är ingen bra lösning när busstrafiken måste prioriteras på detta viktiga ställe med många bussar och där buss 4 nu på försök ska få ökad prioritet. Ska buss 4 få minska prioritet efter försöket? Det går dessutom flera andra viktiga busslinjer på denna sträcka. Eftersom att cykel och kollektivtrafik ska få högre prioritet och större andel av det totala resandet måste cykel, buss och övriga motorfordon få egna körfält här.

Götgatan har redan idag mer cyklister än bilar under högtrafik. Trots det har cyklisterna ett mycket litet utrymme som dessutom störs av ständiga refugöron och att gående troligen omedvetet använder cykelbanan. Att detta nu åtgärdas och två körfält tas bort för att ge mer plats för gång och cykel samt skapa en tydligare gräns mellan dessa är mycket välkommet. Att cykelbanorna är i samma nivå som angöring kommer sannolikt leda till att även cykelbanan används som parkering och för lossning och lastning. Det är inte acceptabelt. Här behöver åtgärden ytterligare översyn.

På Götgatan utanför Malmen är det ständigt felparkerade taxibilar i cykelbanan, cykelboxarnas markeringar är inte synliga, cykelbanan är som en slalombana; ibland ut i vägbanan, ibland upp på trottoaren, fler cykelparkeringar behövs mm – åtgärder som krävs är många!

Skanstullsbron blir en klart bättre infartsled för alla de som idag och i framtiden kommer att cykla från söderort till och från innerstan. Även för gående sker en förbättring och åtgärden visar på de vinster som enkelt kan uppnås genom att ta körfält för biltrafik i anspråk.

Planerna på att ta ned träd utmed Odengatan, för att möjliggöra en omstrukturering, ska helt utgå ur vidare planering. I övrigt är det svårt att bilda en sig en klar uppfattning om både nuläge och åtgärdsförslagen. Det redovisas ingen bredd för cykelbanorna.

det fanns om cykeln och de gående under massbilismens rekordår. Bergsågning är här en rimlig åtgärd. Det framgår dock inte i underlaget vilken bredd denna trånga passage får efteråt och kostnader för bergsågning redovisas inte heller. Det är därmed inte möjligt att ta ställning till vilken bredd och standard som är motiverad ur ett ekonomiskt perspektiv. Samtidigt konstateras att motsvarande situation vid en stor infart för biltrafiken inte hade accepterats. Den mängd berg som behöver tas bort här måste utgöra bråkdelar av promille mot de bergmassor massbilismförespråkarna vill spränga sönder för Östlig förbindelse alldeles nästgårds till denna stora cykelinfartsled till Stockholm.

En breddning av gång- och cykelbanan utefter Ågesta broväg på sträckan mellan Ullerudsbacken och Magelungsvägen bör inte föregås av ett ianspråktagande av grönområdet. Bredden på Ågesta Brovägen borde istället möjliggöra att körfält avsmalnas och hastigheten sänks.

Ormkärsvägen är utpekad som pendlingsstråk. Varken cykelbanorna eller gångbanor föreslås med tillräckligt bredd. De ligger i förslaget klart under stråkens riktlinjer. När det i ärendet pekas på utrymmesbrist för att uppnå de föreslagna nivåerna för cykelbanorna (vilka är under pendelstråksnivå) plockas utrymme från gångväg inte från bilväg. Detta är inte acceptabelt. Så vitt vi kan se kan utrymme skapas genom att förflytta och minska bilvägens körbanor. Hur lösningen genom parken ska ske är oklart. Ett sätt vore att låta cykelbanorna fortsätta ned till Glanshammarsvägen för att där svänga ned med Huddingevägen. Detta bör utredas.

Skärholmsvägen är ett viktigt pendelstråk och varför cykelbanor på båda sidor om vägen övergår till enbart på ena sidan förklaras inte. Förbättringen av Skärholmsvägen ska ske utan att Förbifart Stockholm byggs.

Bron vid Södertäljevägen/Korpmossevägen verkar bli för smal både för gång- och cykeltrafik, framförallt när det är ett prioriterat stråk. Hur åtgärden förhåller sig till cykelplanen nämns inte i underlaget.

Det framgår inte vilka mått cykelbanan på G:a Bromstensvägen kommer att få, men att den byggs enligt "cykelplanens principer" vilket vi då tvingas utgå ifrån är enligt tillräcklig bredd.

Projektet Akallalänken planeras utifrån bygget av Förbifarten och flyttad Akallalänk. Förbifart Stockholm ska avbrytas och

därmed får kontoret återkomma med ett förslag för pendlingsstråk på befintlig väg.

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

- 1 Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut.
- 2 Att i övrigt anföra följande:

Att cykelplanen togs fram och nu sakta men säkert börja genomföras ser vi naturligtvis som positivt. Men tyvärr kan detta inriktningsbeslut sammanfattas med ”för lite och för sent”.

Hade istället Vänsterpartiets alternativa budgetar förverkligats hade trafiksituationen för stadens cyklister kunna förbättras i snabbare takt. Några exempel:

- Cykelplanen hade kunnat genomföras på kortare tid.
- Antalet cykelparkeringar hade varit fler
- 30-zon hade införts som norm i innerstaden och i bostadsområden. Fler separerade gång- och cykelbanor hade också skapats för att öka trafiksäkerheten både för gående och för cyklister.
- Antalet låncyklar i innerstad och förort hade kunnat ökas genom att låncykelsystemet hade övertagits av staden.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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.



## § 8

### Cykelplan – smärre åtgärder. Inriktningsbeslut

Dnr T2013-313-06578

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 133 mnkr för nedanstående projekt;
  - en finmaskigare cykelinfrastruktur, ca 5 mnkr
  - trafiksignaler, ca 5 mnkr
  - mindre ombyggnadsåtgärder, ca 22 mnkr
  - utvecklingsprojekt, ca 6 mnkr
  - beläggning- och belysningsåtgärder, ca 54 mnkr
  - parkering, ca 24 mnkr
  - vägvisning, ca 12 mnkr
  - serviceåtgärder, ca 5 mnkr.

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 december 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 Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att i huvudsak godkänna kontorets förslag.
  - 2 Att avslå resonemang om cykling mot enkelriktning.
  - 3 Samt att därutöver anföra:

Vi tycker att det är bra om de åtgärder som resoneras om i förslaget kan genomföras. Däremot säger vi klart nej till och avstyrker förslag som innebär att man som cyklist har och får möjlighet att cykla mot enkelriktning. Ett sådant införande

kommer att skapa än fler olyckstillbud än vad vi har i dag mellan cykel, gående och fordon. Likaså motsätter vi oss att ge cyklister möjlighet att köa mot rött vid högersväng, det blir förvirrande för gående. Kontoret bör och fundera på om Sky-Cycle kan vara en lösning på vissa pendlingsstråk. När det gäller cykelparkering kan detta ingå som en del i de avtal som upprättas för att staden ska få tillgodoräkna sig ”nyttigheter” i samband med att man tecknar reklamavtal.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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 Tobias Johansson (V).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

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

Det är välkommet att viktiga mindre åtgärder för en god cykelinfrastruktur kan genomföras. Utöver det som framkommer i underlaget anser vi att det är viktigt för samspelet och trafiksäkerheten att hastigheten generellt sänks för fordonstrafiken. Det ger även fler vinster i stadsrummet än enbart för cyklisterna. Bashastigheten i Stockholm bör vara 30 km/h på samtliga gator där motorfordon och cyklister och/eller gående samspelar i utrymmet.

Det är även viktigt att rödmarkeringar i cykelbanan kan fortsätta in även på den yta där gående och cyklister korsar varandra vid korsningar. Idag läggs den röda beläggningen på viktiga platser där cyklister och motorfordon korsar varandra, men detta behöver utvecklas att även gälla viktiga punkter där gående och cyklister korsar varandra.

Utöver de cykelparkeringar som Trafikkontoret har ansvar för bör även Stockholm parkering få som uppdrag att planera för cykelparkeringar i deras garage. Frågan ligger utanför Trafikkontorets rådighet, men en samplanering kan ge betydande vinster.

Vägvisning är en enkel och uppskattad åtgärd för att ge en ökad tydlighet i stadsrummet.

Vi anser inte att överanmälan är en bra metod för att öka

framkomligheten för cyklister. Att behöva vänta in en bakomvarande bil kan skapa lång och osäker väntetid och utgör idag en orsak för rödljuskörning för cyklister.

## § 9

### **Cykelbana på Värtavägen. Genomförandebeslut**

Dnr T2013-313-06573

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C):

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner genomförande av dubbelriktad cykelbana på Värtavägen till en kostnad av 31 mnkr
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att införa röd biljett dygnet runt på Värtavägen och behålla boendeparkeringstillståndet.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden anför därutöver följande:

Värtavägen är utpekad som ett prioriterat cykelpendlingsstråk enligt gällande Cykelplan och i samband med utbyggnaden av miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden kommer behovet av en cykellösning på Värtavägen att öka om än mer. Med detta genomförandebeslut kommer framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik att förbättras avsevärt.

För att åstadkomma detta behöver parkeringsplatserna på Värtavägens östra sida utgå och Trafikkontoret kommer att kunna tillskapa nya parkeringsplatser i området. Trycket på att få en parkeringsplats i området närmast Valhallavägen kommer dock att öka. För att säkerställa att de som bor i området får möjlighet att parkera i sitt närområde samt öka tillgängligheten på lediga parkeringsplatser i området ges Trafikkontoret i uppdrag att införa avgift dygnet runt, den så kallade röda biljetten, i området och samtidigt som möjligheterna till boendeparkeringstillstånd bibehålls.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 november 2013. Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt följande:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner genomförande av dubbelriktad cykelbana på Värtavägen till en kostnad av

31 mnkr.

## 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 återremitterar genomförande av dubbelriktad cykelbana på Värtavägen.
  - 2 Att sänka hastigheten till 30 km/h längs Värtavägen och bredda cykelbanan till 3,25 meter.
  - 3 Att redovisa ett förslag som följer cykelplanen.
  - 4 Att vidare anföra följande:

Underlaget uppger inte bredderna på föreslagna cykelbanor, men uppgifter från Trafikkontoret anger dem till 3-3,25 meter i bredd mellan Valhallavägen och Sandhamngatan. Det framgår inte något skäl till varför cykelbanan längs hela den sträckan inte uppnår cykelplanens standard. Med en generell hastighetssänkning till 30 km/h kan gatan eventuellt smalnas av för att möjliggöra rätt bredd på cykelbanan. Det är en möjlighet som borde ha studerats.

Den sista delen mellan Sandhamngatan och Tegeluddsvägen är komplicerad och smal med två busshållplatser och ett stort antal gående till och från tunnelbanan. Situationen kommer med de utbyggnader som sker i området att bli ännu svårare framöver. Här är en hastighetssänkning helt nödvändig för att skapa en säker trafikmiljö.

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) och Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer därefter övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden 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) och Tobias Johansson (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

**Ersättaryttrande**

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

**§ 10****Förbättrad framkomlighet för buss och cykel på Kungsbron. Genomförandebeslut**

Dnr T2013-320-06228

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik och renhållningsnämnden godkänner förslag till genomförande av åtgärder på Kungsbron till en utgift om ca 6,5 mnkr.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 6 december 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 Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att trafik- och renhållningsnämnden i första hand beslutar att återremittera ärendet.
  - 2 Att trafik- och renhållningsnämnden i andra hand beslutar att avslå ärendet samt därutöver anföra följande:

Kungsbron utgör ett pendelstråk och viktig länk mellan Kungsholmen och Norrmalm. Det är samtidigt en trafikmiljö som bjuder på många osäkerhetsmoment med stora flöden av större fordon. I princip all busstrafik in och ut från Cityterminalen går via Kungsbron. För cyklande är detta en mycket besvärlig miljö. I en stad som säger sig prioritera

cyklande kan inte cykelfält mitt i en svårt trafikerad miljö sägas vara tillräckligt. Detta gäller såväl Kungsbron som Vasagatan. Cykelfält är bättre än inga åtgärder alls men osäkerhetskänslan för cyklister och andra trafikanter i denna typ av blandade trafikmiljö minskar markant incitamentet för trafikanter att välja cykel som transportmedel och skapar en farligare trafikmiljö. Vi yrkar därför att ärendet återremitteras i syfte att ta fram en annan lösning för trafikmiljön vid Kungsbron - Vasagatan.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer därefter övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), Malte Sigemalm m.fl. (S) och Tobias Johansson (V).

### **Reservation**

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

## **§ 11**

### **Cykelbana längs Perstorpsvägen och Flatenvägen. Reviderat genomförandebeslut**

Dnr T2012-313-02478

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets revidering av utgiften för anläggning av cykelbana längs Flatenvägen till 9,5 miljoner kronor.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets revidering av utgiften för anläggning av cykelbana längs Perstorpsvägen till 11,5 miljoner kronor.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 januari 2014.

## **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**

### **Ny cykelbana längs del av Gustavslundsvägen.**

#### **Genomförandebeslut**

Dnr T2013-313-06687

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till genomförande av ny cykelbana längs Gustavslundsvägen, mellan Alviksplan och Vidängsvägen, till en utgift om cirka 9,6 mnkr.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 december 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**

### **Verksamhetsberättelse och bokslut 2013 för trafik- och renhållningsnämnden**

Dnr T2013-120-06638

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2013.

- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna nämndens positionspapper om ”EU, staden och stockholmarna” att gälla tillsvidare.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden begär hos kommunstyrelsen att renhållningsverksamhetens underskott om 12,5 mnkr överförs till central avsättning för balansering av över- och underskott.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 januari 2014.

### 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) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att i huvudsak godkänna verksamhetsberättelse och bokslut för 2013.
  - 2 Att avslå positionspaperet ”EU, staden och stockholmarna”.
  - 3 Att trafik- och renhållningsnämnden begär hos kommunstyrelsen att renhållningsverksamhetens underskott om 12,5 mnkr överförs till central avsättning för balansering av över- och underskott.
  - 4 Att i övrigt anföra följande:

Vi vet att samtliga tjänstemän på Trafikkontoret arbetar hårt för att uppfylla kommunfullmäktiges och nämndens mål. Mycket av det som har gjorts under året är också väldigt bra.

Däremot har den nuvarande politiska majoriteten allt för lågt ställda målsättningar. Ett exempel är nämndmålet ”Bedriva en effektiv, miljömässig avfallshantering” som anges vara helt uppfyllt. Detta trots att endast 7,3 % av hushållen samlar in sitt matavfall och att knappt 11 % av verksamheter och privatpersoners matavfall sorterar ut för biologisk behandling.

Utöver detta kan nämnas att stockholmarnas hälsa fortfarande riskeras dagligen p.g.a. för höga partikelhalter. Fortfarande är cykelolyckorna för många och fortfarande är inte



stockholmarna nöjda med snöröjningen.

Om man politiskt verkligen vill göra Stockholms livsmiljö hållbar måste man sätta ambitiösa mål och använda de verktyg som finns.

Vi argumenterade för ett nej i folkomröstningen om EU-medlemskap 1994. Många av de farhågor vi hade då har besannats. Skulle en ny folkomröstning hållas om EU-medlemskap idag skulle vi rösta för att Sverige skulle lämna EU. Vi kan därför inte rösta för ett positionspapper där en positiv syn på EU-medlemskapet i fastslås.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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**

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

### **Särskilt uttalande**

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

Att renhållningsverksamheten har ett nettounderskott på 12,5 mnkr visar att staden har underskattat förändringskraften i omställningen av hushållstaxan. Det är beklagligt att stombusstrafiken inte når upp till målet om genomsnittshastigheten 20 km/h. Det krävs åtgärder som varaktigt förbättrar framkomligheten för busstrafiken och därmed även ökar dess attraktionskraft. Köerna för tvärresor i ytterstaden och på det yttre infarterna uppnås inte och det är tydligt hur trängselskatten har gett mycket positiva effekter för innerstaden men att det behövs väl riktade och kraftfulla åtgärder för staden i stort. Som en del av detta är det naturligtvis avgörande att kombinera ekonomiska styrmedel med att öka andelen gång, cykel och kollektivtrafik för att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska uppnås.

## § 14

### **Systematiskt miljöarbete - Hållbar användning av mark och vatten. Yttrande över revisionsrapport**

Dnr T2013-130-06152

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som yttrande över stadsrevisionens revisionsrapport lämna kontorets tjänsteutlåtande till stadens revisorer.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 december 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 vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Granskningen visar att svårigheterna att uppnå mål om hållbar användning av vatten och mark även beror på brister i styrning och uppföljning. Flera av de tillfrågade efterlyser ramar och tydligare stöd för verksamheten. Det tycks också uppstå svårigheter med uppföljning av målen då nämnder och bolag gör sina egna miljöhandlingsplaner och uppföljningar i helt olika format. Det är därför viktigt att nämnder och bolag har ett gemensamt synsätt på vad arbetet med miljöprogrammet ska ha för syfte och mål.

Staden bör prioritera åtgärder som underlättar samarbete mellan olika nämnder och bolag och även bistå med underlag som ger bättre förutsättningar för jämförbara miljöhandlingsplaner och uppföljningsredovisningar. Det är viktigt att både miljöhandlingsplaner och utförda åtgärder som ingår i miljöprogrammet redovisas så att de lätt kan jämföras och sammanfogas till en helhet. Detta skulle även

underlätta för nämnder och bolag att se sitt eget ansvar för miljöprogrammet. En standardiserad uppföljningsredovisning bör också spara tid för stadsledningskontoret vid uppföljningen av stadens miljöarbete. Stadsledningskontoret bör därför ges i uppdrag att tillsammans med miljöförvaltningen ta fram underlag, såsom dokumentmallar och rapporteringsverktyg, för miljöhandlingsplaner och uppföljningsredovisningar.

Vi anser för övrigt att inte bara förvaltningarna och bolagens egen miljöpåverkan ska redovisas, utan även det aktiva arbete som förvaltningarna och bolagen utför, t.ex. att ta fram dagvattenprogram, modeller för grönyteplanering eller biotopkartor. Utan denna information blir rapporterna mycket ofullständiga. Detta bör förtydligas av stadsledningskontoret.

Det är nödvändigt att göra en separat årlig uppföljning och redovisning av miljöprogrammet för att tydliggöra vikten av stadens miljöarbete och för att kunna följa upp och driva på inom de områden som släpar efter.

Det finns idag tre etablerade miljöledningssystem:

- ISO 14 001, internationell standard för miljöledning
- EMAS, frivillig förordning i EU för miljöledning
- Svensk Miljöbas, nationell standard för miljöledning

Den med flest certifierade verksamheter är ISO, därefter Svensk Miljöbas sedan EMAS.

EMAS och Svensk Miljöbas ställer tydligast krav på att verksamheterna som inför miljöledningssystem också ska redovisa effekterna av miljöarbetet genom indikatorer.

Indikatorerna i EMAS är angivna - kärnindikatorer. I Svensk Miljöbas ska relevanta indikatorer användas utifrån den verksamhet som bedrivs. ISO är svagare på den punkten, men de håller på att revidera standarden.

Den vanligaste arbetsgången gällande ISO och EMAS är att den som inför miljöledningssystemet använder en miljökonsult för införandet, sedan upphandlas en auktoriserad revisor inför certifiering.

Svensk Miljöbas - där måste verksamheten gå via en godkänd utfärdare som erbjuder en metod - som består av skriftligt handledningsmaterial med mallar och stöd och hjälp. Revision (tredjepart) inför miljödiplomeringen ska genomföras av godkänd Svensk Miljöbas revisor.

**§ 15****Stomnätsplanen (fd Stomnätsstrategi) för Stockholms län. Slutversion**

Dnr T2010-330-01491 och T2006-330-09162

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner stomnätsplanen som strategiskt underlag till vidare planering av kollektivtrafikens stomnät vad gäller mål, planeringsprinciper och föreslaget linjenät.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner även kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen ”Översyn av stombusslinjernas hållplatslägen i innerstaden”.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 januari 2014.

**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 Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner i huvudsak stomnätsplanen som strategiskt underlag till vidare planering av kollektivtrafikens stomnät vad gäller mål, planeringsprinciper och föreslaget linjenät.
  - 2 Trafik- och renhållningsnämnden anger som planeringsinriktning för Trafikförvaltningen att ta fram ett klimatscenario där biltrafiken i länet förväntas minska med 25 procent till 2030 och länets trafiktillväxt sker med gång, cykel och kollektivtrafik.
  - 3 Trafik- och renhållningsnämnden anger som planeringsinriktning för Trafikförvaltningen att i samarbete med Trafikkontoret påbörja planering av en ny västlig tunnelbanelinje samt Spårväg syd och Spårväg nord.
  - 4 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta ärende även som svar på skrivelsen ”Översyn av stombusslinjernas hållplatslägen i innerstaden”.

## 5 Att vidare anföra följande:

Stomnätsplanen är överlag väl avvägd till sina åtgärder och Miljöpartiet ställer sig bakom de flesta av dessa. Det är dock oklart om målet att åka kollektivtrafikandelen med 5 procentenheter mot biltrafiken uppnås med planen. För att vara en visionsinriktad plan bör det även ta höjd för ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande. Trafikverket uppgav i kapacitetsutredningen i april 2012 att biltrafiken behöver minska med cirka 25 procent i storstadsregionerna för att klara målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Samma bedömning gör även utredningen om en fossilfri fordonsflotta som presenterades i december 2013. Där finns tre olika mål om att revidera nationella planen, att all trafiktillväxt i städerna bör ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Det är inte rimligt att stomnätsplanen kan anpassa sig till en utredning som kom för en dryg månad sedan, men Trafikverkets rapport om 25 procent mindre biltrafik har dock varit känd sedan våren 2012. Stockholms stads färdplan för en fossilfri stad 2050 anger att kollektivtrafiken inom stadens gränser behöver fördubblas till år 2050. Ett mer tydligt klimatscenario hade behövts för att visa på de faktiska utmaningarna för kollektivtrafikens roll i ett hållbart samhälle.

Stomnätsplanen lyfter fram behovet av en västlig tunnelbaneförbindelse i linje med Älvsjö-Liljeholmen-Fridhemsplan-Odenplan-Hagastaden med tänkbara förlängningar norrut. Det är enligt planen angeläget att i närtid börja planera för denna linje. Det första steget är rimligen att tunnelbanelinjen från Hagastaden mot Odenplan planeras för att möjliggöra en förlängning söderut, i enlighet med Stomnätsplanen.

Bromma flygplats bör snarast läggas ner för att marken ska bebyggas med bostäder och tät stadsmiljö. Det är angeläget att SL gör studier som visar på hur en tunnelbana kan trafikförsörja området med lämplig kapacitet.

Spårväg syd ska påskyndas, och det gäller sammantaget för linjesträckningen Flemingsberg- Kungens kurva-Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Bandhagen-Hökarängen-Skarpnäck. Även en Spårväg nord behöver utredas från gröna linjen i västerort via exempelvis Spånga och vidare mot Kista och Helenelund/Sollentuna.

Planerna på en förlängning av Spårväg city från Centralen västerut verkar dock i och med stomnätsplanen helt ha lagts

på is, vilket är beklagligt. Ej heller väljer man att satsa på nordvästra Kungsholmens trafikförsörjning utan nöjer sig med en vag skrivning om att framöver förstärka områdets centrala delar med mer lokal kollektivtrafik. Saken motiveras utifrån ett bedömt för svagt resandeunderlag men de nyligen uppstartade planerna på utbyggnader i Stadshagen med minst 800 nya bostäder kommer att stärka trycket ytterligare utöver de utbyggnader som redan sker/skett i området.

Samtidigt planeras för cirka 1100 nya bostäder i Marieberg längre söderut, utmed stomlinje 1:s dragning. Linje 1 är redan idag hårt belastad och ytterligare bostäder motiverar en uppgradering. Därtill planeras för att nedgradera stomlinje 3 till stadsbuss när tunnelbanan till Nacka står klar. Något som ytterligare kan komma att öka trycket på linje 1.

En sammantagen lösning på det hela skulle kunna vara att dra om linje 1 från Fridhemsplan till nordvästra Kungsholmen, istället för dagens dragning till Stora Essingen. Samtidigt förlängs Spårväg city västerut via Tegelbacken, Hantverkargatan, Fridhemsplan och Marieberg till Stora Essingen. På så vis ges både nordvästra Kungsholmen samt Marieberg/Stora Essingen en nödvändig uppgradering. En extra synergieffekt av denna lösning blir att Spårväg city och Tvärbanan därmed kan kopplas samman vid Stora Essingen. Något som skulle öppna upp för helt nya tvärförbindelser i regionen och avlasta övriga infarter.

Busslinjen som är tänkt att trafikera Förbifart Stockholm kommer i och med den svaga planeringen för kollektivtrafik i Förbifarten att få långa restider med stora omvägar i av- och påfarten och kopplingar till kollektivtrafikpunkter ovan jord. Förbifart Stockholm ska inte byggas och därmed utgår linjen i sin nuvarande sträckning.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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 Tobias Johansson (V).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalade lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

Stomnätsplanen visar möjligheter att bygga staden och

regionen med kollektivtrafiken som utgångspunkt. Angreppssättet i strategin som utgår från resandeströmmar för att peka ut viktiga stråk där kapacitetsstark kollektivtrafik kan göra stor nytta har många fördelar. Många tjänstemän gjort ett förtjänstfullt arbete och vi välkomnar att beskedet från 2013 års Stockholmsförhandling arbetats in.

Samtidigt är det är beklagligt att den nuvarande politiska majoriteten i landstinget röstat nej till Socialdemokraternas förslag om strategisk tunnelbaneutredning, samtidigt som det omfattande stomnätsarbetet rullat vidare utan någon inriktning från den politiska ledningen gällande tunnelbanesträckningar. Beslutet om tunnelbanedragningar inom Stockholmsförhandlingen har därför gjorts på ett begränsat underlag och med en finansiering som lägger en stor finansiell börda på kommunerna.

I ett nästa steg behöver en strategisk tunnelbaneutredning även titta på fler dragningar i närtid. Även den korta förläggningen mellan Älvsjö och Hagsätra är viktig för att knyta samma olika trafikslag. Under rubriken "Studier av långsiktigt intressanta kapacitetsförstärkningar" beskrivs behovet av studier i närtid av långsiktigt kapacitetsförstärkande åtgärder i norr-sydlig riktning väster om Slussen, en linje som Socialdemokraterna kallat den "lila linjen". Det är bra och angeläget att det också tas med i en strategisk tunnelbaneutredning. De innebär dessutom viktiga infrastruktursatsningar i Söderort, ett område där det planeras många bostäder samtidigt som kollektivtrafiken slagit i kapacitetstaket.

En sammanhållen regional arbetsmarknad skapar konkurrensfördelar mot andra regioner i Europa. Väl fungerande arbetspendling i hela länet är en viktig komponent i bygget av framtidens Stockholm. Om målet ska nås måste de investeringar som ger störst samhällsekonomisk nytta per skattekrona och som ger flest nya resenärer prioriteras. Så skapar vi bästa förutsättningar för stark arbetsmarknad som möjliggör fler jobb och gynnar tillväxt. Socialdemokraterna ser positivt på försöket att ta ett helhetsgrepp vad gäller stamnätstrafiken. Men det finns också en viktig nord-sydlig dimension där den södra länshalvan nu släpar efter i infrastruktur- och större kollektivtrafikinvesteringar som måste ändras.

Vi konstaterar slutligen att Söderort är i särskilt behov av investeringar, inte minst med tanke på att planerna på Spårväg Syd lagts på is. Det innebär att en fungerande tvärförbindelse

i Söderort även fortsatt saknas. Huddinge kommun menar att 9000 bostäder kan byggas om Spårväg Syd byggs. Den ineffektiva spårvägen i city har kostat de resurser som kunde gått till Spårväg Syd, vilket gör att Söderort nu lämnas utan tvärförbindelse. Det är anmärkningsvärt.

Särskilt uttalande lämnas av Tobias Johansson (V) enligt följande:

Vänsterpartiet saknar en helhetsstrategi gällande framtida spårdragningar i stamnätsplanen, det vill säga var och hur vi bör gå vidare för att också bygga spår. För att möta vår tids största utmaning, i ett starkt växande län måste även en utbyggd spårbunden kollektivtrafik inkluderas, bara så kan vi minska på trängseln och klara våra klimatåtaganden. Kollektivtrafiken måste framöver vinna marknadsandelar från privatbilismen

Möjligheten att möta dessa utmaningar grusas genom bygget av Förbifart Stockholm. Vi står inför ett vägval av många miljarder och detta vägval är avgörande för hur mycket vi kan utveckla kollektivtrafiken på kort och lång sikt. Om bygget av Förbifart Stockholm fullföljs intecknas framtida investeringar i kollektivtrafiken på 30-45 års sikt. Vänsterpartiet anser att 2006 års folkomröstningsresultat skall följas, vilket innebär att trängselskatte-intäkterna ska finansiera en förstärkt och utbyggd kollektivtrafik. Det är omöjligt att både öka kollektivtrafikens marknadsandel och bygga en motorvägstunnel som bygger på prognoser om ytterligare ökad privatbilism.

## § 16

### **Gör Stockholm till en stad fri från gaturreklam. Motion (2013:64). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2013-000-06264

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande och överlämnar detta till kommunstyrelsen som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart



justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 december 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) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Att nämnden tillkännager som sin mening att motionen bör bifallas.
  - 2 Att i övrigt anföra följande:

Varje dag överöses stockholmarna av reklam i det offentliga rummet. Samtidigt blir det allt svårare för kulturföreningar, partier och folkrörelser att komma ut med sin information p.g.a. att antalet offentliga anslagstavlor minskar och andra forum för att sprida information ofta är förknippade med höga kostnader.

Ofta motiveras reklam existens med att stadens kompenseras med olika nyttigheter som låncyklar eller offentliga toaletter. Men det är tyvärr ofta som reklamsäljarna inte fullt ut levererar de nyttigheter som man först utlovar.

Ett exempel är systemet med låncyklar, Stockholm City Bikes, som togs i bruk 2006. Systemet finansieras av ett reklamföretag i utbyte mot reklamplats. Efter det knappa årtionde som projektet pågått måste slutsatsen bli att utbyggnaden tagit allt för lång tid. Vi vill därför att staden ska ta över ansvaret för systemet med låncyklar och driva i egen regi. På så sätt skulle lånesystemet snabbt utökas till större naturområden och förorter.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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**

Tobias Johansson (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning

till sitt förslag.

## § 17

### **Stadens policy för Stockholms fritidsbåtliv. Svar på remiss**

Dnr T2013-000-06218

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorens förslag till yttrande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 17 december 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 Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra:

Den framtagna policyn för Stockholms fritidsbåtliv är glädjande innehållsrik och gedigen med en stark betoning på Stockholm som båtstad och vikten av ett rikt båtliv.

Socialdemokraterna anser att det är viktigt att det finns uppläggningsplatser i Stockholm.

I policyn pekas på ett antal intressanta tekniska lösningar för att utnyttja marken bättre. Dessutom bör staden bidra till att ordna platserna så att de sommartid kan användas till idrott, camping för husvagnar och husbilar med mera.

Uppläggningsplatser utanför Stockholms gränser kan medföra att båtägare lämnar Mälaren.

Vad gäller att strandpromenader bör prövas i första hand i samband med förlängning eller förnyelse av avtal för uppläggningsområde bör också noga undersökas möjligheten att kombinera en uppläggningsplats med delar av en strandpromenad, som till exempel är fallet nedanför Axelsberg.

Vi anser att avtalstider för huvuddelen av båtklubbarnas uppläggningsområden ska vara 15-25 år. En båtuppläggningsplats är ett stort och kostnadskrävande engagemang för en båtklubb.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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 Tobias Johansson (V).

### **Reservation**

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

### **Särskilt uttalande**

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

Vi ställer oss positiva till förvaltningens förslag till beslut som vi tycker är mycket bra och genomtänkt. I tillägg vill vi särskilt framföra ytterligare ett antal synpunkter rörande utnyttjande av uppställningsplatser, gästhamnar och miljöaspekter.

Den utbredda närhet till vatten som Stockholm erbjuder är unik och bör utnyttjas i så hög grad som det är möjligt. Som beskrivs i ärendet är båtplatser ett uppskattat inslag i stadsbilden även om det tar vissa ytor i anspråk och i viss mån avskärmar promenadstråk från vattenlinjen. Det är därför viktigt att se till att uppställningsytorna kan utnyttjas på ett effektivt och kreativt sätt under de månader som båtarna ligger i vattnet. Det är också under dessa månader som flest stockholmare och turister är i rörelse på dessa platser så möjlighet till kombinerat och växelvis utnyttjande borde vara möjligt. Vi skulle gärna se tillfälliga platser för stadsodling i pallkragar eller utomhusbio på dessa ytor men uppmuntrar även att det anordnas någon form av tipsforum för allmänheten så att alla har chans att inkomma med förslag.

Vad gäller utökat antal gästhamnsplatser så är vi mycket

positiva eftersom det kan medföra flertalet positiva effekter. Dels kan administrationen bidra till fler sommarjobb för unga stockholmare och dels kan de som hyr båtplatserna permanent gynnas ekonomiskt tack vare ökade intäkter från gästhamnsverksamheten. Detta är ett viktigt steg för ökad tillgänglighet i Stockholms skärgård. Det är dock viktigt att såväl gästhamnar som ökat utnyttjande av uppställningsplatser matchas med bra tillgång till infrastruktur och toaletter.

Slutligen vill vi kort framföra några synpunkter rörande avtalen mellan båtklubbarna och staden. Vi håller med att arrendeavtalen bör tecknas för en så lång tidsperiod att arrendatorn anser det motiverat att göra de investeringar som krävs för att hamnverksamhetens miljöpåverkan ska minska. I tillägg anser vi att staden bör kunna ställa krav på att klubbens medlemmar, alltså båtägarna, inte använder miljöfarlig bottenfärg. Vi anser även att staden bör upprätta en saneringsfond för sanering av de förorenade områden som finns vid eller i anslutning till många av Stockholms småbåtshamnar. Krav på att bidra till fonden ska kunna ställas i samband med arrendeavtalens tecknade. Fondens upplägg skulle kunna likna den lyckosamma saneringsfond som upprättades av bensinförsäljarna under 1990-talet (SPIMFAB). Ett möjligt alternativ eller komplement är att man i arrendeavtalen ställer krav på tecknande av en försäkring för att täcka kostnader förknippade med sanering av framtida skador. Staden bör även ge information och stöd till båtklubbarna för inrättande av latrintankstömning och spolplattor samt upprätthålla en tät dialog med båtklubbarna angående miljörelaterade problem i syfte att öka kunskapen och förståelsen för dessa frågor. Vi anser i övrigt att kostnaderna för installation av spolplattor och latrintankstömning kan samfinansieras mellan staden och båtklubbarna genom exempelvis höjda arrendavgifter om staden bistår med inrättandet av denna utrustning.

Kontorets svar på policyn lyfter flera relevanta synpunkter. Speciellt att pontoner och bryggor bör begränsas vid smala vattenrum. Som exempel härpå kan nämnas Karlsbergskanalen där alltför stora ytor av vattenspegeln tagits i anspråk. Även vid Årstaviken har pontonerna tillåtits att breda ut sig för mycket på ett okänsligt sätt. Nyanläggning av bryggor vid Ulvsundasjön skulle eventuellt kunna minska antalet pontoner vid Karlsbergskanalen. Krav på parkeringsytor i anslutning till bryggor bör helt utgå ur policyn.

## **§ 18**

### **Naturvårdsverkets förslag till producentansvar för läkemedel. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2013-000-06686

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

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

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 27 december 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.

## **§ 19**

### **Snötippning i Vinterviken. Svar på skrivelser från Hägersten Liljeholmens stadsdelsnämnd samt Malte Sigemalm (S)**

Dnr T2013-660-06209

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner trafikkontorets svar på skrivelse från Hägersten Liljeholmens stadsdelsnämnd
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner trafikkontorets svar på skrivelse från Malte Sigemalm (S).

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 december 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 Tobias Johansson (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att ett maxtak sätts för antalet transporter med snötippning till Vinterviken.

Samt att därutöver anföra följande:

Vi har full förståelse för att det är svårt att hitta snötippningsplatser ur det perspektivet att platser som tidigare tippats snö på idag används för andra ändamål. Likväl är det viktigt att ta hänsyn till den påverkan som snötippning innebär på naturmark. Ett införande av ett maximalt antal transporter som går till Vinterviken bör införas utifrån miljökriterier. Vi anser att skrivelsen från stadsdelsnämnd Hägersten Liljeholmens stadsdelsförvaltning är värd att beakta i det fortsatta arbetet med att hitta nya platser för snötippning.

### Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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 Tobias Johansson (V).

### Reservation

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

### Särskilt uttalande

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

Staden bör på nytt överväga snösmältningspråmar som en del av hanteringen av stadens bortforsling av snö. Enligt Trafikkontoret forslades 1 200 000 kubik snö bort under den senaste mycket snörika vintern (*TRN 2013-05-20*). Enligt NCC som har utvecklat snösmältningspråmar och har uppdrag i Oslo hanterar anläggningen där strax över 100 000 kubik snö. Det motsvarar knappt 9 procent av förra årets bortforsling av stadens snömassor. Under ett normalår utgör

det enligt beräkningar om ca 600 000 kubik snö ungefär 15-20 procent av snömängderna. En anläggning skulle kunna ge ett välkommet tillskott i stadens hantering av snömassor, speciellt när staden växer och möjliga lägen för tippning av snö successivt försvinner för till exempel nya bostäder. I detta sammanhang är det även nödvändigt att föra en dialog med Naturvårdsverket om att de renade snömängderna kan tippas utanför dagens dispens för snötippning som farligt avfall.

Särskilt uttalande lämnas av Tobias Johansson (V) enligt följande:

Stockholm stad saknar idag en långsiktig strategi för att ta om hand om de stora snömassor som normalt uppstår vintertid. De båda inkomna skrivelserna visar på de problem som snöupplag skapar för boende och parkbesökare.

Stora delar av snön dumpas också rakt ner i vattnet vid t.ex. Riddarfjärden. Eftersom snön innehåller bl.a. skadliga metaller och kolväten är detta ingen långsiktig lösning. Att detta kan fortgå år efter år beror på att Naturvårdsverket ger staden en dispens från gällande regelverk. Vi vill istället projektera för att bygga en eller flera snösmältningsanläggningar. Varianter av snösmältningsanläggningar används både i Helsingfors och i Oslo.

## § 20

### **Upphandling av årsavtal för vinterväghållning och barmarksrenhållning av gatumark inom stadsdelsnämndområdena Skarpnäck och Farsta**

Dnr T2014-00007

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt ger förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 januari 2014.

#### **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 Tobias

Johansson (V) föreslår (se beslutet).

- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen samt ger förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut, bortsett från vinterväghållningen i Skarpnäcks stadsdelsområde.
  - 2 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att stadsdelsnämnden i Skarpnäck på försök tilldelas lokalt ansvar för stadsdelens snöröjning.
  - 3 Att i övrigt anföra följande:

Mellan åren 2002 och 2006 ansvarade varje enskild stadsdelsnämnd för sin egen snöröjning. Snöröjningen var mer lokal och då fanns en bättre lokal insyn i hanteringen. Ett försök med lokal snöröjning bör prövas och Skarpnäck är en lämplig stadsdel då det finns en lokal vilja för ansvaret och ett missnöje över den senaste vinterns hantering. Skarpnäck skulle under försökstiden få fullt ansvar för snöröjningen i stadsdelen och därefter bör resultaten utvärderas. Under försökets gång bör det föras en aktiv kommunikation mellan stadsdelsnämnden i Skarpnäck och trafikkontoret för att tydligt dela upp ansvarsområdena, inte minst gränserna till omkringliggande stadsdelar.

Snöröjningen ska i hela staden oavsett vem som bär ansvaret för den ske med utgångspunkten av en jämställd snöröjning där gång- och cykelvägar under normala omständigheter för snöröjning prioriteras.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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 Tobias Johansson (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) och Tobias Johansson (V) enligt följande:



princip bör endast göras om det skulle innebära betydande fördyringar eller om kontoret inte har förutsättningar att genomföra en viss uppgift.

## § 21

### Bostadspotential i Stockholm

Dnr T2014-00012

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner anmälan av rapporten Bostadspotential i Stockholm.

#### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 13 januari 2014.

#### 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) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Återremittera förslaget.
  - 2 Att i övrigt anföra följande:

Utredningen påpekar visserligen själva att det här är en översiktlig analys som inte svarar på långa vägar på alla de frågor som är relevanta men vi efterlyser svar på; Vem ska bygga och för vem ska man bygga, vilka infrastrukturinvesteringar krävs? Hur ska man hantera den mark som staden inte äger? Var ska alla skolor, dagis och lekmiljöer som krävs skapas? Detta nämns överhuvudtaget inte i rapporten. Trafikbelastningen behandlas förvisso men inte på ett tillfredsställande sätt. Man har kort och gott en förhoppning om att folk ska cykla mer och att man genom att bygga i kollektivtrafik nära lägen lösa problemet.

Den allvarligaste kritiken vi vill framföra är den absoluta negligeringen av de socioekonomiska konsekvenserna som en sådan stadsplanering kommer att få. Det är lätt att förstå att

det som kommer att byggas inte kommer att vara tillgänglig för vanliga hushåll trots att det är den typen av lägenheter som efterfrågas. Det i kombination med de processer som pågår via marknadsanpassade hyror och höga ombyggnadshyror kommer att förpassa vanlig folk i kylan om programmet genomförs. Ett av problemen är att samtliga kommuner i vår region av skilda skäl planerar på liknande sätt. Troligen är antalet människor som kan efterfråga dessa bostäder begränsade. Det är en av de viktigaste anledningarna till varför det inte byggs trots den stora efterfrågan enligt vår bedömning.

Frågan är om det är realistiskt att bygga 140 000 lgh inom loppet av 17 år. Vi är rädda för att den borgliga alliansen bygger luftslott och att det mesta är tom retorik inför valet. Den rådande byggtakten är idag alltför låg och de satsningar som görs i budgeten eller som inte görs i budgeten för att få fart på byggande talar sitt tydliga språk.

Vi föreslår dessutom att man måste lägga ner Bromma flygplats och frigöra dessa ytor för bostäder enligt våra tidigare förslag om man ska komma upp i de volymer vi nu talar om.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner därefter att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), vice ordföranden Daniel Helldén (MP) och Malte Sigemalm m.fl. (S).

### **Reservation**

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

**§ 22****Bolagisering av stadens renhållningsverksamhet -  
överföring av verksamheten från trafik- och  
renhållningsnämnden till ett nytt bolag inom Stockholm  
Vatten-koncernen. Genomförandebeslut**

Dnr T2014-00018

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige följande:
  - a. Genomförande av förslag till bolagisering och överföring av renhållningsverksamheten från trafik- och renhållningsnämnden till ett nytt bolag inom Stockholm Vatten-koncernen per den 1 juli 2014, godkänns.
  - b. Förslag till ändring i reglementet för trafik- och renhållningsnämnden, bilaga 1 till tjänsteutlåtandet, godkänns.
  - c. Förslag till ändring i renhållningsordningen, bilaga 2 till tjänsteutlåtandet, godkänns.
  - d. Förslag till ändring i avfallsplanen, bilaga 3 till tjänsteutlåtandet, godkänns.
  - e. Allmänna handlingar lämnas över till det nya aktiebolaget Stockholm Vatten Avfall AB (namnförslag), senast den 31 december 2014.
  - f. Den ekonomiska regleringen mellan trafik- och renhållningsnämnden och aktiebolaget Stockholm Vatten Avfall AB (namnförslag) sker enligt föreslagna principer i ärendet.
  - g. Ge styrelsen för Stockholm Vatten AB och trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att verkställa beslutet och vidta åtgärder för genomförande av överföringen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 januari 2014.

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

Att återremittera ärendet om bolagisering av renhållningsverksamheten.

Att en utförlig redovisning ges till trafik- och renhållningsnämnden där fördelar med en bolagisering vägs mot nuvarande organisationsform.

Att en redovisning ges till Trafik- och renhållningsnämnden beträffande på vilket sätt en bolagisering kommer att bli bättre än den organisation som är idag.

Samt att därutöver anföras:

I detta ärende redovisas förslag till:

- Ändring av reglemente för Trafik- och renhållningsnämnden
- Ändring av renhållningsordningen
- Ändring av avfallsplanen
- Nytt reglemente för avfallsnämnden
- Ändring av reglemente för Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Ny bolagsordning för Stockholm Vatten Holding AB
- Ny bolagsordning för Stockholm Vatten Avfall AB

Dessa regeländringar är i sig riktiga om förslaget om förändring genomförs.

Vi anser att det finns en kompetens inom nuvarande organisation inom trafikkontoret för att uppnå stadens höjda ambitionsnivåer rörande en effektiv och miljöanpassad avfallshantering, för att vara utförare av ”kretsloppstjänster”.

I ärendet finns inget underlag, tex en utredning eller andra dokument som påvisar fördelar med en bolagisering. Vilka vinster som skapas och vilka effektivitetsmål som kan uppnås nämns inte. I ärendet redovisas i detalj hur en omorganisation ska gå till och det är i sig bra att det finns organisation och handlingsplan för detta.

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

- 1 Avslå förslaget.
- 2 Att därutöver anföra:

Den moderatledda alliansen ger sig inte utan fortsätter med en dåres envishet att in i det sista bolagisera och sälja ut/skänka bort stadens verksamheter. Bara några månader innan valet driver man igenom en bolagisering av stadens avfallshantering för att i nästa steg sälja ut/skänka bort verksamheten. Vi har sett det alltför många gånger under alliansen styre. För skams skull borde man vänta med detta för att se om man har mandat för en sådan politik. Vi tror att medborgarna lessnat på denna politik och röstar fram en ny majoritet, som sätter medborgarna i centrum och inte säljer ut eller skänker bort kommunal verksamhet.

Vad vi saknar i ärendet är en konsekvensanalys och ett svar på frågan; varför och i vems intresse man gör detta? Vi saknar också en ekonomisk kalkyl som svarar på frågan, vad blir vinsten? Vi tror att detta kostar mer än vad det smakar. Hela förslaget drivs av ideologiska skäl.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer därefter övriga förslag 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**

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

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

### **Särskilt uttalande**

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

Vi ser positivt på överflyttningen av renhållningsverksamheten till ett eget bolag underställt en ny nämnd förslagsvis benämnd Kretsloppsnämnden. Vi ser också att det finns samordningsvinster i att samla vatten, avlopp och renhållning under ett övergripande bolag.

Vi vill dock så här inledningsvis i processen flagga för att den kommande utvecklingen för biogasproduktion inte per automatik bör implicera en samrötning av matavfall och avloppsavfall. Kvaliteten och användbarheten hos restprodukterna för de olika avfallstyperna skiljer sig tyvärr åt. Avloppsslammet har en markant högre föroreningsgrad än matavfall. En sambehandling riskerar därför att leda till deponering inte bara av avloppsslammet utan även matavfallsresterna. Detta är en utveckling som vi inte vill se.

## § 23

### **Gångbro mellan Strandvägen och Djurgården.**

#### **Inriktningsbeslut**

Dnr T2013-420-06558

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning avseende utredningsuppdraget för ny gång- och cykelbro mellan Strandvägen och Djurgården. Utgiften för utredningen bedöms till 2 mnkr.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt trafikkontoret att återkomma med förslag till genomförandebeslut för ny bro.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 januari 2014.

#### **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 avbryta projektet.
  - 2 Att i övrigt anföra följande:

Att anlägga ytterligare en bro till Djurgården från Strandvägen har diskuterats och presenterats ett antal gånger de senaste 45 åren. Vi alla dessa tillfällen har förslagen avvisats med motiveringen att det inte är påkallat att bygga en ny bro. En bro riskerar att minska rörligheten för båttrafiken, påverka miljö menligt och saknar egentligt behov. Detta gäller då som nu. Att det fanns en provisorisk bro vid

nuvarande bros uppförande gör inte saken bättre.

Det finns ett förslag från Djurgårdsförvaltningen på en ny bro längre österut. Denna tas inte upp i ärendet. Det har nyligen färdigställts ett besökscentrum vid befintlig bro. Ny bro kommer att landa fel i förhållande till denna inrättning. Vi notera också att varken Stadsmuseet eller Skönhetsrådet konsulterats i detta ärende trots att det finns en längre lista på konsulterade.

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

Att godkänna kontorets redovisning samt  
Att uppdra åt trafikkontoret att ta fram ett genomförandebeslut för en ny, fast, gång- och cykelbro mellan Strandvägen och Djurgården.

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

- 1 Avslå förslaget.
- 2 Att därutöver anföra:

Politik handlar många gånger om att välja. Att välja bygga spårtrafik ut till Djurgården eller att bygga Förbifart Stockholm innebär att andra viktiga infrastrukturprojekt får stryka på foten. I sin budget har alliansen fastslagit att en gångbro mellan Strandvägen och Djurgården ska anläggas. Varken i detta ärende eller i alliansen budget redovisas skälen till varför just denna bro ska byggas. Inte heller framgår vilka andra infrastrukturprojekt som därmed har skjutits på framtiden.

Vi kan helt enkelt inte se varför denna satsning ska ske. Många andra behov finns. Ett sådant är exempelvis behovet av gångbroar över Nynäsvägen i höjd med Globen och Arenan.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer 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.

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

Vid protokollet

Åse Geschwind