



Tid Torsdagen den 23 augusti 2012 kl 16.35 – 16.55

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Måndagen den 3 september 2012

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniel Valiollahi (M)

Annika Davidsson (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

Jimmy Lindgren (S)

för Datevig Tjärnberg (M)

för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)

Jesper Svensson (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Hanna Helsing (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Maria Antonsson (MP)

Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

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

§ 1**Val av justerare och tid för justering****Beslut**

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

Justering sker måndagen den 3 september 2012.

§ 2**Frågor för beredning och information från kontoret**Svar på fråga om hastighetsbegränsning på Hägerstensvägen

Mattias Lundberg svarar på fråga från Annika Ödebrink (S) ställd på nämnden den 19 april. Frågan handlar om i fall det finns möjlighet att få ner hastighetsbegränsningen till 30 km/h på Hägerstensvägen mellan Axelsberg och Mälarhöjden.

Kontoret avvaktar en ny hastighetsplan för området innan man vidtar några åtgärder här. Arbetet med den nya planen pågår.

Svar på fråga om hastighetsbegränsning på Hägerstensvägen mot Södertäljevägen

Mattias Lundberg svarar på fråga från dåvarande vice ordföranden Emilia Hagberg (MP) ställd på nämnden den 19 april. Frågan handlar om i fall det finns någon möjlighet att få ner hastigheten där man svänger av Hägerstensvägen mot Södertäljevägen.

Kontoret bedömer inte att det är något trafiksäkerhetsproblem här.

Information om studentflak

Mattias Lundberg ger en lägesrapport om sommarens studentflak.

Rapport om Söderledstunneln

Per Anders Hedkvist informerar om bedrägeriförsöket mot trafikkontoret inom projektet Söderledstunneln.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden tackar för informationen.

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

Inkomna skrivelser m.m. till trafik- och renhållningsnämnden enligt förteckning från den 13 augusti 2012 och den 23 augusti 2012 anmäls.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner anmälan.

§ 4

Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret

Dnr T2012-010-00081

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 juni 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2012-005-01290

Protokoll 5 och 6/2012 från trafik- och renhållningsnämndens och Stockholms Stads Parkerings AB:s gemensamma råd för funktionshinderfrågor anmäls. Rådets sammanträde hölls den 14 maj respektive 4 juni 2012.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 7 2012

Dnr T2012-112-00091

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 augusti 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 7

Framkomlighetsstrategi - slutversion och redovisning av remiss.

Parkeringsplan - förslag till remiss

Dnr T2008-310-02378 och T2012-310-02254

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Framkomlighetsstrategi.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Parkeringsplan för att skickas på remiss.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 juli 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Godkänna att förslaget till parkeringsplan sänds ut på remiss.
 - 2 I huvudsak godkänna kontorets förslag till framkomlighetsstrategi.
 - 3 Samt anför därutöver följande:

Vi välkomnar att staden vill anta en strategi för framkomlighet som överensstämmer med den politik som Miljöpartiet under lång tid drivit. Att ge prioritet för gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik genom att reducera biltrafiken, samt öka framkomligheten i vägtrafiken genom att minska antalet parkeringsplatser på huvudgatorna är i linje med vår syn på hur transporterna ska prioriteras och ordnas i gaturummet.

Det är tillfredsställande att trängselskatten lyfts fram som den enskilda åtgärd som givit störst förbättring på framkomligheten i Stockholm på senare år. Att kontoret nu ser det som en nödvändighet att ytterligare minska biltrafiken ger hopp om ännu större förbättringar i framkomligheten, samt en mänskligare och miljövänligare stad att vistas i. De fyra planeringsinriktningarna i framkomlighetsstrategin ger en god vägledning för att implementera framkomlighetsstrategin i stadens trafikfrågor.

Vi vill dock se kraftfullare ambitioner i följande mål:

A3 Andelen av alla resor i högrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030.

Antalet cyklister har enligt handlingsplanen ökat med 80 procent på 10 år och idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

B3 Det ska vara lätt att hitta en bilparkeringsplats. Efterfrågan på parkeringsplatser ska inte överstiga 85 procent av utbudet år 2030.

Fler bilparkeringsplatser totalt innebär en ökning av trafiken då fler ser bilresor som ett attraktivare val framför andra färdmedel. Miljöpartiet anser att innebörden av målet går emot framkomlighetsstrategins intentioner. Antalet bilparkeringsplatser i gatunivå ska bli färre enligt strategin, men öka totalt sett genom parkering under jord eller inom fastigheter. Miljöpartiet vill att det totala antalet parkeringsplatser inom staden ska bli färre, framförallt genom färre gatuparkeringar. Parkering under jord eller inom fastigheter är sedan upp till privata aktörer att lösa på marknadsmässiga grunder. Antalet cykelparkeringsplatser ska kraftigt öka, men målet nämner inte ens dessa trots att planen företräder en ökad cykling.

D2 Den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att vägtrafiken behöver minska med 20 procent till år 2030 för att målen om minskade koldioxidutsläpp ska kunna nås. Utredningens trafikprognoser för detta visar på 25 procents minskningar av vägtrafiken i storstadsområden. Miljöpartiet anser att Framkomlighetsstrategin för att anses ha ambitionen att nå klimatmålen ska ha målet att vägtrafiken ska minska med minst 25 procent till 2030 (från 2010 års nivåer).

D4 Andelen invånare som upplever att trafiken inte orsakar allvarliga problem i sin stadsdel ska vara minst 80 procent år 2030.

Målet har enbart ambitionsnivån att behålla resultatet från miljöenkäten från år 2010. Staden bör ha en högre ambition än att acceptera att 200 000 invånare upplever att trafiken orsakar allvarliga problem i sin stadsdel.

Till åtgärdsförslag 9 i Handlingsplanen ska följande tillägg göras: "I planen ska även en inventering genomföras samt förslag tas fram på var trottoarer kan breddas i ytter- och innerstaden, samt nya byggas i ytterstaden där sådana saknas. Inventeringen ska även ge förslag på var mittrefuger behöver breddas."

De föreslagna åtgärderna i det nationella och regionala vägnätet bidrar till ett ökat bilinnehav, ett ökat bilresande och en minskad relativ andel gång, cykel och kollektivtrafik. Denna utveckling motverkar möjligheten att nå intentionerna i framkomlighetsstrategin. Den sammantagna forskningen på området stärker även detta. Framkomlighetsstrategin förklarar inducerad trafik (*nya vägar skapar mer trafik genom ökad attraktivitet*) och fastslår att regionen får exakt den trafikmängd i högrafik som man skapar vägkapacitet åt. Miljöpartiet anser att regionen behöver en modern och miljövänlig transportplanering som tillsammans med stadens framkomlighetsstrategi förstärker varandras ambitioner och uppnår transportsektorns samlade målbild.

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

- 1 Att i huvudsak godkänna föreliggande förslag till framkomlighetsstrategi
- 2 Att i huvudsak godkänna föreliggande förslag till parkeringsstrategi
- 3 Samt att därutöver anföra

Allt fler trängs om utrymmet på Stockholms gator. För att trafiken att flyta bättre och trängseln att minska krävs till syvende och sist investeringar i den regionala infrastrukturen. Tunnelbanans utbyggnad är avgörande för Stockholms framtida tillväxt och för stockholmarnas väl. Samtidigt har Stockholms stad inte råd att luta oss tillbaka och vänta på att stat och landsting ska agera. Staden måste göra det vi kan för att minska trängseln i trafiken och skapa bättre flöden i och genom Stockholm. En av de viktigaste byggstenarna är givetvis Förbifart Stockholm, som är och förblir ett av Stockholms viktigaste projekt. Arbetet med att förbättra trafikflöden och minska trängseln får dock inte stanna vid förbifarten. Staden kan och bör göra mer. Två områden som staden ska fokusera på under 2013 är att understödja utvecklandet av miljövänliga bilpooler och att utveckla stadens citylogistik. Det går att se flera tydliga trender i stockholmarnas resande. Resor till och från jobbet dominerar fortfarande, tätt följt av resor för inköp och service. I den sistnämnda sfären dominerar kvinnor. (Kollektivtrafikbarometern och Trafikverket) Stockholmsregionen är den region i Sverige där kollektivtrafiken är mest vanlig. Trenden med allt fler cyklister håller i sig. (Trafikanalys)

Samverkan på bred front

För att Stockholm stad ska bli mer framkomlig måste samverkan ske på bred front från olika samverkande delar i samhället.

Det går inte enbart att höja parkeringsavgifter inom staden för att komma tillrätta med en alltmer växande trängsel och framkomlighetssituation. Denna åtgärd kan dock vara en av flera olika metoder. Ett problem i dag är felparkerade fordon som dubbelparkerar eller skapar övriga slag av hinder för trafikflödet. En effektiv och snabb bortforsling av fordon bör initieras så att fordon kan bogseras bort direkt när man felparkerar. I många storstäder har man byggt upp organisation med mindre bogserbilar som är stationerade i ett lokalområde, och som transporterar bort fordon direkt efter det att man fått en p-bot. Detta skulle gälla för kollektivkörfält eller vid dubbelparkering.

Som komplement till avgiftshöjningar på gatorna inne i innerstaden behövs även ett ökat antal infartsparkeringar utanför innerstan som möjliggör en fortsatt resa med kollektivtrafik, cykel eller till fots. För att ge smidiga byten till annat färdmedel gäller det både att de ligger nära infartsleder och kollektivtrafik men även att de finns lediga platser, tydlig information och låg avgift eller möjlighet att betala med SL Access eller lånecykelkort.

Infartsparkeringarna i dagsläget bygger på en arbetsresa in till stan där bilen lämnas på morgonen och hämtas på kvällen. Detta avspeglas bla i priserna där infartsparkering bara är tillåten vid betalning 05-09 och parkering som längst till 24. Även om det resandemönstret är det vanligaste finns det motsatta med boende i innerstan som behöver bil i eller till arbete utanför staden men som klarar den första delen av resan på annat sätt. För att möjliggöra den pendlingen med infartsparkering nattetid krävs utöver en justering av prislistan även ökad

satsning på trygghet då det är mindre folk i rörelse på natten.

Bygg ut kollektivtrafiken – Enhetstaxa inom länet

Framförallt måste kollektivtrafiken byggas ut för att erbjuda alternativ till den egna bilen. Detta kräver stadens aktiva samverkan med SL.

Tex utbyggnad av tvärförbindelser mellan olika områden och hur en strategidiskussion om SL taxan för att få fler resenärer. System med BRT bussystem kan etableras mycket fortare och smidigare än en utbyggnad av spårvagnar i Stockholms innerstad. Stombuss 4 bör inte konverteras till spårväg utan byggas efter BRT principen. T bana bör byggas från Odenplan till Karolinska sjukhuset.

En översyn av SL taxan bör initieras för att återinföra en enhetstaxa och där biljettpriset sätts attraktivt så att fler väljer kollektiva färdmedel. Idag är SL i kris och månadskortets höjning var inte för att höja kvalitén på kollektivtrafiken, utan höjningen var till för att minska SLs katastrofala underskott.

Spårväg syd byggs mellan Flemingsberg och Tyresö

Arbetet med att utveckla spårväg Syd bör intensifieras.

En dragning från Flemingsberg över Skarpnäck till Tyresö borde vara utgångspunkten för planering av sträckningen. Då skulle vi få en ordentlig sträcka där olika infrastrukturella etableringar kunde uppstå.

Utbyggnad av bilpoolsverksamhet

Bilpoolsverksamheten inom Stockholms stad behöver utökas. En satsning på fler strategiska uppställningsplatser bör tas fram. Stadens kommunala förvaltningar borde helt övergå till att ansluta sig till bilpooler som även kan nyttjas av Stockholmare under kvällar och helger.

Det innebär att under dagtid nyttjas de av kommunalt anställda och övriga tillfällen är dessa bokningsbara för Stockholmare.

I varje nybyggnadsprojekt av bostadsfastigheter bör det ingå parkeringsgarage alternativt bilpoolsuppställningsplats, där det så är möjligt. Detta kan regleras med i samband med markanvisningen. Tanken med detta är att man slipper ytparkering i tex stadens ytterområden och att har man garageplats är det inte lika naturligt att ta bilen till jobbet.

Styr infrastrukturen av arbetsplatserna

Staden bör även hårdare än i dag styra stadens infrastruktur beträffande arbetsplatser.

Idag är det många arbetsplatser som är belägna i innerstaden, vilket skapar resemönster att man måste åka in till "city". På sikt bör staden planera för tex fler kontor och administrativa arbeten utanför tullarna. Det gäller i hög grad kommunala förvaltningar som inte nödvändigtvis behöver ha citylägen. En utflyttning av kommunal administration kan på sikt även skapa mervärde för det område som man är förlagt i. Ser man till hur arbetsplatser är belägna i Stockholm är det en ojämlikhet mellan stadens olika delar.

Höjd trängselskatt

Trängselskatten som infördes under S, V och MP majoritet mötte kraftigt motstånd från den dåtida borgerliga oppositionen. Det skulle bli butiksdöd i innerstaden och trängselskatter skulle innebära totalt kaos. Friheten var hotad. Nu har dock den nuvarande allians majoriteten ändrat uppfattning och

verkligheten kommit ifatt.

Nuvarande nivå av trängselskatten har legat fast sedan den infördes.

Trängselskatten bör höjas i syfte att minska trafikflödena in till staden.

När det gäller utbyggnaden av kollektivtrafiken i innerstaden är det viktigt att man räknar med och tar fram ytterligare platser för angöring av kollektivtrafikresor sjövägen. Stockholm är en sjöstad och vattenburen kollektivtrafik bör prioriteras lika högt som nya busslinjer.

Samordning av planerade gatuarbeten

En viktig faktor till att Stockholm ”korkar igen” är att många gatuarbeten sker under en koncentrerad del av året. När det gäller gatuarbeten bör dessa i en framtid samlokaliseras med övriga intressenter så att störningar i framkomligheten minimeras.

Utbyggnad av låncykelsystem – Fler intressenter

Idag har Stockholm ett låncykelsystem som är i bruk i innerstaden.

Låncykelsystemet bör byggas ut till ytterstaden och det bör vara fler intressenter än en, som staden gör avtal med. Fördelen är att det blir konkurrens och ett låncykelsystem kan omfatta hela Stockholm.

Fria val skapar nya reseströmmar

Vi ska i detta sammanhang inte helt negligerade de resandeströmmar som tex fri val av skola, val av vårdcentral, val av fritids verksamhet etc skapar.

Många föräldrar skjutsar sina barn till och från och många kanske väljer bil framför kollektivtrafik när de besöker sin vårdcentral.

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

- 1 Delvis avslå kontorets förslag till Framkomlighetsstrategi
- 2 Strategin revideras i enlighet med föreslagna huvudmål och därmed fastslår att Förbifart Stockholm ej bör byggas
- 3 I huvudsak godkänna kontorets remissförslag till Parkeringsplan
- 4 Därutöver anföra följande:

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans ställs dock den viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen. Däremot skriver man att ”I en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högttrafik som man skapar vägkapacitet åt. Vill man ha mindre biltrafik krävs andra åtgärder, till exempel trängselskatt eller andra brukaravgifter.”

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. Helt oförenligt med den övergripande inriktningen i den föreslagna strategin.

Målen i strategin är också alltför lågt ställda om man har ambitionen att uppnå EU:s miljö kvalitetskrav. Man bör i stället utöka och utvidga systemet med trängselavgifter på utsatta platser i staden, t.ex. snarast införa trängselavgifter på

Essingeleden och höja avgifterna, för att minska belastningen på vägnätet, skapa incitament för att inte använda bilen privat, och framförallt ge plats och ekonomi för den nytto- och kollektivtrafik som behöver komma fram och utvecklas i regionen.

Annars innehåller förslaget till Framkomlighetsstrategi och remissförslaget till Parkeringsplan många bra förslag som (V)i sedan länge drivit. Vem vet, snart föreslås kanske en bilfri innerstad...

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 vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Parkeringsplanen

Miljöpartiet stödjer i huvudsak förslagen om ändrad reglering av gatuparkering för bilar i innerstaden. Det är positivt för framkomligheten att stadens parkeringspolitik höjer avgiften för parkering och att parkeringszoner och tider på dygnet utvidgas.

Parkeringsplanen går i riktning mot Miljöpartiets budgetförslag för 2012. Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Avgifterna för parkering ska höjas med 50 procent i innerstaden, vilket leder till en minskning av bilarna på gatuparkeringarna och minskad biltrafik. Antalet parkeringsplatser på gatumark ska minska och parkeringsplatser ska tas bort för att göra det lättare för kollektivtrafik, gående och cyklister att komma fram snabbt och säkert. Det underlättar även för varutransporter, städning av gator och snöröjning. Låga parkeringsavgifter införs i ytterstaden. Boendeparkeringsavgiften höjs med 300 kr per månad för periodbetalning och dygnsparkeingsavgiften med 30 kr per dygn. Felparkeringsavgiften höjs med 300 kr.

Framkomlighetsstrategin angav som prioriterat att öka framkomligheten för stombussarna, bland annat genom att ta bort parkeringsplatser på stadens huvdgator. Parkeringsplanen innehåller inga sådana förslag. Strategin angav även som viktigt att prioritera cykling. Parkeringsplanen innehåller inga förslag på parkeringsplatser för cyklar. Parkeringsplanen kan även stärka cykelinfrastrukturen genom att ta bort parkeringsplatser till förmån för fler cykelbanor. Vi vill med anledning av ovanstående se en parkeringsplan som bättre svarar mot framkomlighetsstrategins intentioner.

§ 8**Bevarande av den gamla eken på Oxenstiernsgatan. Motion (2011:69). Svar på remiss**

Dnr T2012-520-02579

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 juni 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Vi beklagar att Radiohuseken fälldes. Sedan dess fällning har nämnden vid åtskilliga tillfällen haft ärendet i en eller annan form på dagordningen. Vi konstaterar att ett beslut fattat på tjänstemannanivå som skapar en sådan uppståndelse och ett så stort engagemang bland våra medborgare, bör lyftas upp som ett beslutsärende i nämnden innan det verkställs.

§ 9**Jämställd trafik. Motion (2011:72). Svar på remiss**

Dnr T2012-310-02672

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 juni 2012.

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

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

Vi delar kontorets synpunkt att en utredning kring jämställd trafik bör tas fram och föreslår att så sker i enlighet med motionens intentioner.

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis tillstyrka motionen
 - 2 Utöver detta tillföra:

Vägverket tog 2009 rapporten ”Jämställd samhällsplanering – förslag på metod” som analyserar mäns och kvinnors resvanor. En av slutsatserna i rapporten är att män och kvinnor gör ungefär lika många resor på en dag, men att kvinnors resande innebär 20 % mer service- och inköpsresor, medan männen utför rena arbetsresor. Kvinnor utför t.ex. ca dubbelt så många resor som syftar till att hämta eller lämna barn jämfört med män, enligt rapporten. Kvinnor lägger alltså, enligt rapporten, betydligt mer tid på vardagligt resande. I praktiken innebär det också en minskad möjlighet att ta ett arbete längre bort från bostaden eller att jobba heltid, vilket får konsekvenser för de val kvinnor och män gör på arbetsmarknaden. Det leder direkt eller indirekt till att kvinnor i högre utsträckning än män tar jobb till lägre löner men närmare hemmet eller går ner till i arbetstid. Det påverkar kvinnors inkomster under tiden som förvärvsarbetande, men också senare i livet deras pensioner, negativt. På så sätt försvårar den fysiska planeringen möjligheten till ekonomisk jämställdhet mellan män och kvinnor.

Begreppet ”livspusslet” har under de senaste åren diskuterats i en mängd olika sammanhang. Vad frågeställningarna handlar om är hur människor får livet att gå ihop. Uppgiften att kunna kombinera arbete, familj, vänner och partnerskap/äktenskap/samboliv blir mer och mer som att lägga ett pussel, ett pussel som för kvinnorna har många fler bitar då kvinnor ofta tar ansvar för både förvärvsarbete och hemmet. En genusmedveten stadsplanering kommer aldrig ensamt att lösa livspusslet, eller för den delen den ojämslilla arbetsdelningen i hemmen. En genusmedveten stadsplanering kan dock vara en byggsten på vägen. Om vi menar allvar med att fler kvinnor ska ha möjligheten till heltid måste det också vara praktiskt möjligt att kombinera med vardagslivet, då kan stadsplanering vara en del i lösningen. För att sätta ord på den tid alla våra vardagliga åtaganden tar, och den förflyttning i rummet som krävs för att utföra dem har ett användar forskarna Anita Larsson och Anne Jalakas i sin skrift ”Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv (SNS förlag 2008)

begreppet tidsgeografi. Det som har föranlett våra allt mer komplexa lösningar för att få vardagen att gå ihop är uppdelningen av hem och arbetsplats, och regionsförstoringar med allt längre pendlingsavstånd, menar Larsson och Jalakas i samma text. Regionsförstoringen av städer gör att det uppstår svårigheter med att kombinera familj och barn med långa resor till och från arbetet. Lösningen blir ofta att en av föräldrarna, ofta kvinnan, avstår från att ta ett arbete långt ifrån hemmet eller arbetar deltid. Normen för arbetsfördelningen är en heltidsarbetande man med en deltidarbetande hustru, med sitt arbete på så pass nära håll att hon kan sköta hem och barn, skriver Gunnel Forsberg i sin text "Den genderiserade staden" (Speglingar av rum, Symposion 2005). Detta förstärker de processer som gör att kvinnor har lägre inkomster än män, men det förstärker också den ojämna fördelningen av det obetalda hushållsarbetet konstaterar Larsson och Jalakas.

En stads- och trafikplanering som synliggör tidsgeografin och aktivt vidtar åtgärder för att förenkla för det vardagliga livet, med pendelresor för att handla, hämta barn och så vidare, kan mot den här bakgrunden skapa bättre förutsättningar för att nå jämställdhet. Det krävs då att stads- och trafikplaneringen synliggör mer än var människor bor och jobbar. Det handlar inte om att synliggöra endast hur kvinnor till vardag rör sig genom staden och varför, utan att synliggöra alla individers vardagsliv. Ett sätt att göra det, som lyfts av flera forskare är att ta fram och synliggöra medborgarnas erfarenheter av både produktion och reproduktion. Larsson och Jalakas föreslår att man ska utveckla tidsgeografiska data, som de kallar tidsgeografiska dagsprogram. De tidsgeografiska dagsprogrammen kan antingen vara baserade på enskilda människors redogörelse för hur de organiserar sin dag, eller konstrueras utifrån generella antaganden om hur lång tid vardagens aktiviteter tar för olika slags människor. Jämförelser mellan olika områden bör leda till slutsatser om hur vissa gatustrukturer och trafiklösningar möjliggör och skapar större frihet, medan andra fungerar som inlåsand. Slutsatserna kan ligga till grund för hur nya områden planeras.

Tidsgeografiska dagsprogram skulle både som motionären lyfter fram beskriva mäns och kvinnors olika resemönster i olika stadsdelar, och därmed kunna ligga till grund för en bättre samhällsplanering.

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 Kajsa Stenfelt (V).

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.

§ 10

Frekvent sandupptagning på hårt trafikerade gator och införande av nya städmaskiner i Stockholm. Motion (2012:3). Svar på remiss

Dnr T2012-440-02673

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets 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 4 juni 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

§ 11

Angående trafiksituationen i Solberga. Svar på skrivelse från Kajsa Stenfelt (V) och Sebastian Wiklund (V)

Dnr T2010-320-04365

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen från Kajsa Stenfelt (V) och Sebastian Wiklund (V).

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 21 maj 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Det är tråkigt att man inte anser sig kunna bemöta Solbergabornas önskan om en tryggare trafikmiljö, men man får anta att saken är noga utredd, då svaret på skrivelsen kommer efter ett år och nio månader.

§ 12**Angående parkeringssituation i Fagersjö. Svar på skrivelse från Malte Sigemalm (S)**

Dnr T2012-340-01330

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 juni 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Kontoret bör med anledning av den nya Framkomlighetsstrategins intentioner samt stadens nyantagna Miljöprogram, vilka ska vara vägledande för kontorets arbete, framöver inte längre i sina remissvar till stadsbyggnadskontoret kräva att ”tillräcklig parkering ordnas på kvartersmark”. Så även i ytterstaden. Parkeringsplatserna behöver minska både på kvartersmark samt stadens allmänna ytor för att vi ska kunna nå upp till våra övergripande miljömål.

§ 13**Passage vid Årstaängsvägen vid Liljeholmen/Marievik. Svar på skrivelse från Kajsa Stenfelt (V)**

Dnr T2012-410-02865

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 juni 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

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

Särskilt uttalande

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

Vi Socialdemokrater instämmer i skrivelsen från V, beträffande nuvarande situation. Det är glädjande att kontoret tagit tag i frågan och ser över möjlig ny utformning av platsen.

§ 14**Upphandling av flyttning, förvaring, utlämning och skrotning av fordon**

Dnr T2012-350-02578

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att färdigställa förfrågningsunderlag, i enlighet med direktiven i tjänsteutlåtandet, och genomföra upphandling av flyttning, förvaring, utlämning och skrotning av fordon.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att fastställa förfrågningsunderlag och att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut samt att teckna avtal.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt förvaltningschefen att fatta beslut om att utnyttja/inte utnyttja option om förlängning av avtalsperioden för dessa avtal upp till en sammanlagd tid om två år.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 4 juni 2012.

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 ger kontoret i uppdrag att färdigställa förfrågningsunderlag, i enlighet med direktiven i tjänsteutlåtandet, och genomföra upphandling av flyttning, förvaring, utlämning och skrotning av fordon.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt trafikdirektören att återkomma till nämnden med det färdiga förfrågningsunderlaget innan tilldelnings- och anskaffningsbeslut fattas och avtal tecknas.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden justerar beslutet omedelbart.
- 4 Att därutöver anföra:

Miljöpartiet har vid flertalet upphandlingsärenden bett om att få ett mer omfattande beslutsunderlag. I det här fallet omfattar värdet av upphandlingen drygt 6-7 miljoner kronor, men endast några få rader i underlaget beskriver inriktning för förfrågningsunderlaget. Detta finner vi högst oproportionerligt. Vi vill att kontoret återkommer till nämnden med det färdiga förfrågningsunderlaget för godkännande innan tilldelnings- och anskaffningsbeslut fattas och avtal tecknas.

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 Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

(V)i anser fortfarande att kontorens kärnverksamheter skall drivas i egen regi.

§ 15

Upphandling av blomsterprogram för stadsdelarna i Västerort

Dnr T2012-400-03151

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen av denna entreprenad och ge trafikdirektören i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 8 juni 2012.

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 ge kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med det färdiga förfrågningsunderlaget innan denna upphandling genomförs samt att därutöver anföra:

Miljöpartiet de gröna ser mycket positivt på att Trafikkontoret arbetar för att inga växtbekämpningsmedel används i sommarblomsprogrammet och att man har som ambition att använda sig av närproducerade växter så långt detta är möjligt. Då denna upphandling värderas till ca 1 miljon kronor vill Miljöpartiet ha ett mer detaljerat underlag för att nämnden ska kunna fatta ett så riktigt beslut som möjligt.

Beslutsgång

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

(V)i anser fortfarande att kontorens kärnverksamheter skall drivas i egen regi.

Vid protokollet

Åse Geschwind