



Tid: 15 maj 2007 kl 16.30 – 17.45

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 15 maj 2007

Mikael Söderlund

Jan Valeskog

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande

Jan Valeskog (s), vice ordförande

Tord Bergstedt (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Inge-Britt Lundin (fp)

Anders Broberg (kd)

Mats Lindqvist (mp)

Annika Ödebrink (s)

Jimmy Lindgren (s)

Torhild Lamo (v)

Ersättare

Lars Bengtson (m)

tjänstgörande

Bo Arkelsten (m)

Datevig Mardirossian Lönn (m)

Christoffer Kuckowski (m)

Åsa Nilsson Söderström (fp)

Hampus Rubaszkin (mp)

Charlotte Svensson (s)

tjänstgörande

Adnan Bozkurt (s)

Milly Namiro Darlson (s)

Lars Randerz (s)

Kajsa Stenfelt (v)

Personalföreträdare

Charlie Magnusson, SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Erik Andersson, Louise Bill, Christina Durling, Ted Ell, Lars Jolérus, Eva Leijon, Ulla Ritzén, Anette Scheibe, Marita Söderqvist, Göran Gahm och Ingrid Gyllfors samt borgarrådssekreteraren från roteln Ylva Lageson och biträdande borgarrådssekreterare Magnus Thulin.

Vidare de förtroendevalda revisorerna Bengt Leijon och Håkan Apelkrona samt tjänstemännen från revisionskontoret, enhetschef Jan-Erik Ek och revisor Staffan Brunborg §§ 1-2.

§ 6

Förslag till taxa för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen i Stockholm och Huddinge. Remiss

Dnr T2007-000-01004

Protokollsutdrag

Trafikkontoret och exploateringskontoret hade den 27 april 2007 avgivit gemensamt tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser trafik- och renhållningsnämnden - enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Nämnden hemställer hos kommunfullmäktige om erforderlig budgetjustering med anledning av eventuellt införande av en ny dagvattentaxa.
3. Nämnden uppdrar åt trafikkontoret att i samråd med exploateringskontoret inleda förhandlingar om ett nytt markavtal med Stockholm Vatten AB i enlighet med redovisningen i utlåtandet.
4. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till gemensamt förslag som redovisas i **bilaga B1**.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Nämnden hemställer hos kommunfullmäktige om erforderlig budgetjustering med anledning av eventuellt införande av en ny dagvattentaxa.
3. Nämnden uppdrar åt trafikkontoret att i samråd med exploateringskontoret inleda förhandlingar om ett nytt markavtal med Stockholm Vatten AB i enlighet med redovisningen i utlåtandet.
4. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservationer

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga B1**.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande avgavs av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt **bilaga B2**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 6, bilaga B1

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-05-15

Tillhör ärende 6

Förslag till taxa för den allmänna
vatten- och avloppsanläggningen
i Stockholm och Huddinge.
Remiss

Mats Lindqvist (mp)
Torhild Lamo (v)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att godkänna trafikkontorets andra och tredje förslag till beslut.

Samt

att därutöver anföra följande:

Stockholm kallas inte utan orsak för Nordens Venedig. Den kombination av salt och sötvattensfjärdar samt flera mindre småsjöar, varav de flesta är bad och fiskebara mitt inne i en storstad, är unikt bland världens större städer.

Den alltmer ökande biltrafiken utövar emellertid en kraftig negativ verkan på Stockholms sjöar. Trafikdagvatten, bemängt med negativt verkande näringsämnen, tungmetaller, polyaromatiska kolväten och inte minst salt från halkbekämpningen rinner i de flesta fall orenat ut i närmsta tillgängliga vattendrag.

Sjön Trekanten är i dag, på grund av det nedsmutsade dagvattnet från den närbelägna Essingeleden, en helt artificiell sjö, vars funktion som bad och fiskesjö för de kringliggande bostadsområdena endast kan upprätthållas genom konstgjord syresättning av vattnet samt genom tillsättning av dricksvatten.

Flera av Brommasjöarna drabbas årligen av fiskdöd. Sjöarna Mageungen och Drevviken håller på att växa igen. Bällstaån är ett lortigt dike, fyllt av decenniernas försyndelser.

Det är Stockholm vattens uppgift att lösa Stockholms sjöars problem, genom egna åtgärder och genom samordning av kunskapspridning hos övriga aktörers vattenrelaterade projekt.

Detta arbete ska regleras genom Stockholms stads vattenstrategi.

På grund av den borgerliga majoritetens mycket snäva tolkning av Vattentjänstlagens paragrafer som reglerar vattenavgifter och vattentaxan, så kan Stockholm vatten inte längre få fram medel för att åtgärda problem med nedsmutsat dagvatten i Stockholm. Frågan om dricksvattenframställning, dito leveranser samt borttransport och behandling av avloppsvatten har i sak ingenting att skaffa med nedsmutsat dagvatten.

Att Stockholm vatten därför vill ta ut kostnaderna för behandlingen av nedsmutsat dagvatten hos dem som orsakar problemen är därför fullt rimligt och riktigt.

Detta är i överensstämmelse med PPP (Polluters Pay Princip) och är även riktigt utifrån EU:s Vattendirektiv.

Att detta rubbar balansen mellan skattekollektivet och taxekollektivet må vara riktigt men detta är en konsekvens av den borgerliga majoritetens syn på vattentaxan i Stockholm. Det är dessutom bra att kostnaderna för att åtgärda biltrafikens negativa påverkan på stadens sjöar och vattendrag tydliggörs.

Att Trafikkontoret vill kompensera sig för dessa merkostnader genom att ta ut avgifter för Stockholm vattens vatten och avloppsledningar som ligger nedgrävda i Trafikkontorets gator och vägar förefaller inte rimligt. Dricksvatten och avloppshantering måste betraktas som livsnödvändiga samhällsfunktioner, oumbärliga för att praktiskt taget samtliga andra funktioner i staden ska fungera. De utgör ett så kallat naturligt monopol, som inte på något vis går att välja bort. Trafikkontorets kostnader för att dessa ledningar ligger där de ligger måste vara mycket låga, närmast obefintliga.

Däremot så kan det vara rimligt att Trafikkontoret tar ut en löpande avgift för varje dag som Stockholm vatten måste göra och hålla hål i gatorna för att komma åt att serva och reparera sina ledningar – med syftet att Stockholm vattens arbeten ska vara så effektiva som möjligt.

Det är även rimligt att denna nyordning, där Trafikkontoret får betala för den vattenförorening som orsakas av trafiken på de gator och vägar som Trafikkontoret ansvarar för, inte införs förrän till nästa budgetår.

Det ger Trafikkontoret tid att planera för detta och bör förhoppningsvis leda till att Trafikkontoret utökar arbetet med att försöka åtgärda de vattenföroreningsproblem, som biltrafiken i Stockholm orsakar, oavsett om man kommer fram till att Trafikkontoret bör driva egna trafikdagvattenreningsanläggningar, halkbekämpa med annat mindre skadligt salt, använda annan vägbeläggning, eller utökade kampanjer gentemot stockholmarna och boende i grannkommuner för ökad miljöbilsanvändning, logistikstöd till företagare inom åkeribranschen, PAH-fria däck eller vad som nu kan tänkas finna gehör hos den borgerliga majoriteten i Trafiknämnden.

Tillhör § 6, bilaga B2

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-05-15

Tillhör ärende 6

Förslag till taxa för den allmänna
vatten- och avloppsanläggningen
i Stockholm och Huddinge.
Remiss.

Jan Valeskog m fl (s)

Särskilt uttalande

Dagvattenhanteringen är, liksom vattenförsörjning och avloppsreningen, en självklar del av en modern storstads infrastruktur. Staden har enligt oss en självklar skyldighet att se till att det vatten vi lånar från Mälarens naturliga flöde kan återföras och rinna vidare ut i Östersjön utan att skada detta känsliga innanhav. På samma sätt är det vår skyldighet att se till att det vatten som passerar genom vår stad och på olika sätt påverkas av våra aktiviteter tas om hand på ett sätt som inte skadar Mälaren eller Östersjön.

Det innebär givetvis kostnader. Dessa måste fördelas på ett sätt som är förenligt med gällande lagstiftning. De måste också fördelas, och därmed taxsystemet utformas, på ett sätt som garanterar en fungerande verksamhet som uppfyller ovanstående mål och krav.

Utformningen av ett sådant system är i mångt och mycket en teknisk fråga. Det är anmärkningsvärt att ett sådant ärende kan komma så långt att det blir föremål för hantering av kommunstyrelsen utan att stadens förvaltningar har nått enighet om hur en sådan grundläggande infrastrukturfråga bör lösas. Enligt oss visar det på två saker.

För det första framgår tydligt behovet av ett starkt stadsledningskontor med verksamhetskompetens som kan fylla rollen av att koordinera stadens verksamheter så att viktiga funktioner inte äventyras. Ett minimalt stadsledningskontor kan möjligen kontrollera kostnader och säkerställa att stadens budget hålls. Det förmår dock uppenbarligen inte säkerställa att frågor av avgörande betydelse för stadens verksamheter behandlas på ett sätt som skapar förutsättningar för en ordnad och strukturerad hantering av grundläggande infrastruktur. Det i sin tur gör att för staden viktiga målsättningar riskeras. Med andra ord blir verksamheten ineffektiv i ordets egentliga betydelse.

För det andra ger ärendet oss skäl att misstänka att hanteringen av Stockholm Vatten AB, och de förändringar av verksamheten och organisationen som där nu i rask takt genomförs, knappast är genomtänkta eller genomförs på ett sätt som inger förtroende. Att en så central fråga som taxefrågan kan tas fram av den politiska ledningen utan att vara bättre förankrad, eller ha genomgått en grundligare beredning, vittnar om en verksamhet som saknar ledning och riktning.