



Tid: 18 december 2007 kl 16.30 – 17.05

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 18 december 2007

Mikael Söderlund

Jan Valeskog

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande

Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)

Tord Bergstedt (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Inge-Britt Lundin (fp)

Anders Broberg (kd)

Annika Ödebrink (s)

Jimmy Lindgren (s)

Letti Freivalds (s)

Torhild Lamo (v)

Mats Lindqvist (mp)

Ersättare

Lars Bengtson (m)

Bo Arkelsten (m)

Anna Lund (m)

Datevig Mardirossian Lönn (m)

Christoffer Kuckowski (m)

Anna Manhag (m)

Åsa Nilsson Söderström (fp)

Charlotte Svensson (s)

Adnan Bozkurt (s)

Milly Namiro Darlson (s)

Hampus Rubaszkin (mp)

Personalföreträdare

Sonja Mogert, SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Erik Andersson, Louise Bill, Ted Ell, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén, Anette Scheibe och Staffan Forsell samt borgarrådssekreteraren Henrik Nerlund och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 8

Slutbetänkande av klimat- och sårbarhetsutredningen (SOU 2007:60). Remiss

Dnr T2007-007-03810

Protokollsutdrag

Trafikkontoret samt exploateringskontoret hade den 23 november 2007 avgivit gemensamt tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser trafik- och renhållningsnämnden – enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar kontorens gemensamma utlåtande till kommunstyrelsen och åberopar det som svar på remissen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga D1**.

Ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga D2**.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga D3**.

Beslut

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

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar kontorens gemensamma utlåtande till kommunstyrelsen och åberopar det som svar på remissen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservationer

Mot beslutet reserverade sig vice ordföranden Jan Valeskog mf l (s) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga D1**.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga D2**.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga D3**.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande gavs av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) enligt **bilaga D4**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 8, bilaga D1

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-12-18

Tillhör ärende 8

Slutbetänkande av klimat- och
sårbarhetsutredningen

Jan Valeskog m fl (s)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att i huvudsak godkänna förvaltningarnas förslag till yttrande,

att nämnden hos kommunstyrelsen begär att staden under 2008 initierar en uppvaktning av berörda statsråd för att informera om Slussens betydelse för Mälarens reglering samt krav på att staten ekonomiskt måste delfinansiera en ombyggnad för att åstadkomma största möjliga avbördning via den nya Slussen,

samt

att därutöver anföra följande:

Slussen i centrala Stockholm står idag för över 90 av avbördningen från Mälaren vid högvatten. Slussen i Södertälje står således för en mindre del.

Ombyggnaden av Slussen i Stockholm möjliggör nästan en fördubbling av kapaciteten. Förvaltningen undersöker enligt redovisningen om detta innebär att all reglering kan klaras via Slussen i Stockholm.

Oavsett om den nya Slussen i Stockholm kan klara 100% av avbördningen, eller strax därunder, är det av mycket stor betydelse att staten delfinansierar en sådan strategisk anläggning. Det finns inget skäl att Stockholms stad ensam skall finansiera en sluss vars konstruktion är ämnad att klara Mälarens framtida regleringsbehov. Det är en fråga av nationellt intresse. Därför bör staden under nästa år genomföra en uppvaktning av ansvariga statsråd.

Uppenbarligen råder ett stort informationsbehov även på andra områden när utredningen påstår att byggande av Slussen i Stockholm kan ta upp till 15 år, medan en ombyggnad av Slussen i Södertälje endast kommer ta 2-4 år. Ingetdera är sant. Slussen i Stockholm kommer rimligtvis senast stå klar om 10-12 år. En utbyggnad av Slussen i Södertälje innebär enligt Sjöfartsverket omfattande muddringsarbeten, etc och kräver vattendomar, mm. En ombyggnation av Södertälje Sluss förutsätter att staten finansierar hela ombyggnationen på nästan 1 miljard kr. Därutöver krävs muddringsarbeten i Mälaren på omkring 1,5 miljarder kr för att åstadkomma ett farledsdjup som motsvarar den nya Slussens kapacitet.

Det är viktigt att regeringen i detta ärende får en korrekt uppfattning om betydelsen av Slussen i Stockholm och att det är ett legitimt krav från Stockholms stad att staten är med och delfinansierar en sådan ombyggnad.

Vi vill också erinra om att Socialdemokraterna i kommunstyrelsen har föreslagit att en kriskommission bör tillsättas i staden.

Stockholm stad behöver nämligen inte bara ett krisledningssystem som talar om vad vi ska göra när krisen inträffar, eller hur vi hanterar ett ras, en översvämning eller att elen slås ut. Vi behöver också mycket bättre förebygga kriserna genom att bygga rätt, gräva rätt och planera för framtidens klimatförändringar som kommer att komma oavsett om vi vill det eller inte.

En Kommission för att förebygga kriser bör därför snarast tillsättas för att kunna följa det stadsövergripande nödvändiga arbetet som ska förebygga kriser i Stockholm stad. I kommissionen bör alla politiska partier i Stadshuset ingå och dess första uppgift bör vara att ta fram direktiv för en risk- och sårbarhetsanalys för staden. Analyserandet ska ske kontinuerligt och kommissionen ska permanentas eftersom förutsättningar, prognoser och stadsplanering hela tiden förändras och utvecklas. Med analyser och delrapporter som underlag ska kommissionen sedan kunna öka kunskapen om och ge nämnder och kommunstyrelse/kommunfullmäktige beslutsunderlag inför nödvändiga beslut.

Tillhör § 8, bilaga D2

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-12-18

Tillhör ärende 8

Slutbetänkande av klimat- och
sårbarhetsutredningen. Remiss

Torhild Lamo (v)

Förslag till beslut

Att i huvudsak godkänna förslaget,

att att därutöver anföra följande:

Förvaltningen bör tillsammans med övriga berörda förvaltningar och bolag utreda vilka åtgärder som Stockholms stad bör vidta för att kunna stå redo om det värsta, sannolika alternativet vad gäller nederbörd, temperatur och havsytans nivå inträffar.

Vänsterpartiet hoppas bara att denna utredning följs av lika omfattande utredningar och åtgärder för hur vi ska minska våra klimatförändrande utsläpp och på så sätt komma till rätta med problemen med andra medel än att bara öka avrinningen av Mälaren.

Tillhör § 8, bilaga D3

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-12-18

Tillhör ärende 8

Slutbetänkande av klimat- och
sårbarhetsutredningen

Mats Lindqvist (mp)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att i huvudsak bifalla kontorets förslag som svar på remissen,

att komplettera svaret med följande:

Klimat- och sårbarhetsutredning är en framsynt utredning. I stort sett alla samhällsområden som påverkas av ett förändrat klimat har granskats och utredningen har gjort ett heltäckande arbete. Det är viktigt att utredningens resultat tas på största allvar. Stockholm kommer inte gynnas av de intäkter som uppstår med ökad vattenkraft och ökad tillväxt i jord- och skogsbruket, utan drabbas av ökade kostnader. Kostnaderna för anpassning beräknas enligt Miljöförvaltningen uppgå i storleksordningen 1 100-1 900 miljarder kronor under de kommande 100 åren. För stadens del kan kostnader uppstå vid översvämning och därmed påverkan på bl a byggnader, vägar, järnvägar och annan teknisk infrastruktur. Värmeböljor slår extra hårt mot Stockholm stenstad. I övriga världen finns exempel på kostnadseffektiva åtgärder med smart trädstrategi för att dämpa värmen

Kontoret tillsammans bör med övriga berörda förvaltningar och bolag utreda vilka åtgärder som Stockholm stad bör vidta för att bemästra förhållandena enligt det värsta, sannolika alternativet vad gäller nederbörd, temperatur och havsytans nivå. Av särskild vikt på kortare sikt är lämplig tidpunkt för ny vattentäkt och behovet av värmedämpande åtgärder i innerstan. Nya byggnader och infrastruktur måste byggas på ett klimatsäkert sätt. Stockholms stad måste snarast organisera en central samordningsgrupp för stadens arbete med klimatanpassning.

Det behövs också ett fortsatt arbete för att hantera hur staden och andra aktörer ska agera då Saltsjön är högre än Mälaren, förutom fokus på ökad avbördning av Mälaren.

Tillhör § 8, bilaga D4

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-12-18

Tillhör ärende 8

Slutbetänkande av klimat- och
sårbarhetsutredningen

Mikael Söderlund m.fl. (m)
Inge-Britt Lundin m.fl. (fp)
Anders Broberg (kd)

Särskilt uttalande

Det är angeläget att belysa översvämningsriskerna för att möjliggöra att adekvata förebyggande åtgärder vidtas. Vi välkomnar därför slutbetänkandet och instämmer i dess ståndpunkt att staten bör bidra till finansieringen av sådana åtgärder som utgör riksintressen.

Emellertid delar vi inte utredningens slutsats att Stockholms stad i nybyggnationen av Slussen ska stå för en väsentlig del av de merkostnader som en utökad avbördningskapacitet för Mälaren medför. Detta mot bakgrund av att regleringen av Mälarens vattenstånd – vilket utredningen själv konstaterar – utgör just ett riksintresse, sett till de allvarliga konsekvenser en översvämning av Mälaren skulle få för centrala ledningsfunktioner och riksomfattande kommunikationer.

Slussens nybyggnation är komplex och berör flera parter, varav Stockholms stad är en. En rimlig utgångspunkt för finansieringen är att investeringskostnaderna bärs av dem som har nytta av att investeringarna genomförs. Vad beträffar Slussens avbördningskapacitet står det klart att många fler än Stockholms stad är berörda. Mälardalens landshövdingar har av denna anledning föreslagit regeringen att staten bidrar till finansieringen, en ståndpunkt som vi ansluter oss till. Det är också angeläget att staten skyndsamt utser den förhandlingsman som ska lösa finansieringsfrågan.