



**Tid:** 11 november 2008 kl 16.30 – 16.50

**Plats:** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat:** 24 november 2008

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

**Närvarande**

Ledamöter:

Ulla Hamilton (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)  
Kajsa Stenfelt (v)

Ersättare:

Bo Arkelsten (m)  
Datevig Mardirossian Lönn (m)  
Christoffer Kuckowski (m)  
Anna Manhag (m)  
Inga-Lill Larsson (m)  
Milly Namiro Darlson (s) tjänstgörande  
Sebastian Wiklund (v) tjänstgörande

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.  
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Birgitta Björk, Ted Ell, Lars Jolerus, Ulla Ritzén, Anette Scheibe och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreteraren Katarina Larsson och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

## **§ 1** **Justering**

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden utsåg vice ordföranden Jan Valeskog (s) att tillsammans med ordföranden Ulla Hamilton (m) justera dagens protokoll. Justering sker senast den 25 november 2008.

## **§ 2**

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

#### Skrivelse för beredning

Anmälan gjordes av inkommen skrivelse till trafik- och renhållningsnämnden enligt följande:

1. Förenkla för stadens invånare, från ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp) och Anders Broberg (kd).

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt att överlämna skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

#### Information om föredragning av VP 2009

Förvaltningschefen Magdalena Bosson informerade om att en dragning av VP 2009 kommer att hållas i Tekniska Nämndhuset den 5 december. Ett informationsblad om detta är även utdelat till nämnden.

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden tackade för informationen.

#### Föredragning om Norra Länken

Tjänstemannen från trafikkontoret Lars Jolérus höll en förberedande dragning om Norra Länken inför kommande ärende till nämnden.

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden tackade för informationen.

#### Fråga om trafikljus i korsningen Birger Jarlsgatan Odengatan

Ledamoten Anna Johansson (m) ställde fråga rörande ett trafikljus som verkar stå helt fel i korsningen Birger Jarlsgatan Odengatan.

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden uppdrog åt trafikkontoret att besvara frågan vid ett kommande sammanträde.

**§ 3****Anmälan av inkomna skrivelser****Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade att godkänna anmälan.

**Ärendets handlingar**

Inkomna skrivelser, protokollsutdrag m m till trafik- och renhållningsnämnden vilka förtecknats i promemoria av den 4 november 2008, och vad gäller senare inkomna skrivelser m m i promemoria av den 11 november 2008.

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

Dnr T2008-010-00513

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag:

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

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 21 oktober 2008.

**§ 5****Sammanträdestider 2009**

Dnr T2008-010-03720

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden fastställer datum för sammanträden 2009 enligt följande; 20 januari, 10 februari, 10 mars, 14 april, 12 maj, 9 juni, 18 augusti, 15 september, 13 oktober, 10 november och 15 december.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 23 oktober 2008.

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

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

**§ 6****Rättegångsfullmakt för stadsledningskontorets juridiska avdelning**

Dnr T2008-010-03326

Protokollsutdrag

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden utfärdar rättegångsfullmakt för stadsledningskontorets juridiska avdelning enligt följande:

#### RÄTTEGÅNGSFULLMAKT

Förordnande av rättegångsombud vid Stadsledningskontorets juridiska avdelning	Fullmakt för stadsjuristen Catharina Gyllencreutz samt vice stadsjuristerna Kristina Westerlind och Agneta Widerståhl att var för sig såsom ombud företräda Stockholms kommun inom nämndens förvaltningsområde. Med undantag för rätt att mottaga delgivning av stämningar äger ombud den behörighet som anges i rättegångsbalken 12 kap 14 § första stycket. Ombud äger dessutom att på nämndens vägnar uppbära, mottaga och kvittera nämnden tillkommande medel och handlingar, att förordna annan i sitt ställe samt i övrigt vid alla de tillfällen, då Stockholms kommuns rätt inom nämndens förvaltningsområde kan vara ifråga, densamma iakttaga och bevaka.
---	---

#### Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 27 oktober 2008.

#### Nämndens behandling av ärendet

#### Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

#### § 7

#### Anmälan av protokoll 8/2008 från nämndens handikappråd

#### Beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkände anmälan.

#### Ärendets handling

Protokoll från handikapprådets sammanträde nr 8 den 18 september 2008.

#### § 8

#### Anmälan av ekonomisk uppföljning oktober 2008

Dnr T2008-112-00755

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 7 november 2008.

**§ 9****Anmälan av nedskrivningar av fordringar**

Dnr T2008-130-03758

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan av trafikkontorets förvaltningschefs beslut enligt delegation om att nedskriva fordringar avseende Trafikkontoret (förvaltning 181) om totalt 4 124 321:00 kronor till handlingarna (bilaga 1 till kontorets utlåtande) - där varje enskild fordran understiger 400 000:00 kronor.
2. Nämnden lägger anmälan av trafikkontorets förvaltningschefs beslut enligt delegation om att nedskriva fordringar avseende Trafikkontoret / Avfall (förvaltning 187) om totalt 768 306:25 kronor till handlingarna (bilaga 2 till kontorets utlåtande) – där varje enskild fordran understiger 400 000:00 kronor.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 20 oktober 2008.

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

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

**§ 10****Förslag till Vision Järva 2030 (Järvalyftet). Svar på remiss**

Dnr T2008-000-03137

Protokollsutdrag

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd):

1. Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anför följande:

Stadsdelarna runt Järvaområdet har en stor potential som historiskt sett tyvärr dåligt tagits om hand. Järvalyftet är ett berömvärdt och ambitiöst arbete för att målmedvetet höja stadsdelarnas boendekvaliteter. Trafik- och renhållningsnämnden instämmer i huvudsak i kontorens utlåtande, men vill ytterligare understryka vikten av att stadsdelarnas trafikseparering byggs bort. Ytterstaden och innerstaden skapar tillsammans Stockholm och det är viktigt att inte sätta dem i motsatsförhållande till varandra.

För att skapa en sammanhållen stad behövs kloka förtätningar i och mellan befintliga stadsdelar där stadsdel efter stadsdel knyts samman. Detta innebär att varje område kan bli mer levande och bli en del av en stadsstruktur utan barriärer och avbrott. Idag saknas helt kontakt mellan till exempel Tensta och Rinkeby. Rinkeby i sin tur har ingen förbindelse vare sig söderut eller västerut. Från Tensta saknas kopplingar till företagsområdet Lunda. Exempelen är många och gatunäten i hela Järva måste kopplas

ihop.

Trafiksepareringen måste brytas då den både bidrar till otrygghet och är ett hinder för stadsutveckling. På många platser uppstår dålig kontakt mellan gång- och cykelvägar och busshållplatser. Även bostadshus som hör till samma fastighetsbolag, bostadsrättsföreningar och grannskap isoleras från varandra med trafikseparering. När trafikslag blandas skapas ett mer allsidigt gatuliv och därmed bättre förutsättningar för kommersiella etableringar.

Visionen om koppling till angränsande stadsdelar och kommuner är positivt och bör prioriteras. Det är längs dessa leder som nybyggnationen bör placeras. Huvudstråken både på norra och södra sidan av Järva måste utvecklas. Norra Järva kan bli en sammanhängande stadsväv, riktad mot Sollentuna och södra Järva en naturlig del av Lunda/Spånga. Behovet av en länk mellan stadsdelarna på ömse sidor av Järvafältet minskar dock inte. Fältets barriärverkan måste minska och därför är en bussgata och ett beaktande av cyklister/fotgängares behov av koppling mellan Kista och Södra Järva väsentligt för att sammanbindningen ska bli lyckosam.

All ny infrastruktur ger drift och underhållskostnader. Det är därför viktigt att trafikkontoret, som är ansvarig för drift och underhåll, får en delaktig roll i processen redan i ett tidigt skede så att inte onödiga kostnader uppstår i framtiden.

### **Ärendets handling**

Trafikkontorets, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 14 oktober 2008. I utlåtandet föreslogs följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss med kontorens gemensamma utlåtande.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) ställde sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) föreslog följande:
  1. Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
  2. Därutöver anförs följande:

Det är viktigt att framhålla att utveckling varken kan bestå i ett projekt eller i enbart fysiska åtgärder. Idag trycker kommunen fyrfärgsfoldrar och talar om ett "Järvalyft". Samtidigt drar man undan viktiga förutsättningar för en utveckling genom förändrade resursfördelningssystem, nedlagda verksamhetslokaler, minskad offentlig, social och kommersiell service i många ytterstadsstadsdelar. För boende i Rinkeby, Tensta, Husby och Akalla är det lika viktiga frågor som formen och färgen på husen. Utveckling måste ses i ett helhetsperspektiv där offentlig och kommersiell service, samt social utveckling, väger lika tungt som den fysiska miljön.

Det är också uppenbart att den tilltänkta bebyggelsen mot Järvafältet inte kommer att kunna tillföra stadsdelarna de nya kvaliteter som vore önskvärt. De aktuella stadsdelarna borde istället kompletteras med bostäder som är passande för stora barnfamiljer. Exempelvis skulle radhus och mindre flerfamiljshus planeras, eftersom en storskalig bebyggelse redan finns representerad i området.

- 3) Ledamoten Kajsa Stenfelt och tjänstgörande ersättaren Sebastian Wiklund (v) föreslog följande:

Trafik- och renhållningsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss med följande:

Utgångspunkt för visionen är att Järvafältet, Stockholms stad och hela länet ska växa befolkningsmässigt. Stockholm förutses år 2030 få en miljon invånare och länet tre. Järva ska växa som en motor i stadens utveckling. Men ohejdad tillväxt är inte bara av godo. Just nu upplever vi hur tillväxtideologin lett fram till en krasch på bostadsmarknaden i USA och liknande bakslag har vi upplevt på närmare håll här i landet. Vi minns alla fallande bostadspriser även i Stockholm och hur det höga tornet i Kista länge stod tomt. Ibland kan det vara bättre att sträva efter en långsiktigt hållbar utveckling med mänskliga dimensioner och med hänsyn till miljö och hälsoaspekter än att elda under alla grytor samtidigt.

Den starka koncentrationen på Kista har verkat utarmande på Husby och Akalla – för att inte tala om Rinkeby, som nu förlorar stora delar av sin samhällsservice när stadsdelen slagits ihop med Norra Järva. Även stadsdelarna Tensta och Hjulsta har utarmats kommersiellt och socialt. Staden har dessutom sålt Svenska Bostäders fastigheter i Hjulsta till en privat ägare utan att hyresgästerna har haft en chans att säga vad de tycker. Valfrihet gäller absolut inte för de hyresgäster som vill bo kvar i allmännyttan. Baksidan av Kista gallerias tillväxt är att service som banker, detaljhandel och till och med bra mataffärer tenderar att bli en bristvara i de kringliggande stadsdelarna, eftersom lönsamheten minskar för företagen, allteftersom fler och fler kunder tvingas åka till Kista i ärenden som de inte kan uträtta där de bor. Att försöka råda bot på det genom att släppa in bilar i Husby visar bara att man inte förstår orsakssammanhangen. Bara en sådan sak som att flytta stadsdelsförvaltningarna från Husby och Rinkeby, där det är brist på arbetsplatser till det – åtminstone fram till nu – överhettade Kista är exempel på hur politikerna lägger krokben för de ambitioner som de säger sig ha i Järvavisionen.

Samtidigt som Vision Järva 2030 talar om betydelsen av fler arbetstillfällen i Järvas stadsdelar fortsätter avvecklingen av offentlig service inom såväl skolor som vård och omsorg. Den ohämmade friskoleexpansionen har allvarligt underminerat stadsdelens kommunala skolor, senast genom sommarens nedläggning av Dalhagsskolan. Barnen på samma sida av Husby har samtidigt förlorat fritidsgården Gula gården. Med avvecklingen av stadsdelsförvaltningarna i både Husby och Rinkeby undermineras också marknaden för privat handel och service.

#### *Behåll trafiksepareringen - satsa på bra kommunikationer*

I förslaget till vision sägs att det här är första gången man tar ett helhetsgrepp på Järvafältet. Det är inte sant, eftersom de som ursprungligen planerade stadsdelarna tog ett mycket lyckat helhetsgrepp på området. Problemet är snarare att man tappat greppet, eftersom man inte längre bryr sig om att sätta sig in i hur området är tänkt

att fungera. Ett exempel på det lyckade helhetsgreppet är den helt genomförda trafiksepareringen. För den som är uppvuxen vid en bullrig stadsgata i centrala Stockholm är det en lisa att slippa buller, avgaser och smuts från bilarna i närmiljön. Och trafiksepareringen är en viktig trygghetsfaktor inte minst för alla barn som kan röra sig riskfritt till skolor och fritids från Akalla till Kista, eller från Hjulsta till Rinkeby, utan att på något enda ställe behöva korsa en bilväg. Skolorna på Järvafältet får varje år utmärkelser för de säkra skolvägarna samtidigt som föräldrar i andra delar av kommunen äventyrar andra elevers säkerhet utanför skolorna genom att skjutsa sina barn.

Att bryta upp trafiksepareringen ”där det gör nytta” innebär just att man förstör helheten i systemet, vilket är så mycket mera omotiverat som bilvägarna förgrenar sig som ett fiskbensmönster in till minsta skrymsle i stadsdelarna. Respektera alltså trafiksepareringen och gör inga ingrepp i den.

Förslaget att tågen ska stanna i Helenelund, ställer vi oss bakom, liksom planerna på att bygga ut tvärbanan till Järvafältet. Ett annat sätt att förbättra kommunikationerna vore att introducera närtrafikbussar av det slag som finns i andra delar av Stockholmsområdet även på Norra och Södra Järva. En utbyggnad av tunnelbanan till Barkaby är ett annat sätt att förbättra kommunikationerna för Järvaborna. För att Järvaborna och besökare lätt ska kunna ta sig runt i området bör låncyklar finnas tillgängliga både på norra och södra Järva. Det skulle också öka tillgängligheten till de gårdar och kulturminnesmärken som finns på fältet.

#### *Satsa på förebyggande arbete, kultur och mötesplatser*

I Vision Järva finns satsningar på kultur och ungdom. Det ser vi gärna, men hittills har Alliansen gjort tvärtom, dvs. skurit ner på kultur, träffpunkter och förebyggande socialt arbete bland unga. Väl fungerande bibliotek och institutioner som Vår teater är viktiga. Mötesplatser där föreningar kan träffas utan att det kostar pengar behövs. Ungdomsgårdar och fritidshem är viktiga, och en nysatsning på dem vore välkommen. En institution i stil med Fryshuset skulle behövas i den här delen av staden. Det behövs lokaler och arenor för både kulturella aktiviteter, utomhusidrotter och inomhusidrotter, som basket, inomhusfotboll, innebandy osv.

Ett återkommande mantra i visionen är talet om otrygghet. En enkät utvisar att många invånare känner sig otrygga men detta motsägs av offentlig statistik där det framgår att brottsligheten i Järvastadsdelarna är mindre än på andra håll i staden. När folk tillfrågas om det känns mera otryggt att röra sig ute sent på kvällen i till exempel Husby och Rinkeby än i innerstaden eller andra stadsdelar, svarar de allra flesta nej. Det är självklart att relativt hög arbetslöshet medför andra sociala problem som otrygghet och otillfredsställelse. Speciellt som den borgerliga majoriteten för en politik som stigmatiserar de invånare som av olika anledningar inte lyckas skaffa sig ett jobb att försörja sig på. Indragna SL-kort för folk med försörjningsstöd, orimligt hårda krav på arbetssökande gör att många människor har ett svårt liv. Men detta betyder inte automatiskt att bostadsområdet i sig upplevs som otryggt, eller att arbetslöshetsproblemen skulle kunna lösas genom att man bygger om bostadsområdet. Fler fältassistenter som arbetar förebyggande, satsningar på olika typer av öppna träffpunkter och kulturarrangemang som gör att människor i olika åldrar rör sig i området, ökar tryggheten.

Att Stockholm blir alltmer socialt segregerat även i boendet är en konsekvens av ökade klassklyftor och av allt färre hyreslägenheter i innerstaden, i många



kranskommuner och andra så kallat "attraktiva" områden. En utveckling mot marknadshyror, skyhöga kostnader för nyproduktion och fortsatta ombildningar till bostadsrätter kan bara öka segregeringen ytterligare.

Trafiksepareringen är något som gör Järva tryggare än andra delar av Stockholm. Att spränga in radhus- eller parhusområden mellan till exempel Husbys hyresbostäder och Järvafältet skulle uppfattas som ytterst utmanande mot den känsla av gemenskap och sammanhållning som finns i stadsdelen. Om den nuvarande borgerliga majoriteten vill förbättra tryggheten borde de boende istället få tillbaka fritidshem och ungdomsgårdar, man borde satsa på mer personal i skola och förskola, och på bättre samarbete mellan närpolis, sociala myndigheter och skolan. Samt se till att stadsdelarna hålls rena och snygga

#### *Hyresrätten är populär och nödvändig*

I visionen sägs det att man vill skapa större variation i bostadsbeståndet när det gäller ägande och upplåtelseformer – i och för sig lovvärt om detta skulle gälla hela staden och regionen, men det kolliderar också med ambitionen att respektera de boende och deras val av bostadsform. Om man tar Norra Järva som helhet är alltså andelen allmännyttiga hyresbostäder inte högre än snittet i Stockholm som helhet – detta trots intensiv ombildning och utförsäljning i innerstaden. Samtidigt är andelen bostadsrätter väsentligt större här än i Stockholm i allmänhet. Mångfalden av hustyper är också stor. På Norra Järva liksom i Tensta finns stora och små lägenheter i flerfamiljshus i höga och låga hus, i loftgångshus, liksom parhus och radhus – samt enfamiljshus.

I Stockholm råder bostadsbrist. Det är inte alla som har råd att köpa sig en bostad. Därför är det viktigt att det finns hyresrätter vilket också ökar rörligheten på arbetsmarknaden. Ungdomar, som ofta har svårt att etablera sig på arbetsmarknaden, har särskilt svårt att få en egen bostad. Det som skulle hjälpa dem är inte egna radhus, bostadsrätter eller villor – utan hyreslägenheter till rimlig hyra. Ökande hyror i innerstaden – som enligt färskasiffror befolkas av 27 procent låginkomsttagare – gör också att det kan bli en ökande efterfrågan på hyresrätter i ytterområdena från dem som inte kommer att ha råd att bo kvar inne i stan. Om man verkligen vill öka variationen på Järvafältet borde man alltså bygga fler allmännyttiga hyresbostäder i Kista och Akalla. Det handlar också om att respektera människors valfrihet och de som vill bo hos en kommunal hyresvärd. Ett sätt att öka valfriheten och rörligheten på bostadsmarknaden vore också att låta allmännyttan bygga fler kommunala hyresrätter med rimliga hyror i innerstaden. Det skulle bidra till att minska segregeringen.

Svenska Bostäder är ett välrenommerat bostadsföretag. Företaget har tagit många goda initiativ – till exempel när man dragit in ett fibernät i sina hus för att åstadkomma konkurrens och ge hyresgästerna möjlighet att själva välja leverantör av kabel-TV och datortjänster.

Tyvärr kan vi inte ge företaget goda vitsord för de senaste tio femton årens fögderi i Husby och i Rinkeby.

Tidigare hade värden eget yrkesfolk anställt, snickare, elektriker, rörmokare och målare, som kände området och hade ett eget intresse att sköta det. En period fanns en garanti att allvarligare fel avhjälpes inom 24 timmar. Garantin gav hyresgästen en dygnshyra i rabatt för varje dygn därutöver som felet kvarstod. Men någonstans gav hyresvärden upp och nu är underhållet eftersatt. Ytterdörrarna är omålade, det

finns betong- och plåtskador på fasaderna, underhållet av lägenheterna släpar också efter. Men husen är i grunden välbyggda. Dock finns vissa generella behov. När någon flyttar, eller när husen måste genomgå stambyte bör badrummen kaklas. Det ökar husens livslängd. Husen måste isoleras, fönster, dörrar och springorna mellan betongelementen tätas, ventilation och uppvärmning ses över för att få till stånd ett acceptabelt inomhusklimat och för att spara pengar och energi.

Vi vill till exempel se förslag på att förse husen med solfångare och/eller solceller på taket, att med värmeväxlare eller på annat sätt ta tillvara värmen i frånluften. Vi efterlyser en ordentlig granskning av de mest effektiva och energibesparande sätten att renovera miljonprogramsområden.

På sistone har Svenska Bostäder ryckt upp fastighetsskötseln. Nya bovärdar och miljövärdar har anställts. De är ambitiösa och trevliga och gör ett bra jobb. Men det behövs ännu mer för att komma ikapp allt som fattas. Vi har också märkt att visst underhåll skjuts upp under de diskussioner som förs om upprustning av fastigheterna. Det är inte acceptabelt att folk ska behöva leva med läckor i kök och badrum, mögelskador, dåliga spisar och kylskåp eller flagnande färg i väntan på en upprustning som kommer att ta flera år.

Ett stort antal lägenheter är tomställda, i synnerhet i det så kallade referenskvarteret, men även på andra håll i Husby och på Sibeliusgången i Akalla. Det skapar otrygghet för dem som bor kvar. Det kyler ut husen. Och det är oförsvarligt i ett Stockholm som lider av bostadsbrist. Vid en varsam renovering minskar behovet av evakueringsbostäder.

#### *Bevara Järvafältet som naturområde*

Järvafältet är vår främsta fritidstillgång. Där gör dagisbarnen utflykter, skolbarn orienterar och har lektioner, pensionärer promenerar. Det plockas bär och blommor. På vårar och somrar ordnas väldiga utomhusfester, till exempel i samband med det kurdiska och iranska nyårsfirandet, det återkommande arrangemanget Midsommar Latino eller eritreanernas traditionella fest vid midsommar. På vintrarna anläggs utmärkta skidspår.

Järvafältet är också ett kulturresevat där hundra nötkreatur från Hästa 4H-gård håller landskapet öppet och i hävd. Järvafältet är en del av Stockholms gröna kilar. En naturresurs som bidrar till artrikedom i fauna och flora, och som fungerar som en frisk lunga i stadslandskapet. I Igelbäcken trivs fortfarande den känsliga grönlingen, vilket visar att fältet inte är förorenat.

De förslag som finns i Vision Järva att bygga radhus i kanten av fältet, motsätter vi oss. Det skulle innebära en privatisering av vår skog, en avstängning av entrén till fältet och Husby gård. Dessutom finns småhus redan på mycket nära håll på ömse sidor om Husby, i Kista och i Akalla. Om man vill förbättra kommunikationen mellan Norra och Södra Järva ska man inte dra bussar över fältet. En spårväg längs Kymplingelänken är ett vida bättre alternativ. För övrigt är E18 det största hindret för den som vill cykla eller gå till fots mellan stadsdelarna, man får gå lång omvägar för att ta sig fram under vägen. E18 måste läggas i tunnel och Järvafältet och gröna partier mellan stadsdelarna bevaras.

Vi motsätter oss bestämt att Järvafältets gröna lunga skärs av med utomhusarenor. När det handlar om bad är det underligt att Husbybadet som byggts med en –

visserligen liten utomhusdel – är stängt på somrarna. Det finns ett gammalt krav på ett mindre utomhusbad vid Eggeby gård. Detta krav bör utredas. Vid de undersökningar som gjorts om folks önskemål om en meningsfull fritid, brukar orörd natur, stigar att promenera på, vara det absolut allra högts prioriterade.

#### *Utbildning för barn och vuxna*

Det är viktigt med utbildning av både barn och vuxna. Extra satsningar på de kommunala skolorna, med specialpersonal och mindre klasser är viktigt inte minst för att nyanlända barn ska kunna lära sig svenska. Men det gäller också att ta vara på de språkliga resurser och internationella erfarenheter som vårt område är så rikt på. Vi har hittills bara sett hur skolor läggs ner, den trenden måste brytas. Vidareutbildning av vuxna, att tillvarata utbildning och yrkeskunskaper som Järvaborna har med sig från sina hemländer är en utmaning, som kräver insatser från samhället.

Det är känt att hälsoläget i våra förorter är sämre än i andra delar av staden. Det kräver extra satsningar på våra vårdcentraler och läkarmottagningar, inte nedläggningar och nedskärningar. Senast har personalstyrkan skurits ned till hälften vid Rinkebys vårdcentral och Folktandvården försvunnit från Husby. De tre välfungerande Familjecentralerna, som utvecklats med utgångspunkt från de behov som finns i stadsdelarna, och som är mycket populära bland nyblivna föräldrar har i princip skrotats.

Att området till största delen befolkas av människor med utländskt ursprung är spännande och stimulerande. Man möter många kulturer i en integrerad stadsdel. Människors olika bakgrund, utbildning, språkkunskaper är en väldig potential som långt ifrån utnyttjas i den utsträckning som vore möjlig. Men koncentrationen av människor med utländsk bakgrund är samtidigt baksidan av en allt hårdare uppdelning av bostadsmarknaden, där mera centrala delar av staden genom utförsäljning av hyresrätter, och ökade bostadskostnader stängs för dem som inte har mycket pengar. Innerstaden blir mer och mer segregerad, med spridningseffekter till förorterna.

Bland de boende finns ett starkt engagemang. Det är därför viktigt att man säkrar de boendes rätt till inflytande, att man faktiskt tar till sig deras åsikter och önskemål. Att den demokratiska processen förankras. Så som de politiska styrgrupperna för Järvalyftet från början konstruerades och fungerade förankrades inte en demokratisk process. Vänsterpartiet valde därför att lämna styrgruppen. Nu måste ett första steg vara att faktiskt skicka ut den fullständiga versionen av Vision Järva 2030 till samtliga hushåll på Järva tillsammans med information om hur den demokratiska dialogen ska organiseras. Dokumentet behöver också finnas tillgängligt på flera språk. Remisstiden måste utsträckas till hela hösten, remissvaren sammanställas och någon form av storrådslag organiseras av staden i alla berörda stadsdelar i stil med Järva Sociala Forum, där Vision 2030 och idéer som väcks i remissvaren kan diskuteras innan beslut tas i kommunfullmäktige. Det samråd som förutskickas i visionen måste leda till att de boende kan påverka processen så att vi får en varsam upprustning med utgångspunkt från Järvabornas önskemål och behov till rimlig kostnad så att folk kan bo kvar!

Vi motsätter oss alla idéer om att sälja ut fler fastigheter, vare sig till privata värdar eller genom ombildning till bostadsrätter. Det är bostadsbolagens ansvar gentemot sina hyresgäster att återbetala sin stora skuld efter år av eftersatt underhåll. Vi är

övertygade om att det också finns vägar att ge verklig makt och ansvar åt de boende inom allmännyttan. Det kan ske genom lokala styrelser i de kommunala bostadsbolagen där hyresgästerna har majoritet.

Järvalyftet upplevs av invånarna som ett rejält sänke och som ett uppifrånstyrt projekt. Vi menar att Järvalyftet ska läggas ner och att samtliga stadsdelsnämnder ska få utvecklingspengar så att invånarna kan utveckla stadsdelarna och den lokala demokratin.

### **Omröstning**

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp) och Anders Broberg (kd).

### **Reservation**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.  
Ledamoten Kajsa Stenfelt och tjänstgörande ersättaren Sebastian Wiklund (v) med hänvisning till sitt förslag.

## **§ 11**

### **Framtidens kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen, FramKo. Anmälan av svar på remiss**

Dnr T2008-330-03436

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorens förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner anmälan.

### **Ärendets handling**

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 22 oktober 2008.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), ledamoten Anders Broberg (kd) och vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) ställde sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) föreslog följande:
  1. Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
  2. Därutöver anförs följande:

Möjligheten till kollektiva resor till och från Arlanda bör ses över och förbättras. Vänsterpartiet vill att regeringen säger upp nuvarande avtal för Arlanda-banan när tillfälle ges 2010. Vi föreslår att staten tar över Arlandabanan och att Banverket får ansvar för sträckan. Ett statligt övertagande av Arlanda-banan skulle även medföra ökad spårkapacitet på stambanan mellan Stockholm och Uppsala. Även möjligheterna för trafik med pendeltåg och regionaltåg till Arlanda ökar.

Dessutom bör man utreda möjligheterna till kollektiv båttrafik som komplement till den spårbundna.

### **Omröstning**

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt kontorets förslag.

### **Reservation**

Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt följande:

Det är uppenbart att ett ökat formaliserat samarbete mellan trafikhuvudmännen i Mälardalen är en förutsättning för att bättre regional trafik skall uppnås och ett enhetligt biljettsystem skall åstadkommas. Skall en verklig integrering i kollektivtrafiksystemen kunna åstadkommas i regionen krävs också att en ny regionbildning skapas med eget skatteunderlag och beslutskraft.

## **§ 12**

### **Näringsdepartementets förslag till ändrad miljöbilsdefinition. Anmälan av svar på remiss**

Dnr T2008-007-03563

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorens förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner anmälan.

### **Ärendets handling**

Trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 21 oktober 2008.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

#### **Särskilt uttalande**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt följande:

Vi delar de synpunkter som kontoret för fram i remissen. Vill vi dock understryka att vi anser att undantaget från trängselskatt samt borttagandet av miljöbilspremie för miljöbilar gör det olämpligt att också ta bort *hela* subventionen av boendeparkering i Stockholm. Det kommer att innebära att efterfrågan av miljöbilar nu starkt kommer att minska och att miljöbelastningen ökar. Vi vill ha kvar en subvention av boendeparkeringen för miljöbilar som motsvarar en halv avgift på 300 kr per månad.

Vi ifrågasätter förslaget att miljöbilskrav/miljöbilsdefinition inte kan omfatta personbilar med fler än fyra sittplatser, utöver föraren. Personbilar med mer än fyra sittplatser, som i övrigt i princip uppfyller miljöbilskraven, kommer ju att släppa ut betydligt mindre klimatgaser per personkilometer än vad mindre bilar gör, vilket

självkärlat borde motivera att även sådana fordon kan omfattas av miljöbilsdefinitionen.

### § 13

#### **Nya färjeleder i Stockholm. Inriktningsbeslut**

Dnr T2008-330-03705

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att arbeta vidare enligt föreslagen inriktning.

#### **Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 23 oktober 2008.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

#### **Särskilt uttalande**

Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande:

Kapaciteten för all trafik över Saltsjö-Mälarsnittet är idag bristfällig. Hög trafikbelastning i kombination med kapacitetsbrist gör trafiksystemet mycket känsligt och sårbart. Färjelederna är därför ett välkommet initiativ för att minska trafikbelastningen på kort sikt.

Eftersom föreslagna färjeleder är ämnade för både tung- och dispenstrafik samt övrig fordonstrafik anser nämnden att SL bör kontaktas i frågan om det finns intresse för kollektivtrafik via nämnda leder.

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt följande:

Inriktningen att försöka överföra både tung trafik och personbilar till färjor, för att förkorta transportsträckor och minska miljöbelastningen av trafiken, är vällovlig. Det är dock viktigt att projektet får en realistisk grund och att en grundlig efterfrågeanalys verkligen sker hos bland annat speditörer för att utröna om man verkligen kommer att använda dessa färjor. Blir frekvensen på trafiken låg samt därmed kapaciteten liten, är risken stor att den tunga och mest miljöbelastande trafiken inte kommer att använda färjorna.

### § 14

#### **Cykelparkering vid Centralstation. Svar på skrivelse från Mats Lindqvist och Hampus Rubaszkin(mp)**

Dnr T2008-313-01121

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade att bordlägga ärendet.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 22 oktober 2008. I utlåtandet föreslogs följande:

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

**§ 15****Bullerdämpande åtgärder längs Örbyleden. Genomförandebeslut**

Dnr T2008-321-03894

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att uppdra åt kontoret att uppföra bullerskärm vid Örbyleden samt ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedd entreprenör.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 22 oktober 2008.

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

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

**§ 16****Väg E18 Hjulsta – Kista. Reviderat genomförandebeslut**

Dnr T2008-410-03256

Protokollsutdrag

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd):

1. Trafik- och renhållningsnämnden för sin del fattar ett reviderat genomförandebeslut för väg E 18 Hjulsta – Kista innebärande att den del som gäller överdäckning över lokalgatan invid Tensta ska anslagsfinansieras och redovisas som investeringsutgifter under trafik- och renhållningsnämnden.
2. Därutöver anføres följande:

Vägverket ska bygga E18 i en ny sträckning. I samband härmed anläggs två överdäckningar vid Tensta och Rinkeby som ska finansieras av Stockholms stad. Stadens bidrag uppgår till 665 mnkr i prisnivå 2006-09-01. Ursprungligen avsåg stadens medfinansiering i sin helhet ske med centralt avsatta medel för infrastrukturåtgärder. I Tensta omfattar överdäckningen även en lokalgata, för vilken staden kommer att vara väghållare. Vid mer detaljerad genomgång av E 18-projektet kan det konstateras att när det gäller överdäckning över lokalgatan invid Tensta är staden huvudman för anläggningen och även väghållare för lokalgatan. Denna

överdäckning är därmed inte möjlig att finansiera med infrastrukturella medel och ska därför redovisas som investeringsutgifter under trafik- och renhållningsnämnden. Eftersom denna anslagsfinansiering inte beaktades vid kommunfullmäktiges beslut om genomförandeavtal behöver projektet prövas på nytt i form av ett reviderat genomförandebeslut.

Överdäckningen av lokalgatan Hjulstavägen i Tensta planeras att genomföras 2010. Investeringsutgiften för staden beräknas till 170 mnkr och ska redovisas under trafik- och renhållningsnämnden. I anvisade ekonomiska ramar för nämndens investeringsplan 2010 har avsatts 140 mnkr vilket i ursprunglig budgetering avsett andra investeringsutgifter. Nämnden avser att noga följa och analysera konsekvenserna som detta justerade genomförandebeslut kommer att få och vid behov initiera en diskussion om utökad anslagsfinansiering för investeringsplan 2010.

### **Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 3 november 2008. I utlåtandet föreslogs följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden för sin del fattar ett reviderat genomförandebeslut, med avseende på finansiering av överdäckning över lokalgata, för väg E 18 Hjulsta - Kista samt överlämnar ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) ställde sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) ställde sig bakom kontorets förslag.
- 3) Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) föreslog följande:
  1. Alla planer på E18 i ytläge avbryts.
  2. Arbetet med en tunnelförläggning av E18 inleds.
  3. I övrigt anförs följande:

Väg E18 förbi Rinkeby och Tensta orsakar stora miljö- och hälsoproblem. För en relativt låg extra kostnad skulle hela denna väg kunna förläggas i tunnel. Detta skulle förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och lokalmiljön. Dessutom skulle betydligt större områden ovanpå vägen kunna användas för bostadsbebyggelse, dels eftersom större exploaterade ytor frigörs och dels genom att bullerstörningen försvinner. Ett fortsatt planerande för E18 i ytläge bryter mot uppsatta miljömål och är ytterst oansvarigt då en tunnelförläggning medför så stora vinster för såväl miljön som de boende. Den stora trafikplatsen vid avfarten till Kista bör också förläggas under jord eftersom den kommer att störa möjligheterna till ett sammanhängande naturområde.

### **Omröstning**

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp) och Anders Broberg (kd).



**Reservation**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) med hänvisning till kontorets förslag.  
Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) med hänvisning till sitt förslag.

**§ 17****Drift- och underhållsplan. Lägesrapport**

Dnr T2008-400-03255

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar godkänna lägesrapporten.
2. Nämnden beslutar att erforderliga medel för utökade inventeringar av anläggningarna i gatumiljön samt förstärkt kontroll av driftverksamheten får beaktas i arbetet med verksamhetsplanen för 2009 och förslag till budget för de därefter kommande åren.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 22 oktober 2008.

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

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

**§ 18****Försäljning av fordon genom anbud**

Dnr T2008-000-34780

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att vidta de åtgärder som krävs för genomförandet av försäljningen.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 6 oktober 2008.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), ledamoten Anders Broberg (kd) och ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) ställde sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) föreslog följande:
  1. Förvaltningens förslag till beslut godkänns i huvudsak.
  2. Därutöver anförs följande:

Det är helt oacceptabelt att en projektering liknande detta kan genomföras utan kvalitetskontroll av genomförbarheten av projektet. Lastbilen är för stor för klottersanering och annan bättre teknik för omhändertagande av dagvatten i

tunnlar används idag. Detta gör hela konstruktionen i princip oanvändbar från början. Detta borde ha varit möjligt att tidigt konstatera och borde även ha presenterats beslutsfattarna i ett tidigt stadium. Dessutom har anläggningen *alltid* varit trasig vilket visar att avtalet med tillverkaren varit undermålig då denne uppenbarligen enligt avtalet saknar skyldighet att se till att tekniken på denna lastbil fungerar. Även detta är helt oacceptabelt.

Det är nu viktigt att rutiner omedelbart ändras så att sådana upphandlingar inte kan genomföras. Det är också viktigt att man nu ser till att förvaltningen får ut största möjliga värde av fordonet och eventuellt tillhörande teknik.

### **Omröstning**

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt kontorets förslag.

### **Reservation**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande:

Farhågorna att Miljömiljarden skulle användas till alla möjliga projekt som kan ha med miljö att göra, har än en gång besannats. När Miljömiljarden inrättades i samband med budget 2003 angavs sanering av förorenad mark, sjöar och vattendrag som det huvudsakliga motivet samt att skapa möjlighet att i framtiden undvika att miljöskulder uppkommer.

Det är dock uppenbart att fondens medel i viss utsträckning använts till att finansiera projekt som borde ha genomförts som en del av den ordinarie verksamheten. För spillvattenrening vid tunneltvätt har trafikkontoret t.ex. arbetat med mer permanenta lösningar och saneringsfirmorna tar idag ett större ansvar för sina utsläpp genom t.ex. slutna saneringssystem.

Till syvendes och sist handlar miljöarbetet om kloka och långsiktiga beslut. Det är inte symbolpolitik och mängden pengar som är avgörande i arbetet för en bättre miljö. Nämnden har fullt förtroende för trafikkontorets beslut om att sälja det mobila reningsverket men anser samtidigt att det är beklagligt att stockholms skattebetalare investerat 11.2 miljoner kr i ett symbolprojekt som bevisligen inte fungerat.

Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) enligt följande:

Nämnden förutsätter att eventuell inkomst från försäljningen används i annat miljöarbete i staden, då pengarna för inköpet ursprungligen kom från miljömiljarden.

## **§ 19**

### **Översyn av avgifterna för dispenser för breda, långa och tunga fordon samt för färd- och parkeringsdispenser**

Dnr T2008-362-03665

Protokollsutdrag

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige fastställa avgifter i enlighet med kontorets utlåtande.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 5 november 2008.

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

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

**§ 20****Ansökan om kiosketablering på Engelbrektsplan**

Dnr T2008-540-03763

Protokollsutdrag

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade att bordlägga ärendet.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 6 oktober 2008. I utlåtandet föreslogs följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden avstyrker ansökan om kiosketablering på Engelbrektsplan.

**§ 21****Stockholm Ren och Vacker - Lägesrapport nr 4**

Dnr T2007-440-00726

Protokollsutdrag

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner lägesrapporten.
2. Nämnden överlämnar rapporten till kommunstyrelsen.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 30 oktober 2008.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), ledamoten Anders Broberg (kd) och vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) ställde sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)

2) Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) föreslog följande:

1. Som svar på Stockholm ren och vacker lägesrapport anfördes följande:

Den borgerliga majoriteten verkar fixerad vid ett Stockholm kliniskt rent från klotter. Kostnaderna för insatserna står inte i rimlig proportion till problemets allvarlighetsgrad. De åtgärder som redovisas i ärendet har dessutom i stor utsträckning finansierats genom minskade ambitioner i miljöarbetet, bl a genom avskaffandet av miljömiljarden. I borgarnas Stockholm prioriteras en snygg yta framför ett Stockholm som tar sitt miljöansvar.

Det är trevligt med en snygg stad men arbetet med trafiksäkerhet och minskad miljö- och hälsopåverkan från trafiken bör vara mer prioriterat. En storstad som Stockholm innebär påfrestningar på de ekologiska systemen och att minska stadens miljöbelastning borde prioriteras högre med tanke på en hållbar stad för framtida generationer.

Fler papperskorgar som töms oftare är bra på välbesökta platser, men dessa åtgärder måste ingå i ett större perspektiv. I bl a tyska storstäder är varje papperskorg flerdelad för att möjliggöra sortering på plats. En sådan källsortering bör provas även i Stockholm. Denna typ av lösningar saknas i projektet. För att på sikt få bukt med nedskräpningen och soporna, som nu ständigt ökar i volym, måste staden även göra satsningar på åtgärder som minskar själva uppkomsten av skräpet. Det behövs förebyggande insatser och diskussioner med producenter om hur materialintensiteten och förpackningsmängderna kan minskas och med detaljhandeln om hur förpackningarna kan minskas eller återvinnas.

Det är viktigt att satsa på åtgärder och arbeta långsiktigt med fokus på invånarnas attityder till nedskräpning. Särskilt viktigt är det att genomföra insatser i syfte att ge ungdomar stöd till en mer medveten livsstil och ett hållbart samhälle genom att visa på sambanden mellan den egna livsstilen, samhället och miljön.

### **Omröstning**

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt kontorets förslag.

### **Reservation**

Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) med hänvisning till sitt förslag.

## **§ 22**

### **En ny inriktning för Stockholms miljöarbete. Motion (2008:47). Svar på remiss**

Dnr T2008-007-02506

Protokollsutdrag

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorens förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorens gemensamma utlåtande och överlämnar det som svar på kommunstyrelsens remiss.

### **Ärendets handling**

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat

ärende från den 23 oktober 2008.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) ställde sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) föreslog följande:
  1. Motionen tillstyrks.
  2. Därutöver anføres följande:

Stockholm behöver en mer ambitiös miljöpolitik där resurser och kompetensen i stadens förvaltningar och bolag på detta område ökar, inte minskar som nu sker. Ett steg i en sådan process är att arbeta i den inriktning som motionen redovisar.

- 3) Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) föreslog följande:
  1. Motionen bifalls delvis.
  2. Därutöver anføres följande:

Stockholm stad måste ta sitt ansvar för minskad klimatpåverkan. Alla åtgärder som leder till en hållbar stad är positiva och ju konkretare åtgärderna och förslagen är desto bättre. Stockholm ska vara fossilfritt Stockholm 2050 och det är långt kvar. Ökat trafikarbete, ökad konsumtion och ökade mängder avfall visar att det kommer bli mycket svårt att nå de uppsatta målen. Det måste till kraftiga åtgärder så som nämns i motionen. Vänsterpartiet anser att Stockholm stad ska verka för ett förbud av dubbdäck. Staden ska påverka regeringen att säga upp avtalet med Luftfartsverket om Bromma flygplats och helt lägga ner flygplatsen. Staden ska verka för att fastighetsägare och bostadsrättsföreningar ordnar fastighetsnära insamling, även i befintligt bestånd. I allmännyttan ska detta vara en självklarhet. Förpackningsindustrin som har ansvaret för materialåtervinning ska åläggas ersätta fastighetsägaren för kostnaden.

Vänsterpartiet vill att staden startar ett nytt kommunalt bolag för behandling av matavfall och andra förnybara energikällor. Bolaget ska producera biogas men även en restprodukt som kan användas som gödning i jordbruket. Restauranger, storkök, saluhallar med flera har visat sig klara kraven på hög renhet. Exempel från andra kommuner visar att även hushållen kan separera matavfallet på ett godtagbart sätt. Härigenom kan stadens avfallshantering på ett långsiktigt hållbart sätt bidra till lägre energikostnader och en renare stad. För att underlätta insamlingen av avfall ska sopsugar användas där det är lämpligt och avfallskvarnar ska erbjudas alla hushåll där rent tekniska hinder inte föreligger.

Vänsterpartiet anser att staden bör arbeta aktivt för att förändra den ohållbara trafiksituationen i Stockholm. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli tillgänglig och smidig för alla. Ingen ska vara beroende av bil, oavsett var man bor i Stockholm. Nya motorvägar och trafikleder löser inte trafikproblemen, en ny väg genererar ny trafik och korkar snart igen oavsett antal körfält. Det enda hållbara är kollektivtrafik, gång och cykeltrafik. Privatbilism hör till en annan epok och kan omöjligt få något utrymme i dagens situation.

**Omröstning**

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt kontorets förslag.

**Reservation**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.  
Ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) med hänvisning till sitt förslag.

**§ 23****Upphandling avseende manuell insamling av hushållsavfall i delar av innerstaden**

Dnr T2008-703-03721

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt kontorets förslag.

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att uppdra åt kontoret att genomföra upphandlingen samt ge förvaltningschefen i uppdrag att teckna avtal med vald entreprenör.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 22 oktober 2008.

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

Nämnden ställde sig bakom kontorets förslag.

**§ 24****Upphandling avseende transport av storbehållare med hushållsavfall**

Dnr T2008-703-03722

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd):

1. Kontoret får i uppdrag att genomföra upphandlingen samt ge förvaltningschefen i uppdrag att teckna avtal med valda entreprenörer.
2. Därutöver anförts följande:

Kontoret får i uppdrag att utforma upphandlingen så att avtal kan tecknas med två entreprenörer. Det är viktigt att staden är bidragande i arbetet med att konkurrensutsätta avfallshanteringsmarknaden så att det även i framtiden finns många och även små aktörer i Stockholm.

**Ärendets handling**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 22 oktober 2008. I utlåtandet föreslogs:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att uppdra åt kontoret att genomföra

upphandlingen samt ge förvaltningschefen i uppdrag att teckna avtal med vald entreprenör.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) ställde sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) ställde sig bakom kontorets förslag.

#### **Omröstning**

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp) och Anders Broberg (kd).

#### **Reservation**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och ledamoten Kajsa Stenfelt m fl (v) med hänvisning till kontorets förslag.

Vid protokollet

Åse Geschwind