



Tid: 12 maj 2009 kl 16.40 – 17.25

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 25 maj 2009

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)
Birgit Marklund Beijer (s)
Kajsa Stenfelt (v)

§§ 1-19

Ersättare:

Lars Bengtson (m)
Bo Arkelsten (m)
Datevig Mardirossian Lönn (m)
Christoffer Kuckowski (m)
Anna Manhag (m)
Inga-Lill Larsson (m)
Per Johansson (fp)
Vakant (s)
Lars Randerz (s)
Milly Namiro Darlsson (s)
Margareta Stavling (s)
Hampus Rubaszkin (mp)
Sebastian Wiklund (v)

tjänstgörande §§ 20-25

tjänstgörande

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Birgitta Björk, Andreas Burghauer, Ted Ell, Mats Fager, Lars Jolerus, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt 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 den 25 maj 2009.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Skrivelse för beredning

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

1. Hastigheten på Personevägen respekteras inte, från Kajsa Stenfelt och Sebastian Wiklund båda (v).

Beslut

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

Fråga angående handikapparkeringstillstånd

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) har anmält en fråga om hur kontoret svarat på skrivelse till nämnden från handikapprådet rörande handikapptillstånd.

Skrivelsen är besvarad till rådet och är bifogad för kännedom till nämnden i de handlingar som delats på dagens sammanträde.

Fråga om återvinningsstation för förpackningsmaterial i Minneberg

Vice ordföranden Jan Valeskog (s) ställer fråga om varför återvinningsstationen på Svartlösavägen är borttagen.

Tjänstemannen på trafikkontoret Marita Söderqvist besvarar frågan.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden tackar för informationen.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser

Beslut

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

Ärendets handlingar

Inkomna skrivelser, protokollsutdrag m m till trafik- och renhållningsnämnden vilka förtecknats i promemoria av den 4 maj 2009, och vad gäller senare inkomna skrivelser m m i promemoria av den 12 maj 2009.

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

Dnr T2009-010-00105

Beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 14 april 2009.

§ 5**Anmälan av protokoll 3/2009 från nämndens handikappråd****Beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden lägger protokollet till handlingarna.

Ärendets handling

Protokoll från handikapprådets sammanträde nr 3 den 26 mars 2009.

§ 6**Nämndsekretariatets ansökan till Stockholms stads kvalitetsutmärkelse**

Dnr T2009-000-01057

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner nämndsekretariatets ansökan om nominering till Stockholms stads kvalitetsutmärkelse 2009.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 27 april 2009.

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

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 7**Tertialrapport I 2009**

Dnr T2009-111-00818

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner tertialrapport 1 och överlämnar den till kommunstyrelsen.
2. Nämnden godkänner omslutningsförändringen på driftverksamheten om 25,9 mnkr avseende ökade entreprenadkostnader för parkeringsövervakningen och ökade parkeringsintäkter. Samt ökade kostnader/intäkter för uppdrag och sålda tjänster.
3. Nämnden godkänner omslutningsförändringen i investeringsplanen om 19,6 mnkr avseende ökade utgifter/inkomster för trimningsåtgärder.
4. Nämnden ansöker hos kommunstyrelsen om 17,2 mnkr för vattenförbättrande åtgärder på Hornsgatan.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende.

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

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

Paragrafen förklaras *omedelbart justerad*.

§ 8**Anmälan av nedskrivning av fordringar**

Dnr T2009-130-01291

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar 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 1 485 858:00 kronor till handlingarna (bilaga 1 till utlåtandet) - 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 539 072:00 kronor till handlingarna (bilaga 2 till utlåtandet) - där varje enskild fordran understiger 400 000:00 kronor.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 23 april 2009.

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

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 9**Parkeringsstrategi. Redovisning av parkeringsinventering och förslag till inriktning på fortsatt arbete**

Dnr T2008-340-02028

Beslut

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

- 1 Kontorets förslag godkänns delvis.
- 2 Förslag om inriktning på fortsatt arbete återremitteras.
- 3 Därutöver anförs följande:

Nämnden anser att Trafikkontorets redovisning inte når upp till den ansats som nämnden efterfrågat av kontoret sedan majoritetsskiftet 2006.

Att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående ligger helt i linje med nämndens uppfattning. Nämnden efterfrågar dock en tydlig förteckning (karta) över vilka vägar som innefattas i den första och andra punkten i kontorets förslag på sida 8 samt vilka konsekvenser det medför för boende och verksamma längs det primära vägnätet. Nämnden anser att parkering på det primära vägnätet ska vara lämplig nattetid, dock inte under samma tidsperiod som på övrig gatuumark i innerstaden.

Det är enligt nämnden inte lämpligt att ytterligare reglera parkeringen i närförort och ytterstaden. Det är snarare tvärtom viktigt att skapa bättre förutsättningar. På många platser i ytterstaden och närförort är det svårt för besökande att parkera på gatuumark i bostadsområden, kunder att kunna nå lokala handelsplatser och infartsparkeringar att nå kollektivtrafikknutpunkter. Upprustningar av torg och allmänna platser är välkomna, både ur ett stadsmiljö- och ett tillgänglighetsperspektiv. Det får dock inte bidra till att kärnan i den levande staden - handel och mötet mellan människor - blir lidande på grund av att tillgången till parkeringsplatser minskar och försvårar för näringsidkare att bedriva sina verksamheter och enskilda att utföra sina ärenden.

Nämnden anser att det är viktigt att tillskapa fler parkeringsplatser genom att bland annat inrätta fler vinkelparkeringar, måla tydligare markeringar i gatan samt tillåta parkering i T-korsningar.

Stadens mandat gällande parkering i t-korsningar är inte lika begränsad som när det gäller i närheten av övergångsställen och fyrvägs-korsningar. Nämnden anser därför att kontoret ska utreda möjligheten att införa generellt parkeringstillstånd i t-korsningar och återkomma till nämnden i november 2009 med en inventering av tänkbara t-korsningar parkering kan tillåtas i utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.

Därtill krävs en översyn av stoppförbud och lastzoner, utökat arbete med bättre service samt förändrade och enklare regler vid parkering på gatuumark. Nämnden vill se konkreta förslag på enkla och snabba åtgärder som kan skapa fler parkeringsplatser samt få redovisat en utvärdering med förslag på åtgärder utifrån lastzonsreformen från 1999.

Nämnden är väl medveten om att stadens gaturum är begränsat och att det inte är

fysiskt möjligt att upplåta en gatuparkeringsplats till alla som önskar. Problematiken gör det dock än viktigare att skapa en bättre service gentemot stockholmarna såsom enklare betalningssystem t.ex. sms-betalning och lättbegriplig och i den mån det går enhetlig skyltning. Nämnden anser i likhet med kontoret att det är viktigt att inventera parkeringsplatser på privat tomtmark.

Exempel på gator där p-förbudet ska avskaffas är Segeltorpsvägen och Vältstigen i Älvsjö, Sofielundsvägen i Johanneshov samt på gatemark där trafiksäkerheten kan upprätthållas i stadsdelarna Rinkeby och Tensta. Därutöver vill nämnden ha en lägesredovisning av de uppdrag som nämnden givit kontoret inom parkeringsområdet.

Nämnden anser att parkeringsstrategins inriktning ska fokusera på ökad service gentemot stockholmarna samtidigt som det är viktigt att Staden påvisar för invånarna att Stockholm börjar bli en storstad med en begränsad yta som många ska samsas om.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 16 april 2009. I utlåtandet föreslogs följande:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning av en inventering av parkering i staden.
- 2 Nämnden beslutar om inriktning på fortsatt arbete enligt kontorets utlåtande.

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) föreslår att nämnden återremitterar ärendet. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår att nämnden avgör ärendet vid dagens sammanträde.

Omröstning

Ordföranden tar upp förslaget om att återremittera ärendet och ställer det mot förslaget att avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Nämnden beslutar att återremittera ärendet.

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag att nämnden avgör ärendet vid dagens sammanträde.

Särskilt uttalande

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

Redovisningen av parkeringsinventeringen visar att parkeringssituationen är svår i många områden i staden samtidigt som det är viktigt med en rimlig och bra avvägning mellan nyttotrafikens behov, de boendes önskemål om parkeringsmöjligheter samt vikten av en god stadsmiljö.

Den inriktningen som förvaltningen beskriver för det fortsatta arbetet är dock inte

helt tydligt vad gäller strategin inför kommande förslag. Att rörlig trafik prioriteras framför stillastående trafik på det primära vägnätet framstår som självklart men det bör för den skull inte utesluta möjligheterna till kantstensparkering om det finns fysiskt utrymme för detta. Det är dock av stor vikt att i detta sammanhang framhålla betydelsen av goda lastnings- och lossningplatser även på sådana gator.

På samma sätt kan inte boendeparkering uteslutas på gator med kollektivtrafik i form av bussar och ev. spårvagnstrafik om sådana gator har god bredd och framkomlighet. Här kan inte en generell sådan princip fastställas utan varje gatusträcka måste bedömas i varje enskilt fall. Här påverkar utöver gatubredd om omfattande butiksutbud finns (vilket ökar risken för dubbelparkering och därmed försämrade framkomlighet), förekomsten av lokalgator som avlastning, etc.

Allmänt bör gälla som princip att mängden trafik i första hand bör regleras med trängselavgifter samt andra skatter och avgifter som påverkar så att fler väljer att åka kollektivt, cykla eller promenera. Att omöjliggöra för människor att under veckodagarna parkera sina bilar eller kraftigt höja avgifterna utöver kostnaderna för parkeringsplatsen anordnande, för att uppnå samma resultat, är inte ett sätt som kommer att accepteras av Stockholms befolkning. Den trafik som i första hand bör påverkas och styras är den som rullar på gatorna och därmed påverkar framkomlighet, trängsel och annan miljöbelastning.

§ 10

Trafiken.nu. Lägesrapport

Dnr T2009-300-01058

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner lägesrapporten.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 8 april 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 11

Slussen - Ställningstagande inför fortsatt arbete

Dnr T2009-400-01119

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger trafikkontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.

Ärendets handling

- Trafikkontorets, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 28 april 2009.
- Skrivelse i ärendet inkommen den 6 maj 2009.
- Skrivelse från Samfundet S:t Erik inkommen den 11 maj 2009.

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) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) föreslår följande:
 - 1 Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
 - 2 Därutöver anförs följande:

Vi ställer oss bakom förslaget till beslut mot bakgrund av ett antal principiella ställningstaganden. Bland annat följande:

Vi föredrar ”bro”- inriktningen och ”framflyttad stadsfront” (något som kan ses i Foster och Wingårdh). Vi tror att alltför stora öppna ytor riskerar att stå övergivna alltför stora delar av året. Stockholm har ett kallt och mörkt klimat. Det medför risken att stora öppna ytor blir övergivna, ogästvänliga och otrygga, snarare än fyllda av liv, rörelse och möten.

Vi vill se en ”märkesbyggnad” som kan utmärka Nya Slussen, gärna med en publik verksamhet i (en ansats som exempelvis kan ses i BIG). En så stor anläggning och en så stor mötesplats som Slussen förtjänar en byggnad som kan skänka karaktär åt platsen och stå som symbol för det stora anläggningsprojektet. Givetvis ser vi gärna en publik verksamhet. Den markanvisning som redan gjorts syftar främst till kommersiell verksamhet. Platsen behöver kompletteras med en publik verksamhet. Det är av stor vikt att staden inte bara ser Slussen- området som en trafikkonstruktion och ett finansieringsproblem, utan att man också tar hänsyn till dess roll som offentlig miljö. Av det följer – om man vill vara tillspetsad - att staden inte ensidigt ska planera bebyggelsen utifrån möjligheten att tillskapa intäktsbringande byggrätter. Värdet för stadsmiljön och stockholmarnas offentliga rum måste ta minst lika stor plats i arbetet.

Vi vill se ordentliga mötesplatser på nya Slussen. Slussen är en knutpunkt för kollektivtrafiken och en plats som förbinder Södermalm med Gamla stan och därefter vidare mot Norrmalm. Givetvis måste planeringen av Slussen inbegripa lämpliga mötesplatser. Det är mötet som kännetecknar staden och det är också något som de flesta stockholmare förknippar med Slussen.

Vi ser gärna att man fortsätter att arbeta med en del av de förslag som framkommit och som ligger utanför själva Slussen- frågan, exempelvis möjligheten att förbättra förbindelserna för både cykel- och gångtrafiken genom att kreativt använda de befintliga brokonstruktionerna. Det kan förena både bättre lokalmiljö och tillföra kvaliteter till Stockholm och stockholmarna.

- 3) Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) föreslår följande:

- 1 Nämnden föreslår Stockholms kommunfullmäktige att, parallellt med det fortsatta arbetet, genomföra en 5 månaders tekniktävling rörande möjligheten och rimligheten att gräva ner tunnelbanan.
- 2 Nämnden godkänner i huvudsak redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger trafikkontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning, samt anföra följande:

Av de fem framlagda officiella förslagen så förordar de tekniska förvaltningarna att Bergs förslag lyfts fram för vidare bearbetning. Vi anser att denna bedömning, utifrån givna förutsättningar och omständigheter, är rimlig. Möjligheten till att värna och utveckla Slussen som en väl fungerande omstigningsplats för framtida kollektivtrafik, från Nacka/Värmdö och från sjösidan, är avgörande.

Emellertid så är frågan huruvida tunnelbanan kan grävas ned i samband med Slussens omdaning av avgörande betydelse för många stockholmare. Om detta över huvud taget är möjligt under detta sekel, så är det nu. Därför är det av yttersta vikt att denna fråga utreds ordentligt, då annars frågan kommer att fortleva under det närmaste seklet.

Vi föreslår därför att frågan inte tjänstemannautreds mera, men att en tekniktävling utlyses, där de effektivaste ingenjörskontoren i världen inbjuds att försöka lösa frågan huruvida en nedgrävning är rimlig och möjlig, samt att finna ut hur detta ska kunna göras med så minimal påverkan på kollektivtrafiken som möjligt, till så låga merkostnader som möjligt. Denna tekniktävling ska få ta högst fem månader, vilket är möjligt för ett kreativt ingenjörskontor att klara, samt den maximala tid som finns att ge rörande Slussens planering innan denna planering börjar bli alltför detaljerad.

Synpunkter på rumsbildning och utseende på Bergs förslag

Fosters förslag lägger en enkel och redig ny stadsfront mot vattenrummet. Det tar upp det befintliga kvartersmönstret på Södermalm. Vilket emellertid inte är okontroversiellt. Samtidigt som det ger lämpligt stora utbyggnadsetapper så täpper det till utblicksmöjligheterna. Skalan på bebyggelsen är anpassad till platsen och man har lyckats undvika höga uppstickare som annars konkurrerat med förkastningsbranterna och Mariahissen. De föreslagna torgrummen är välproportionerade och klimatskyddade men saknar de vida vattenutblickar som karaktäriserar Slussen i dag.

Den långa kajpromenaden i skuggan av bebyggelseraden ovanför blir monoton och behöver ljusgluggar från söder, kanske i form av mindre ursparingar i kvarteren i förlängningen av tvärgatorna. Förslaget är det enda av de fem som uppmärksammat behovet av en större evenemangsplats, vilken förlagts mellan kajen och gångstråket.

Det är bra att man vill banta ner den snirkliga gångbron. Men gångbron kommer fortfarande på grund av höjdskillnaden att utgöra en sned linje i utsikten.

Det är bra att den föreslagna trafikbron är tilltagen för att kunna bära framtida gång, cykel och framför allt spårvagnstrafik. Men åtta körfält är för dominerande, det räcker med högst sex. För att minska denna bros motorvägsmässiga intryck, så bör man överväga att lägga ramperna ner till Stadsgården ytterst och ramperna upp till Södermalmstorg innerst. Detta ger bron, utifrån betraktad, ett mera "välvt" utseende, vilket ger bron ett något mer harmoniskt intryck. Den bör även kompletteras med utsiktspunkter, som även kan användas för flaggstänger, statyer eller vad som nu anses lämpligt. Sympatiskt är att Fosters förslag månar om trädplanterade ytor, mycket mer än övriga förslag. Vilket är en stor brist med det

nuvarande Slussen. En överdäckning av den mycket störande centralbron, vilket finns med i några av de andra förslagen, bör lyftas in i det fortsatta arbetet.

Synpunkter på Trafikfrågor i Bergs förslag

Fosters förslag brister biltrafikmässigt på flera punkter avseende lutningar, svängradier mm. Framför allt så är Skeppsbrons trafikplats, där den föreslagna bron möter Skeppsbroleden och Munkbroleden, en trafikmässigt omöjlig konstruktion. En av dessa trafikleder måste bort, vilket även skulle återge Gamla stan något av stadsdelens tidigare kontakt med vattnet, så som denna stadsdel ursprungligen är byggd för. För cykeltrafik så är utrymmena alltför snålt tilltagna och klarar inte framtida behov, något som den komplicerade cykelsituationen på dagens Slussen redan visar. Något av gång och cykelstråken utefter tunnelbanebron från de andra förslagen bör kunna lyftas in i det fortsatta planeringsarbetet, för att avlasta dagens cykeltrafik över Södermalmstorg. Plats för cykelparkeringar är en nödvändighet. Möjligheterna för omstigning mellan buss, tunnelbana samt kommande Tvärbana/Saltsjöbana är utvecklingsbara för framtida behov. Fungerande lägen för kollektivbåttrafik måste även skapas, så att man lätt kan byta mellan Djurgårdsfärjan, buss och tunnelbana. Även sådana lägen behöver utformas på Mälarsidan. Slussens omstigningsmöjligheter behöver även kompletteras med en koppling till pendeltågen vid Södra station, förslagsvis med ett gångrullband i den nerlagda järnvägstunneln under Slussen, som mynnar intill Södra station.

Synpunkter på Kulturfrågor i Bergs förslag

Det är ytterst viktigt att en sådan mötespunkt som Slussen är i dag och kommer att vidareutvecklas som, får rejält tilltagna kulturmöjligheter. Stadsmuseets behov av större utrymme kan ges plats i arkaden utefter kajen. Även andra kulturfunktioner bör finnas här, som till exempel ett bibliotek och en mindre teaterlokal/biograf. Den föreslagna evenemangsplatsen är bra, men behöver vidareutvecklas. Även vid skapandet av kommersiella utrymmen bör platsens långa historia som gammal handelsplats beaktas. Till exempel genom att avsätta vissa kommersiella ytor åt skärgårdsföretagare, vilket återknyter till Slussens tidigare historia som handelsplats för skärgårdsborna. I anslutning till det nya Slussen bör man även överväga badmöjligheter i form av ett kallbadhus, på Mälarsidan, vilket manifesterar den i storstadssammanhang unika möjligheten att kunna bada mitt i en storstad.

- 4) Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår följande:
- 1 Nämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger trafikkontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.
 - 2 Därutöver anförs följande:

Vänsterpartiet tycker att det är positivt att arbetet med Slussen går framåt. Den nuvarande Slussenkonstruktionen är i mycket dåligt skick och underhållskostnaderna är höga. Det behövs en ny struktur för Slussenområdet och det börjar bli bråttom. Inför stundande klimatförändringar är det oerhört viktigt att avbördningen av Mälaren kan öka från dagens mått men även att man studerar eventuell framtida vattenhöjning av Östersjön, så att inte bräckvatten från Saltsjön tränger in i Stockholms viktigaste vattentäkt Mälaren.

Vänsterpartiet ser många positiva delar i föreliggande förslag på nybyggnation vid Slussen men vi motsätter oss starkt den stora fokuseringen på biltrafik. Den

föreslagna åttafiliga bilbron känns helt otidsenlig när vi nu ska tänka nytt och framåt. Den trafikgenomströmning som ingick i uppdraget bygger på en inaktuell prognos, det aktuella trafikflödet vid Slussen är idag mycket mindre och utrymmet för biltrafik bör därför begränsas. Vi föreslår att det inrättas ett spårreservat på bron för framtida spårtrafik i stället för att satsa på en så hög kapacitet för biltrafik.

Vi ser ingen anledning att underlätta för biltrafik att köra in i Stockholms medeltida stadskärna. Vi vill se fler gågator i hela centrala Stockholm och kring Slussen skulle med fördel gångstråken från Drottninggatan och Västerlånggatan kunna knytas ihop med Götgatan.

Trafiksituationen i dagens Slussen är många gånger både farlig och svåröverblickbar. Den nya Slussen måste erbjuda bra framkomlighet även för gående och cyklister. Konflikter om utrymmet mellan gående, cyklister, biltrafik och kollektivtrafik måste undvikas. Dubbelriktade cykelbanor är uteslutna ur trafiksäkerhetssynpunkt, liksom oklara skillnader mellan cykelbana och trottoar. Vi föreslår att det även byggs en cykelbana utmed tunnelbanebron för att avlasta Slussenområdet en del och få en genare väg mellan Södermalm, Gamla Stan och City

I det föreliggande förslaget fanns tidigare en pendang till Stadsmuseet. Vi uppskattar att den tagits bort, och att Stadsmuseet får ett framförliggande öppet torg. Det är av oerhört stor vikt att Stadsmuseet får utökade publika lokaler i bra läge. Vi vill inte se en ensidig satsning på kommersiella lokaler och restauranger i området utan även lokaler för kulturaktiviteter. Slussen måste bli en levande plats även efter de kommersiella butikernas stängningstider. Det är viktigt att så många utblickar från Södermalm och Södermalmstorg mot Gamla Stan bevaras som det är möjligt.

I tjänsteutlåtandet nämns inte hur Forsters förslag till Katarinahiss skall behandlas, vi uppfattar det som om kontoren inte tar ställning. Vänsterpartiet vill bevara nuvarande Katarinahiss med sin fackverkskonstruktion och vill att den integreras i nya Slussen. Vi kan inte se värdet av att förändra detta nuvarande och enda landmärke vid Slussen.

Vi vill se ett tydligt barnperspektiv i utformandet av nya Slussen. Vattenrummen måste vara tillgängliga för barn, trafiksituationen anpassad efter barns rörelser och en del av lokalerna ska vara upplåtna för barnverksamhet, till exempel ett barnbibliotek.

Vi vill se fördjupade solstudier och hur de planerade byggnaderna på Södermalmssidan skuggar området vid vattnet. Det är viktigt att byggnaderna får en skala som ansluter sig mot vattnet på södra sidan och anpassas mot den lägre bebyggelsen i Gamla Stan.

Gång- och cykelbron mellan Södermalmstorg till Gamla Stan ska utformas så att den möjliggör passager som klarar en högsta lutning på 10 %. Här kan särskilt studeras den smäckra bro över floden Seine intill det nya moderna huvudbiblioteket i Paris. Denna lösning vore värd att pröva.

Passager under Centralbron och tunnelbanebron måste göras attraktiva, så att man

inte bygger in otrygga platser även i den nya Slussen.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

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

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) med hänvisning till sitt förslag.

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

Ersättaryttrande

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (v).

Ersättaren Per Johansson (fp) enligt följande:

Utred förslaget Ny syn på Slussen

Jag anser att förslaget Ny syn på Slussen bör utredas vidare. De fem idealisterna har presenterat en lösning på hur Slussen kan byggas om på ett elegant och funktionellt sätt, utan att bygga upp de stora betongdäck som präglar platsen idag. Deras förslag har fått mycket positivt gensvar i allmänna opinionen. Trots stora ansträngningar att visa motsatsen slår tjänstemannautlåtandet fast att det är fullt möjligt att lägga ner tunnelbanan under Söderström. De kostnadsberäkningar för detta som redovisas verkar svagt underbyggda och man verkar överdriva besvären med avstängning av gröna och röda linjen under byggtiden, varför det är önskvärt med en ordentlig utredning. Detta bekräftas av kontakter jag haft med professor Håkan Stille vid KTH.

Att bygga Slussen enligt de riktlinjer Exploaterings-, Stadsbyggnads- och Trafikkontoret föreslår innebär att man stänger det historiska fönster som – just nu – står öppet för att rätta till de misstag som begicks när vattenspegeln söder och väster om Gamla stan belamrades med broar. Det blir då i praktiken omöjligt att på kanske 100 års sikt lägga Centralbron i tunnel och öppna upp Riddarholmskanalen. Återställandet av Järnvägsparken söder om Centralstationen finns också med i bilden.

§ 12

Yttrande över inkommen JO-anmälan. Svar på remiss

Dnr T2009-040-00696

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar till JO överlämna kontorets utlåtande.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 17 april 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 13

Naturvårdsverkets förslag till ny förordning om miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Svar på remiss

Dnr T2009-007-00748

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar remissen från kommunstyrelsen överlämna och återropa kontorets utlåtande.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 9 april 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) enligt följande:

Miljöpartiet välkomnar ett införande av miljökvalitetsnorm för PM 2,5 i svensk lagstiftning. Vi anser att det är angeläget att bibehålla de skärpningar av nivåer och tillkommande mätparameter för luftkvalitet som införts tidigare i Sverige. Det är angeläget både ur ett folkhälsoperspektiv och också ett miljöperspektiv.

Det var bra att miljödepartementet inte lyssnade på kraven från de borgerliga partierna i Stockholm om att Sverige skulle ansöka om en tidsfrist för att skjuta på införandet av direktivet. En tidsfrist ger fel signaler om vikten att komma tillrätta med de negativa effekter luftföroreningarna orsakar och riskerar att försena de insatser som måste till för att nå ett långsiktigt hållbart samhälle.

§ 14

Cykelbanor på bilfiler. Motion (2008:90). Svar på remiss

Dnr T2009-313-00358

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återropar kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 10 mars 2009.

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

- 1 Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), ledamoten Anders Broberg (kd), vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2 Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår följande:
 - 1 Motionen bifalls.
 - 2 Därutöver anförs följande:

Idag är det så pass många som cyklar i Stockholm att utrymmet på cykelbanorna inte alltid räcker till. Det är en glädjande utveckling att fler och fler ställer bilen hemma, och detta skall uppmuntras. Det är då helt konsekvent att ta utrymme från biltrafiken för att inrätta säkra, trafikseparerade cykelbanor.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

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

Ersättaryttrande

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (v).

§ 15**Bilfria söndagar i Stockholm. Motion (2008:84). Svar på remiss**

Dnr T2009-300-00354

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 10 mars 2009.

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

- 1 Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), ledamoten Anders Broberg (kd), vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) ställer sig bakom kontorets förslag. (se

beslutet)

- 2 Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår följande:
 - 1 Motionen bifalls.
 - 2 Därutöver anføres följande:

Om Stockholm skall leva upp till epitetet ”Europas miljöhuvudstad” räcker det inte med att enbart prata sig hes om miljön. Det gäller också att handla. Vill man verkligen minska partikelhalterna och öka luftkvaliteten i staden, är det minskat bilåkande det handlar om. Vänsterpartiet vill prova att införa en bilfri dag per vecka, genom att t.ex leda om trafiken till Centralbron. Det skulle upplevas som mycket positivt för väldigt många stockholmare att göra vårt historiarv fritt från biltrafik och låta sociala aktiviteter blomstra i staden.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

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

Ersättaryttrande

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (v).

§ 16

Avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik rörande Fastigheten Akka 4 och genomförande av Tvärbana Norr

Dnr T2009-330-00328

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del föreliggande avtal rörande genomförande av Tvärbana Norr, som ersätter det avtal som godkändes av exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden i beslut 2009-02-12 respektive 2009-03-10.
2. Nämnden hemställer, som en följd av punkten 1, att kommunfullmäktige godkänner nu föreliggande avtal rörande genomförande av Tvärbana Norr, med i övrigt oförändrad hemställan enligt de tidigare besluten.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets och exploateringskontorets och gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 15 april 2009.

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) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)

- 2 Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp), och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår följande:
- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
 - 2 Därutöver anförs följande:

Avtalets planering av spårvagnshallen är inte bra. Konflikterna med befintliga verksamheter och omkringboende blir alltför stora. Istället ska den nya spårvagnshallen placeras på ”Prippstomten”, norr om Norrbyvägen. Delar av de stora lagerlokaler som redan finns där kan återanvändas för det nya ändamålet.

Om bussterminalen i Alvik flyttas så ska parken utanför medborgarhuset återskapas öster om Vidängsvägen där bussterminalen ligger idag.

”Gula Caféet” vid Karlsbodavägen ska bevaras.

Teknikboden vid Alvik ska placeras så att trappan upp i Traneberg från Vidängsvägen finns kvar, och den magnifika eken bevaras.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag.

Ersättaryttrande

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (mp) och (v).

§ 17

Hur uppfattas trafikkontoret som beställare - Leverantörsundersökning 2008

Dnr T2009-006-01017

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar godta kontorets redovisning samt ger kontoret i uppdrag att fortsätta arbeta med förbättrade leverantörsrelationer.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 26 mars 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 18**Avsättning av medel för insatser inom Kungliga nationalstadsparken**

Ärendet utgår.

§ 19**Upprustning av Hornsgatan. Inriktningsbeslut. Genomförandebeslut för etapp I samt trädplantering**

Dnr T2008-320-02022

Beslut

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

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Kontoret får i uppdrag att omgående återkomma till nämnden med en återrapportering gällande aktiviteter kontoret genomfört gentemot regeringen i syfte att få till stånd lokala verktyg för begränsning av dubbdäcksanvändning i enlighet med förslaget i utlåtandet.
- 3 Därutöver anförs följande:

Det är mycket viktigt att Staden får bukt med höga partikelhalter i Stockholm. Nämnden anser därför att kontoret ska förbereda förslag på åtgärder avseende dubbdäck i avvaktan på regeringens beslut om begränsning av dubbdäckanvändning.

Upprustningen av Hornsgatan är välkommet ur ett miljö- och ett stadsmiljöperspektiv. Det är dock viktigt att komma ihåg att Hornsgatan också är en plats för handel och möten mellan människor. Nämnden anser därför att det måste finnas tillfredsställande angoringsmöjligheter längs gatan. Näringsidkare måste ha möjlighet att bedriva sina verksamheter och kunder möjlighet att utföra sina ärenden.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 1 april 2009. I utlåtandet föreslogs följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreslagen inriktning för upprustning av Hornsgatan till en utgift om 130,0 mnkr.
2. Nämnden godkänner att upprustning genomförs på del av Hornsgatan mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan till en utgift om 28,4 mnkr.
3. Nämnden godkänner att trädplantering inkl. lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) genomförs på sträckan Hornstull - Ansgariegatan till en utgift om 17,2 mnkr.
4. Nämnden uppdrar åt kontoret att ansöka om avsatta medel i staden för vattenförbättrande åtgärder.
5. Nämnden överlämnar kontorets utlåtande som svar på skrivelsen "Gör Hornsgatan till en trivsammare gata med bättre luft och grönska" från Mikael Söderlund m.fl.(m), Inge-Britt Lundin m.fl. (fp) och Anders Broberg (kd).
6. Nämnden uppdrar åt kontoret att verka för en översyn av gällande lagstiftning avseende miljözon för begränsning av dubbdäcksanvändning i enlighet med förslaget i kontorets utlåtande.

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) ställer sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) ställer sig bakom kontorets förslag.
- 3) Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår följande:
 - 1 Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
 - 2 Därutöver anförs följande:

Det är glädjande att man nu försöker förbättra miljön på Hornsgatan. Då man med dessa åtgärder ändå inte riktigt når upp till miljömålen, vore det därför mer konsekvent att man i detta omfattande projekt satsade mer på att göra säkra, trafikseparerade cykelbanor, för att uppmuntra till mer miljövänliga färdmedel.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar 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 tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) med hänvisning till kontorets förslag.
Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

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

Vi stöder förslagen till miljöupprustning av Hornsgatan även om det allvarligaste miljöproblemet i form av hög partikelhalt i området ytterst marginellt kommer påverkas av dessa åtgärder. Mängden partiklar härrör främst från dubbdäck, sandning och saltning. Regeringen och riksdag bör agera så att möjligheter finns att med ekonomiska styrmedel, etc, minska dubbdäcksanvändningen. Passiviteten från regeringen är uppseendeväckande.

Plantering av träd kommer säkert att påverka stadsmiljön på ett positivt sätt men knappas mängden partiklar i området. Det hade möjligtvis kunna ske om träden var mycket stora och kunde bidra till att behålla fuktigheten på marken men sådana träd är inte aktuella här. Även spolning och kemisk dammbildning har tyvärr visat sig ha obefintlig eller mycket tillfällig inverkan på mängden partiklar från trafiken.

Ersättaryttrande

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (v).

§ 20**Stockholm Ren och Vacker. Lägesrapport nr 5**

Dnr T2007-440-00726

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 20 april 2009.

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

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 21**Nytt arrendeavtal mellan Stockholms kommun och koloniträdgårdar och fritidsgårdar inom kommunens gränser. Svar på remiss**

Dnr T2009-514-01048

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och överlämnar kontorets utlåtande som svar på remissen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

- Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 23 april 2009.
- Skrivelse från Catharina Tarras-Wahlberg inkommen den 4 maj 2009.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp), vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) och ledamoten Kajsa Stenfelt föreslår att ärendet avgörs vid dagens sammanträde.
- 2) Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) föreslår att nämnden i första hand bordlägger beslutet om nytt arrendeavtal till augusti, samt uppmanar övriga berörda nämnder att göra samma sak.

Härefter framläggs följande förslag till beslut:

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

- 2) Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin föreslår att nämnden i andra hand beslutar följande:
- 1 Att avgiftshöjningarna för koloniområdena ska sammanräknas för de merkostnader dessa får om de även ska ta över infrastruktur och byggnader i sina respektive områden.
 - 2 Att standard arrendetiden för koloniområden ska vara 25 år.
 - 3 Att uppsägningstiden av arrenden ska följa vad som stipuleras i Jordabalken.
 - 4 Därutöver anføres följande:

Stockholms koloniträdgårdar har en lång historia inom staden. Ända sedan de allra första koloniområdena anlades i början av nittonhundratalet har de bidragit till välbefinnandet för generationer stockholmare. De ursprungliga syftena, att även ge mindre bemedlade stockholmare möjlighet till rekreation i vackra omgivningar, samt även bidra till dessas försörjning, är allmängiltigt även i dag. Koloniområdenas betydelse för upprätthållande av den biologiska mångfalden i Stockholm kan inte nog poängteras. Koloniträdgårdso odlarnas iver att upprätthålla och utveckla odling av frukter, grönsaker och blommor som inte längre går att finna i dagens storindustriella livsmedelshandling är av yttersta kulturella betydelse. Av kulturell betydelse är även varje individuellt utformade kolonistuga, som visar den enskilda människans förmåga till skapande under en längre tid om hon blott får den möjligheten. Folkhälsobetydelsen, både för kolonisterna och för förbipasserande flanörer är avsevärd. Stockholms koloniträdgårdar är helt enkelt en grundsten i det som utgör Stockholm.

Enligt uppgift så har de förhandlingar som förts mellan staden och FSSK varit mycket svårdefinierade som just förhandlingar. Dels förefaller kommunikationen mellan staden och kolonisterna från stadens sida haft mera formen av diktat än förhandling. Dels så förefaller förhandlingsmandatet för de som har bedrivit förhandlingarna från stadens sida varit anmärkningsvärt begränsat. Det är därför fullt rimligt, att FSSK i rimlig omfattning får den tid de behöver för att kunna ta ställning till och sätta sig in i avtalet. De avgiftshöjningar man föreslår för kolonisterna är, jämfört med övriga fördyringar i samhället rimliga. Men ställt i sammanhanget att koloniträdgårdsföreningarna utöver detta ska överta hela ansvaret för drift och underhåll av infrastruktur och gemensamhetsbyggnader inom sina anläggningar, så blir merkostnaderna för koloniträdgårdsföreningarna alltför betungande. Förslaget att korta ner arrendetiden till 5 år är helt orimligt. Det rör sig här ändå om mångåriga investeringar av enskilda människor, kanske inte objektivt sett i reda pengar, men i form av varligt kärleksfullt vårdande eget arbete. Den välstädade noggrannhet som generellt präglar dagens koloniområden skulle med den föreslagna arrendetiden försvinna. Förslaget att inte följa jordabalken avseende arrendeavtals uppsägning är inte heller rimligt. OM ett koloniområdes arrendeavtal måste sägas upp, därför att staden behöver marken för andra ändamål, så är det rimligt att de berörda parterna i god tid får veta att detta kommer att hända. Rörande kravet på att den förening som har avtal med staden ska vara ansluten till FSSK, ska tas bort med hänvisning till föreningsfriheten, är märklig. Stadens administration av koloniområdena förenklas av att endast ha EN motpart att förhandla med. I den mån det finns koloniträdgårdsföreningar som inte vill vara medlemmar i FSSK, så är detta en intern fråga för koloniträdgårdsrörelsen. Liksom kravet på föreningsfrihet är lagstadgat, så är även likställighetsprincipen lagstadgad. Det finns därför ingen möjlighet för staden att behandla koloniträdgårdsföreningar olika, vilket möjligen

skulle vara ett skäl för staden att tillämpa föreningsfrihetsprincipen här. Ska föreningsfrihetsrätten tillämpas här, så finns det heller ingen mening med enhetliga avtal. Då måste även varje enskild koloniförening ha rätten att själva förhandla och sluta avtal av olika slag med Stockholms stad. Rörande begreppet Storstockholm, så förefaller detta något godtyckligt. Utgår begreppet ifrån de kommuner där Stockholms stad äger koloniområden? Trots att dessa koloniområden inte ska omfattas av detta avtal? Rörande förslaget att koloniföreningarna själva ska överta gemensamhetsbyggnader, så är det tveksamt om detta är lagenligt möjligt. Dessa byggnader utgör vanligtvis inga egna fastighetsbildningar. Kommer koloniföreningarna att äga byggnaderna med full förfoganderätt? Får byggnaderna byggas om, säljas, förpantas, hyras ut osv. Om inte, vilka inskränkningar i förfoganderätten ska finnas? Att Trafik och renhållningsnämnden får ett samordningsansvar för koloniträdgårdsfrågor i staden är rimligt utifrån att Stadsträdgårdsmästaren ska finnas på Trafik och renhållningskontoret. Men vem ska ha samordningsansvaret för de koloniträdgårdar som ligger utanför Stockholms stad? Ska dessa säljas bort trots att flertalet av de kolonier som finns där brukas av stockholmare?

Omröstning

Ordföranden tar först upp förslaget om att bordlägga ärendet och ställer det mot förslaget att avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Därefter ställer ordföranden de övriga framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) med hänvisning till sitt förstahands förslag om bordläggning och därefter med hänvisning till sitt andrahandsförslag.

§ 22

Sätra Återvinningscentral. Genomförandebeslut

Dnr T2009-702-01180

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att Sätra återvinningscentral, under förutsättning att tillstånd erhålles, ska uppföras.
2. Nämnden beslutar att uppdra åt kontoret att, under förutsättning att tillstånd erhålles, genomföra upphandlingen av uppförandet av Sätra återvinningscentral samt ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 14 april 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 23**Avfallshämtning inom trånga grändområden. Lägesrapport**

Dnr T2009-703-01182

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m fl (m) och ledamoten Inge-Britt Lundin (fp):

- 1 Kontorets förslag godkänns delvis.
- 2 Därutöver anförs följande:

En viktig uppgift för Stockholms stad är att så långt som möjligt underlätta för medborgarna att sköta sina vardagssysslor utan onödigt krångel. Nämnden ser därför med oro på den nya ordning för hämtning av hushållssopor som utan inflytande från Stockholms stad håller på att införas med hjälp av allt hårdare krav från framförallt Arbetsmiljöverket. Den nya tillämpningen av de befintliga reglerna och införandet av nya bestämmelser ställer till stora problem för många människor. Samtidigt är den pågående processen principiellt problematiskt då den innebär ett ingrepp i det kommunala självstyret.

Utöver de ekonomiska konsekvenserna denna förändring medför kan formella begränsningar ytterligare bidra till problematiken. Vissa förändringar kräver stadgeändringar för exempelvis samfällighetsföreningar och bostadsrättsföreningar som rent formellt inte går att genomföra under de korta tidsfrister som ställs upp. Det faktum att det tar tid att planera, upphandla och genomföra förändringarna försvårar läget ytterligare. Kräver någon av åtgärderna bygglov och bygganmälan tar även det tid och kostar pengar.

De föreningar som berörs har skiftande ekonomi varför åtgärderna kan vara mycket betungande, till och med förödande. Inte minst för organisationer som leds av mer eller mindre ideellt arbetande personer, som till exempel många bostadsrättsföreningar, kan uppgiften vara mycket svår att lösa.

Vissa individer drabbas också extra hårt eftersom de har särskilda behov och förutsättningar. Det gäller till exempel funktionshindrade och äldre som inte kan bo kvar i sina hem om nya uppsamlingsplatser för hushållsavfall förläggs flera hundra meter från deras bostäder. Detta rimmar mycket illa med Stockholms ambition att bli världens mest tillgängliga huvudstad.

Det är inte rimligt att fastighetsägare och boende drabbas så hårt – ekonomiskt och praktiskt – som de gör av de just nu snabbt pågående förändringarna. Trafikkontoret ska därför, utifrån rådande krav från Arbetsmiljöverket, verka för att upprätthålla en god service för stadens medborgare. Nämnden anser att det inte är rimligt att införa en ny taxa för 2010 som styrmedel avseende provisoriska lösningar. De föreningar som av extraordinära skäl inte kan lösa problemen måste erbjudas dispenslösningar och som sista utväg andra lösningar av kontoret. Föreningar som av olika skäl väljer att bortse från Arbetsmiljöverkets krav ska dock belastas med avgift. Det är inte rimligt att taxekollektivet ska bekosta en liten grupp som väljer att bortse från myndighetens krav. Nämnden uppdrar därför åt kontoret att återkomma med förslag på incitamentsstruktur, förslagsvis en stegvis avgiftsökning, avseende dem som fortfarande inte har bemödat sig att genomföra några förändringsåtgärder.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 15 april 2009. I utlåtandet föreslogs följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner lägesrapporten och lägger den till handlingarna.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m) och ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) ställer sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) ställer sig bakom kontorets förslag.

Omröstning

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (m) och Inge-Britt Lundin (fp).

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till kontorets förslag.

§ 24**EU-kommissionens revidering av WEEE-direktivet. Anmälan av svar på remiss**

Dnr T2009-700-00553

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 16 april 2009.

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

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

§ 25**Miljöprofilområden – miljöstadsdelar i världsklass. Svar på remiss**

Dnr T2009-000-00970

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar överlämna och återropa kontorets utlåtande som svar på remissen.

Ärendets handling

Trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, miljöförvaltningens och Östermalms stadsdelsförvaltnings gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 28 april 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden ställer sig bakom kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) enligt följande:

Efter de fruktansvärda nedskärningar på miljöarbetet som moderaterna och dess stödpartier tidigare gjort sig skyldiga till, så är det glädjande att Stockholm nu aktivt börjar arbeta för att komma ikapp övriga Sverige inom miljöområdet. Ambitionen i arbetet med miljöprofilområden är god. Viljan att skapa miljöprofilområden med mål för minskade utsläpp, minskad biltrafik, minskade mängder avfall med mera är utmärkt. Det är dock beklagligt att tre år efter fullmäktiges beslut om att miljöprofilområden ska utses är det endast för ett område som staden har påbörjat analysen hur miljöprofilen bör utformas.

Det program som ska vidareutvecklas av exploateringsnämnden måste innehålla konkreta målsättningar och krav, inom alla områdena energianvändning, transporter, klimatanpassning, kretslopp och livsstilsfrågor. Det måste också innehålla ett tydligt uppföljningssystem samt en strategi för hur man hanterar situationen ifall någon part inte lever upp till målsättningarna. Tyngre bör också prioriteras ett systematiskt arbete med att sprida kunskaper och erfarenheter till andra områden och framtida byggande.

Trots att all erfarenhet kring miljöstyrning talar för att miljöprogrammet måste fastställas tidigt i planeringsprocessen så ska detta för Norra Djurgårdsstaden som vi förstår det läggas på de redan befintliga planerna, åtminstone för delar av området. Mål om klimatanpassning som kräver nytänkande kring grönstruktur och våtmarker blir svåra att få till om inte programarbetet delvis görs om. Om alltför stor hänsyn tas när miljöprogrammet fastslås till redan gjort programarbete riskerar miljöprofilen i Norra Djurgårdsstaden bli mer en fråga om marknadsföring än genomgående profil.

Som förvaltningarna påpekar är det oklart hur de övergripande målen för Norra Djurgårdsstaden om CO₂-nivåer ska mätas och därmed hur man når måluppfyllnad. Vidare speglar dessa mål dåligt viktiga miljövärden som minskade kemikalieflöden vid byggande och effektiv avfallshantering och bör därför kompletteras. Det föreslagna målet att Norra Djurgårdsstaden ska vara fossilbränslefri 2030 bör ambitionshöjas, då Miljöpartiet bedömer det som nödvändigt att hela Stockholm har nått dit 2030.

Miljöprofilsarbetet visar också på behovet att ha tydliga basnivåer för byggandet i Stockholm. Programmet för miljöanpassat byggande utgjorde tidigare en sådan bas som gällde allt byggande på stadens mark. Kretsloppsrådets förslag till nationella

riktlinjer för byggandet är framtaget av byggbranschens aktörer och innebär en rejäl förbättring när det gäller energieffektivitet jämfört med dagens nationella regelverk. Det är bra att nationella aktörer tagit hand om det arbetet och att Stockholm återigen kan använda sig av en standard/checklista för miljöpåverkan vid byggande. Miljöprofilsområdena måste dock gå längre för att utgöra 'spets'.

Miljöpartiet menar att Bromma flygfält, Norra Djurgårdsstaden samt Norra stationsområdet ska bli klimatneutrala stadsdelar. Förutom krav på energisnål bebyggelse ska där utvecklas innovativa energilösningar som sol- och vindkraft som kan generera överskott och föras ut på el- och värmenätet, bilsnål planering, modern avfallshantering och tidig medverkan i planeringen av dem som ska bo i områdena.

Att ha höga ambitioner vad gäller miljöbilar är bra, men kan aldrig helt lösa problemen med CO2-utsläppen. Det är viktigt att staden i dessa områden driver en parkeringspolitik som styr mot minskat bilåkande. Där är låga parkeringsnormer ett viktigt verktyg.

I förslaget saknas vidare beskrivningar av hur de vattenrelaterade delarna av arbetet ska klaras av. Stockholm Vatten är i dag renskalat från kompetens och resurser annat än för den rena kärnverksamheten och kan inte längre bistå när det gäller dagvattenfrågor och generellt frågor som ingår i Vattenprogrammet för Stockholms stad. Frågor för bevarande av sjöar och vattendrag, de "blå" frågorna, har i dag ingen huvudman i Stockholms stad. Någon annan aktör måste utses att hålla i dessa frågor.

Man förefaller heller inte ha några djupare kunskaper om passivhus, då man beskriver detta som en väl utvecklad teknik på kontinenten, som nu är på väg att introduceras i Sverige.

Man kan sedan några år resa till Göteborg, som i fråga om husbyggnadsteknik nu ligger långt före Stockholm och där studera fungerande passivhus.

Rörande byggnation i och vid grönområden så kan man även studera den ersättningskala som tillämpas i Tyskland och andra länder i Europa. Där man, vid byggplanering frågar om man i första hand kan undvika att bygga, i andra hand att minimera byggintrånget i grönområdet, i tredje hand att grönkompensera intrånget, till exempel med planteringar av högre biologiskt värde i det som blir kvar av grönområdet, samt att i fjärde hand ersätta den förlorade grönytan med ny sådan någon annanstans. Ett annat sätt att jämka samman byggande av infrastruktur med grönområden är den på kontinenten sedan decennier använda tekniken att anlägga Ekodukter, där grönområden länkas samman över vägar och järnvägar.

Det som saknades i det för övrigt ganska lyckade projektet för Hammarby sjöstad var en plan för hur kunskapen därifrån skulle kunna implementeras i stadens fortsatta byggande. Något som visade sig som en skriande brist till exempel i planerandet av nordvästra Kungsholmen.

Detta saknas även för dessa miljöprofilområden. De erfarenheter och möjligheter som skapas i ett sådant här arbete måste sedan tillämpas i större skala om de ska vara till nytta.

Vid protokollet

Åse Geschwind