



Tid Torsdagen den 10 december 2009 kl 16.35 – 17.00

Plats Sessionssal A och B, Tekniska Nämndhuset

Justerat 17 december 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordförande

Jan Valeskog (S) vice ordförande

Berthold Gustavsson (M)

Tord Bergstedt (M)

Annika Davidsson(M)

Inge-Britt Lundin (FP)

Annika Ödebrink (S)

Jimmy Lindgren (S)

Birgit Marklund Beijer (S)

Mats Lindqvist (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)

tjänstgörande

Inga-Lill Larsson (M)

tjänstgörande

Per Johansson (FP)

Milly Namiro Darlsson (S)

Margareta Stavling (S)

Jonas Larsson (S)

Sebastian Wiklund (V)

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Birgitta Björk, Ted Ell, Staffan Forsell, Karin Hebel, Lars Jolerus, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 1

Val av justerare och tid för justering

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden utser vice ordföranden Jan Valeskog (S) att tillsammans med ordföranden Ulla Hamilton (M) justera dagens protokoll. Justering sker den 17 december 2009.

§ 2

Frågor för beredning och information från kontoret

Föregående protokoll

Ordföranden Ulla Hamilton (M) framför uppgift från, Bombardier Transportation AB. VD Klas Wålberg hänvisar till protokoll från trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 10 november 2009, § 13 om framkomlighet för biltrafiken i relationen Östermalm- söderut/västerut. Sista punkten i reservationen från (S) stämmer inte.

Skrivelser för beredning

Anmälan görs av inkomna skrivelser till trafik- och renhållningsnämnden enligt följande:

- 1 Omfattning och utformning av offentliga toaletter i Stockholm, från Jan Valeskog (S)
- 2 Konstutsmycka rondellerna på Ågesta Broväg, från Mats Lindqvist och Hampus Rubaszkin båda (MP)
- 3 Klotteranmälningar i respektive stadsdelsnämnd, från Kajsa Stenfelt och Sebastian Wiklund båda (V)

Beslut

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

Fråga om hur man kan minska störningar från lövblåsare

Mats Lindqvist (MP) ställer fråga om hur man kan minska störningar från lövblåsare som används för att blåsa ihop löv för insamling och bortforsling.

Beslut

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

Fråga om reklamskyltar för Skärholmen Centrum

Mats Lindqvist (MP) ställer fråga angående reklamskyltar för Skärholmen Centrum som är uppsatta på många olika ställen. Finns tillstånd för dessa skyltar? Förvalningschefen Magdalena Bosson svarar att det inte finns något tillstånd för

skyltarna och att trafikkontoret tar kontakt med berörda i ärendet.

§ 3

Anmälan av inkomna skrivelser till nämnden

Beslut

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Ärendets handlingar

Inkomna skrivelser, protokollsutdrag m m till trafik- och renhållningsnämnden vilka förtecknats i promemoria av den 2 december 2009, och vad gäller senare inkomna skrivelser m m i promemoria av den 10 december 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 17 november 2009.

§ 5

Anmälan av protokoll 10/2009 från nämndens handikappråd

Beslut

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger protokollet till handlingarna.

Ärendets handlingar

Protokoll från handikapprådets sammanträde nr 10 den 5 november 2009.

§ 6

Ny lokalisering av Tekniska Nämndhuset. Anmälan av svar på remiss

Dnr T2009-000-03555

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger kontorets anmälan till handlingarna.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 25 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Vi delar kontorens bedömning att tekniska nämndhuset är i behov av en omfattande upprustning och att befintligt tekniskt nämndhus inte möter de behov av en ny arbetsplats som krävs. Däremot så anser vi inte att ett eventuellt nytt tekniskt nämndhus behöver vara lokaliserat till Kungsholmen, ja över huvud taget inte ens till innerstaden (innanför tullarna).

Vi ser utifrån den hittillsvarande och förväntade tekniska utvecklingen inom IT-kommunikationen över huvud taget inget behov av fysisk samlokalisering av de tekniska kontoren utan dessa kan mycket väl förläggas, var för sig, utifrån bäst möjliga kostnadseffektivitet, i lägen dit det är lätt att ta sig med kollektiva förbindelser. Exempel på sådana platser är Gullmarsplan, där redan Serviceförvaltningen. Kyrkogårdsförvaltningen samt Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning är belägna. Men även Liljeholmen och Alvik är fullgoda lokaliseringssynerpunkter ur tillgänglighetssynpunkt. Dessa områden har ju på olika sätt förklarats vara nya delar av den numera utvidgade innerstaden. Även områden som Älvsjö, Telefonplan, Spånga, Farsta, Skärholmen m fl, som i stadens planering pekats ut som utvecklingsområden för mer bebyggelse och bättre kommunikation, torde vara möjliga platser att i ett lite längre perspektiv samt ur tillgänglighetssynpunkt förlägga stadens förvaltningar på.

Man kan även se det så att även de stockholmare vilka önskar företa personliga besök på någon teknisk förvaltning och då önskar ta sig dit med samt under besöket parkera en bil, har betydligt större möjligheter att göra så i de av oss föreslagna lägena än inne på Kungsholmen. En sådan policy för kommande lokaliseringar av stadens förvaltningar ökar märkbart det kommersiella underlaget för den lokala dagligvaruhandeln i den utvalda stadsdelen. Fler tjänstemän som vill gå ut och äta lunch eller handla, vilket även är till gagn för de närboende i området. Slutligen lämnar detta förfarande mer plats i innerstaden (innanför tullarna) för mer bostadsbyggande, något som ju borde uppskattas av de som ofta pläderar för fler bostäder i en allt tätare stenstad.

§ 7**Anmälan av ekonomisk uppföljning mån 11 2009**

Dnr T2009-112-00455

Beslut

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende den 8 december 2009.

§ 8**Verksamhetsplan 2010**

Dnr T2009-110-03063

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner verksamhetsplanen för 2010.
- 2 Nämnden godkänner föreslagna mål för verksamheten.
- 3 Nämnden godkänner omslutningsförändringen om 152,5 mnkr på driftbudgeten och 45,0 mnkr för investeringarna för trafik- och gatuverksamheten.
- 4 Nämnden godkänner omslutningsförändringen om -25,7 mnkr på driftbudgeten och 46,0 mnkr för investeringarna för avfallsverksamheten.
- 5 Nämnden hemställer hos kommunstyrelsen om budgetjustering för ökade ränte- och avskrivningskostnader med 26 mnkr.
- 6 Nämnden godkänner budgetjusteringen avseende den tillfälliga torghandeln mellan fastighetsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden med 0,3 mnkr på kostnadssidan och 0,5 mnkr på intäktsidan.
- 7 Nämnden godkänner planen för disponering av 2010 års medel för tillgänglighetsprojektet.
- 8 Nämnden ger trafikdirektören delegation att upphandla entreprenader inom tillgänglighetsprojektet även för belopp över 5 mnkr.
- 9 Nämnden fastställer tidpunkter för månadsuppföljning under 2010 till 23 mars, 19 april, 8 juni, 31 augusti, 26 oktober, 23 november och 14 december 18 maj och 30 september (tertialrapporter).

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 25 november 2009.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M) och Inge-Britt Lundin (FP) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) föreslår följande:
 - 1 Kontorets yttrande godkänns i huvudsak.
 - 2 Kontoret får i uppdrag att samla in matavfall från de enskilda hushåll där detta är praktiskt och ekonomiskt möjligt.
 - 3 Kontoret får i uppdrag att öka ambitionen för städning i ytterstaden.
 - 4 Kontoret får i uppdrag att behålla Fornminnesgruppen som strategisk resurs för hantering och skötsel av fornminnen samt skötsel av parker, etc.
 - 5 Kontoret får i uppdrag att bygga bullerskydd längs Nynäsvägen år 2010.
 - 6 Kontoret får i uppdrag att öka ambitionsnivån gällande fler anläggningar för källsortering och nya återvinningscentraler
 - 7 Kontoret får i uppdrag att i enlighet med Stockholmöverenskommelsen

prioritera spårväg Syd och spårväg på fyrans busslinje framför en lågt utnyttjad Spårväg City.

- 8 Kontoret får i uppdrag att tillsammans med Solna kommun kräva en tunnelbanelösning till Norra stationsområdet
- 9 Därutöver anføres följande

Det är obegripligt att staden har ett 0 % mål när det gäller insamling av matavfall från enskilda hushåll. Ett arbete för att successivt öka andelen insamlat matavfall från både storhushåll och enskilda hushåll måste ske under 2010.

Det är bra att ambitioner finns att förbättra städning i Stockholms centrala delar och att informationskampanjer genomförs för att uppmärksamma Stockholmarena på de enskilda individernas ansvar. Ett problem är dock att ambitionsnivån att upprätthålla en god städskvalitet i ytterstaden är alltför låg. Här måste bättre och mer ambitiösa upphandlingar av städning genomföras samt bättre uppföljning av gällande avtal.

Det vore mycket olyckligt om Fornminnesgruppen läggs ned. Om det innebär att skötseln av staden 350 fornminnen kommer att försämrats är det direkt oansvarigt. Visserligen har enskilda fastighetsägare ett formellt ansvar för de fornminnen som finns på fastigheten men det är i stadens intresse att ta ett övergripande ansvar för detta, förutom för de fornminnen som finns på stadens mark. Dessutom är gruppen en viktig resurs för att genomföra röjning av mörka skogs- och parkområden liksom att det även finns en viktig arbetssocial aspekt av gruppens funktion.

Vi anser också att den borgerliga långbänken gällande byggnation av bullerskydd längs Nynäsvägen måste upphöra. Den bör byggas under 2010.

Vi anser också att södra delen av Nybrogatan bör rustas upp.

Det är uppseendeväckande att de vallöften om fler källsorteringsanläggningar och nedgrävning av dessa i praktiken inte genomförs. Nu dras även resurser till fler återvinningscentraler in. Vi anser att en sådan utveckling står direkt i strid med de miljöambitioner som staden borde ha att öka återvinningen av olika avfallsprodukter i Stockholm.

Vad gäller spårfrågorna skall stadens resurser för nya spårlösningar inriktas i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen, Länsplanen och förslaget till Nationell plan som bland annat innebär prioritering av tunnelbana till Norra stationsområdet och spårvagn på fyrans busslinje framför Spårväg City.

- 3 Mats Lindqvist (MP) förslår följande:
 - 1 Trafik och renhållningsnämnden avslår kontorets förslag till verksamhetsplan för 2010, förutom delen Trafikkontorets Miljöplan 2010
 - 2 Trafik och renhållningsnämnden godkänner Miljöpartiets förslag till verksamhetsplan för 2010.
 - 3 Trafik och renhållningsnämnden godkänner i huvudsak kontorets förslag till Miljöplan 2010.

Inledning

Stockholm är en stad som för varje år upplevs som allt skräpigare. Mängden skräp ökar och mängden nedskräpningar ökar. Skillnaderna mellan stadsdelarna avseende städning ökar. De åtgärder som sätts in har alltmer karaktären av enstaka jippon. Den lokala dagliga översyn som tidigare fanns, när detta sköttes av stadsdelsförvaltningarna, har gått förlorad.

Sammalunda förhåller det sig med de förebyggande åtgärder mot nedskräpning som bedrivs av stadsdelsförvaltningarna genom skolor, förskolor, olika lokala föreningar och lokala handlare. Underhållet och utvecklandet av stadens infrastruktur blir alltmer eftersatt. Viktiga ombyggnader av torg, broar, vägar, cykelbanor, gångstråk mm senareläggs rutinmässigt på grund av resursbrist i form av likvida medel och/eller personal. Anläggandet av bullervallar, bullerskydd, anläggningar för omhändertagande av trafikdagvatten, faciliteter för ökad tillgänglighet m m senareläggs likaledes.

Trafik och renhållningskontoret upplevs av alltfler stockholmare som alltmer svårkontaktbart, både av stockholmare som vill anmäla nedskräpning, komma med synpunkter eller driva på förändringar avseende trafik eller renhållningsfrågor i sina närområden. Men även andra aktörer, ja rentav inom andra förvaltningar i stadens egen organisation så upplevs Trafik och renhållningsförvaltningen som svårkommunicerbart. Det tar tid som stockholmare att förstå hur man ska komma fram, att komma fram, att få tag på rätt person, att få ett svar, att få någonting att hända som ligger utanför eller utöver trafik och renhållningsförvaltningens egen planering.

Man kan undra för vem denna centralstyrda koloss som Trafik och renhållningskontoret utvecklats till, är till för. Den allt högre effektivitet som Trafik och renhållningskontoret återkommande redovisar att man uppnår, är snart så effektiv att det endast är stockholmarna själva som är det enda hindret för effektivitetens fulländning. Den påstådda effektiviseringen som centraliseringen av gatuansvaret ska ha lett till, kan på goda grunder ifrågasättas. Trafik och renhållningskontorets uttalade vilja att även ta över skötseln av stadens parker och naturområden för att effektivisera skötseln av dessa förefaller ur det perspektivet närmast skrämmande.

Vi vill emellertid gratulera trafik och renhållningskontoret till att ha tagit fram sin första genomarbetade miljöplan någonsin, en bemärkelse väl värd att uppmärksammas och ett stort steg i rätt riktning! Den behöver emellertid utvecklas, främst avseende Mobility management, ökad källsortering, bygga upp ekologisk och limnologisk kompetens inom förvaltningen, bättre uppföljning av och modernare åtgärder för energisänkning, ordna ökad insamling av matavfall för att försörja fler fordon i staden med biogas samt kraftfulla åtgärder för minskade utsläpp av koldioxid och andra miljö och/eller hälsoskadliga utsläpp. Den behöver även tydliga kopplingar till uppföljningsbara kvantifierbara mål.

Trafik- och gatuverksamhet, övergripande mål

- Minska biltrafiken, dess koldioxidutsläpp och effekter på luftkvalitet, buller och markanspråk
- Öka framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik
- Öka trafiksäkerheten
- Öka tillgängligheten

Moderna och miljövänliga kommunikationer

Stockholm ska präglas av moderna och miljövänliga kommunikationer Eftersom utrymmet

är begränsat ska staden prioritera transportsätt som tar lite plats såsom kollektivtrafik, gång och cykling. Biltrafiken och dess negativa konsekvenser ska minska. Kraftfulla åtgärder vidtas för att nå målet att Stockholm ska vara en fossilbränslefri

stad år 2030.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret ska aktivt arbeta för minskad biltrafik, samt bidra till framtagandet av fler och mer tillgängliga alternativ.

Ny fordonsteknik, som minskar eller eliminerar användningen av fossila bränslen ska uppmuntras.

Kollektivtrafik istället för motorvägar

Stockholm behöver mer kollektivtrafik – inte fler vägar som leder till mer biltrafik och ökade utsläpp av växthusgaser. Spårinvesteringar i den nationella planen och länsplanen för transportinfrastruktur ska finansieras och igångsättas. Omprioritering ska ske från väg- till kollektivtrafiksatsningar. Förbifart Stockholm ska stoppas och kollektivtrafiken prioriteras när det gäller finansiering av nya projekt. Trängselskatten har lyckats bra och bör vidareutvecklas. Skatten bör bli en lokal avgift och intäkterna ska användas för kollektivtrafikutbyggnad. Systemet ska justeras och vidareutvecklas så att målsättningar om minskad trängsel kan uppnås. Trängselskatt ska snarast införas på Essingeleden och på fler ställen där vägnätet behöver minskad trafik. Förbifart Stockholm ökar trafiken och bygger in staden i ett bilberoende som snart kommer att vara omodernt. Det är dessutom en myt att kapaciteten ökar och restiden minskar. Förbifart Stockholm är det alternativ som orsakar mest negativ klimatpåverkan. Motorvägen är planerad att gå igenom naturreservat och kommer att skapa mycket buller. Av samma orsaker ska det inte heller planeras för någon Österled.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret ska inte planera för eller delta i planerandet av Förbifarten. De därvid frigjorda resurserna ska satsas på att utveckla moderna resandelösningar inom kollektivtrafikområdet, gång och cykling.

Utbyggd kollektivtrafik

I den rödgröna överenskommelsen anges att staden ska säkra kollektivtrafikens framkomlighet genom utbyggnad av busskörfält, bättre trafikövervakning, samt trafikstyrning som ökar framkomligheten i trafiken generellt och möjliggör ett jämnt trafikflöde. Hastighetsbegränsningar finns för att hållas. Miljöpartiet vill att framkomlighetsåtgärder för stombussarna ska vara prioriterade. Stadens ska ta sitt ansvar för att 4:ans stombusslinje, med dess stora resandeunderlag, omvandlas till en miljövänligare spårväg. Utbyggnad av spår till Nya Karolinska i Solna måste tidigareläggas. Tvärbana City förlängs till Centralen och planering för förlängning till Nordvästra Kungsholmen påbörjas. Utbyggnaden av tvärbanan till Slussen och vidare till Nacka påskyndas. Norrut ska tvärbanan byggas ut både mot Kista och mot Solna. Staden ska påskynda snabbspårväg Syd eller motsvarande tvärförbindelser på spår Citybanan genomförs för att klara den ökande pendlingen från Mälardalsregionen. Med god kapacitet för kollektivtrafik möjliggörs arbetspendling med tåg från mindre städer i Mälardalen till Stockholm. Därför är det viktigt att prioritera utbyggnaden av Mälärbanan, det vill säga fyra spår från Tomtebodavägen till Kalhäll. Utbyggnaden är avgörande för att öka såväl pendeltågtrafik som regionalstågtrafik. Förseningen hämmar hela Stockholm-Mälardalsregionens utveckling och gör att Citybanan inte kan utnyttjas fullt ut. Arbetet med att upphandla klimatsmarta båtar för persontrafik på Stockholms inre vatten ska återupptas så att den första linjen kan tas i bruk under 2010. Arbeta med att permanenta pendelbåtar för längre distanser ska intensifieras.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret ska arbeta för ökad kollektivtrafik. Stombussarna ska prioriteras för framkomlighet. Spårvägsnätet ska i samarbete med SL byggas ut. Ett system med pendelbåtar ska skapas, i samarbete med Waxholmsbolaget eller annan intressent.

Utbyggnad av infrastrukturen för cykel i inner- och ytterstaden

I den rödgröna överenskommelsen görs en satsning på utbyggda cykelvägar. Allt fler väljer att cykla och det leder till ökad trängsel på cykelbanorna och krav på ett utökat och sammanhängande cykelvägnät. Stockholm ska bli en bra cykelstad. Cykelbanorna

ska vara sammanhängande. Insatserna ska inriktas mot ökad framkomlighet för gång och cykeltrafik, att bygga bort cykelträngseln och öka säkerheten. Cykelbanor med mycket trafik behöver breddas. Det avsätts 100 mnkr per år i investeringsbudgeten. Miljöpartiet vill att cykelplanerna för både inner- och ytterstaden ska genomföras. En stor cykelparkering vid Stockholms central och cykelparkeringar vid alla T-bane-stationer ska byggas.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret bygga ut infrastrukturerna för cykel i inner och ytterstaden.

Säker skolväg

I den rödgröna överenskommelsen avsätts 100 mnkr för en satsning på säkra skolvägar under en mandatperiod. Den fysiska miljön runt skolor förbättras med breddade trottoarer, gångstråk och cykelvägar. Fler övergångsställen och ytterligare hastighetsbegränsningar införs. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras vid alla lågstadieskolor och bilfria zoner införs närmast skolor, där det är möjligt. Godstransporter till skolor ska ses över i syfte att styra bort backande lastbilar från barns skolvägar liksom parkering för skolans personal. Bra cykelparkeringar byggs. Systemet med vandrande skolbussar utvidgas. I särskilt utsatta miljöer sätts vuxna skolpoliser in. Sikthinder byggs bort och belysning av skolvägar förbättras.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret ska aktivt arbeta för säkrare skolvägar till och bättre trafikmiljöer vid skolorna.

Satsningar på åtgärder för bättre luftkvalitet

I överenskommelsen anges att de rödgröna avser att uppvakta regeringen om ändrad lagstiftning så att miljözoner avseende kväveoxidutsläpp kan införas även för personbilar, skärpta miljözoner för tung trafik samt ökade incitament för att ta äldre bilar, med höga kväveoxidutsläpp, ur trafik. Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) överskrids i Stockholm. De rödgröna är, och har varit överens om, att detta är ett stort problem som måste åtgärdas. Vi har dock haft olika syn på hur problemet ska lösas. Åtgärder vidtas nu i syfte att förbättra luftkvaliteten där partikelhalterna är höga. Det är nu möjligt att förbjuda användning av dubbdäck på sträcka genom ändring av trafikförordningen. Vi rödgröna avser att använda oss av denna reglering. Om det öppnas andra möjligheter som att införa en dubbdäcksavgift kommer vi att använda oss av den. Om en sådan inte införs så ska dubbdäcksförbudet gälla gator i staden med förhöjda partikelhalter från den 1 oktober 2010 och utvidgas till hela Stockholms stad vintersäsongen 2011-2012. Miljöpartiet vill att åtgärder ska genomföras så att miljökvalitetsnormerna för PM10 och kväveoxider klaras år 2010. En parkeringspolitik som styr mot minskad biltrafik och trängselavgifter på Essingeleden är andra viktiga åtgärder för bättre luftkvalitet. Nämnden ska i samarbete med Miljö- och hälsoskyddsnämnden utarbeta en trafikmiljöplan kring hur Stockholm ska klara riksdagens miljökvalitetsmål om luftkvalitet under nästa mandatperiod.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret ges i uppdrag att ta fram satsningar på bättre luftkvalitet.

Parkeringspolitik

I den rödgröna överenskommelsen anges att parkeringssystemet ska ses över och reformeras för att styra mot bilsnål samhällsplanering. En viktig princip är att parkeringsavgifterna uppmuntrar till att befintliga parkeringshus och garage används i första hand. I ett första steg ska en omfördelning av parkeringsavgifterna ske så att avgifterna i innerstaden fördelas över hela dygnet. Dessutom ska parkeringsavgifterna ses över i hela staden för att stimulera till ökat kollektivtrafikåkande, minska efterfrågan på parkeringsmark och förbättra trafiksituationen. Miljöpartiet anser parkeringsavgifterna ska vara marknadsanpassade och styra mot minskad biltrafik. Miljöpartiet anser att avgifterna för gatuparkering och

boendeparkeringen

ska höjas i innerstaden och införas i närförort och ytterstaden. En modell skulle vara att införa parkeringsavgifter i tre zoner där det är dyrast att parkera i city. Det generella parkeringsförbudet på gatumark i Hammarby sjöstad och andra områden med god tillgång på garageplatser ska återinföras. Antalet parkeringsplatser ska minska med 5 procent varje år, såsom har gjorts i Köpenhamn.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret ges i uppdrag att ta fram ett nytt parkeringssystem.

Samordnade varutransporter

Nämndmål:

Trafik- och renhållningsförvaltningen ges det överordnade ansvaret för logistikfrågor och samordnade varutransporter. I syfte att minska transportarbetet ska ett arbete bedrivas med omlastningscentraler, ökad fyllningsgrad, ecodriving och bättre planering. Samtidigt ska tillgängligheten för varuleveranser och hantverkstjänster öka genom bättre utrymmen i gatumiljön för lasting och lossning.

Mobilitetsarbetet stärks

Mobilitetsarbetet har fokus på att skapa ett hållbart resande i Stockholm. Syftet är att förbättra utnyttjandet av infrastrukturen och på så sätt effektivisera trafiken med bil, cykel, kollektivtrafik och till fots. Miljöpartiet tillsätter resurser för att stärka detta arbete som innefattar kommunikation kring hållbart resande samt åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik, kollektiva resor, bilpoolssystem och samordnade transporter. Det är viktigt att staden skapar utrymmen och särskilda parkeringsmöjligheter för bilpoolsbila i både gamla och nya bostadsområden.

Nämndmål:

Trafik- och renhållningsförvaltningen ska bidra till utvecklingen även genom att själva upphandla bilpoolstjänster. Vidare ska mobility management användas för att komma bort ifrån fokuseringen på bilar eller inte bilar, utan i stället kommunicera ur alla aspekter bästa sättet att resa för varje givet behov och tillfälle.

Stockholm ska bli mer gångvänligt

Fler människor rör sig på stadens gator och torg och det myllrande folklivet bidrar till en levande stad för mänskliga möten. Miljöpartiet anser att den bildominerade stadskärnan ska förnyas och förändras. En del gator blir gågator. Mellan Medborgarplatsen och Norrtull anläggs Nordens längsta gågata. Andra gator behåller trafiken, men i begränsad skala och hastighet. Flera trottoarer breddas och ger möjlighet till uteserveringar och andra mötesplatser. Ett fotgängarråd som synar staden ur de gåendes perspektiv inrättas. Staden måste vara tillgänglig även för dem som har olika funktionshinder. Arbetet med ökad tillgänglighet intensifieras.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska arbeta för att Stockholm ska bli mer gångvänligt.

Överdäckningar och andra trafikmiljöförbättringar införs

Miljöpartiet föreslår att stadens trafikmiljö ska förbättras. Överdäckningar och tunnlar behövs för att minska buller och föroreningar och för att skapa en säkrare trafikmiljö. Möjligheten att överdäcka Centralbron undersöks. Detta skulle möjliggöra ett nytt parkstråk mitt i staden med plats för grönområden, gångvägar, cykelbanor, restauranger och caféer. Planering bör även påbörjas för nedgrävning eller överdäckning av Nynäsvägen genom gamla Enskede, Älvsjövägen och Örbyleden. Nynäsvägens buller sprider sig över många bostadsområden och stör även världsarvet Skogskyrkogården och Nackareservatet. Genom att överdäckning förbättras livskvaliteten för boende, småstadskaraktern kan återskapas och naturvärden återfås.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska arbeta för att överdäckningar och andra trafikmiljöförbättringar införs.

Diskriminering ska inte styra trafikplaneringen

Trafikens störningar drabbar ofta utsatta områden där invånarna inte har resurser och språkliga möjligheter att klaga och miljöförbättringar som gjorts i andra delar av staden görs inte där. Miljöpartiet anser att denna diskriminering inte är acceptabel. E18 utmed Järnvälfältet är ett sådant exempel, den bör läggas i en tunnel.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska tillse att diskriminering inte får styra trafikplaneringen.

Trafikskadad natur återställs

Naturmiljöer som har skadats av utsläpp eller vägbyggen ska så långt som möjligt återställas. För att återskapa avskurna natursamband utreds möjliga platser där gröna övergångar i form av ekodukter över vägar och järnvägar kan göras. Stockholms sjöar förorenas av trafiken. I miljöpartiets miljösjatsning ingår rening av stadens utsläpp till sjöarna genom att anläggningar för lokalt omhändertagande av dagvatten införs.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska arbeta för att återställa eller där så är möjligt nyskapa natur som har skadats av utsläpp eller vägbyggen.

Grönt och skönt Stockholm

Miljöpartiet genomför en satsning på grönt och skönt Stockholm och stadsträdgårdsmästare för att underhålla och utveckla grönskan i staden. Trädunderhållet i staden är eftersatt och det behövs plantering av nya träd och underhåll av befintliga. En satsning på trädplantering genomförs i nämndens investeringsbudget.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska arbeta för att underhålla och utveckla grönskan i staden

Arbeta förebyggande för mindre nedskräpning

En viktig del i en trivsamt stadsmiljö är att parker, grönområden, gator och torg hålls rena och fräscha. Renhållning och sanering av skadegörelse är av stor betydelse men staden måste även arbeta förebyggande. Åtgärder för att minska konsumtionen av engångsförpackningar och öka återvinningen av dessa ska vidtas bl.a. i diskussion med snabbmatsproducenter. Miljöpartiet föreslår att nämnden ska i samverkan med bostadsbolag, stadsdelsnämnder och idrottsnämnden ta initiativ till förebyggande projekt som inkluderar ungdomar och hyresgäster. Miljöpartiet föreslår att Stockholms stad ska uppvakta regeringen för få möjlighet att införa avgift p snabbmatsförpackningar för att minska nedskräpningen.

Nämndmål: Trafik och renhållningskontoret ska arbeta förebyggande för mindre nedskräpning.

Mål och indikatorer

- Minska biltrafiken
- Öka framkomligheten för cyklister, gående och kollektivtrafik
- Minska trafikens utsläpp av växthusgaser
- Uppnå miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kväveoxider 2010

Trafik- och renhållningsnämnden: renhållningsverksamhet, övergripande mål

- Bidra till att genererat avfall per stockholmare minskar

- Öka mängden avfall som nyttiggörs
- Öka insamlingen av organiskt avfall för ökad biogasproduktion

EU:s avfallshierarki ska styra nämndens arbete. Första steget i avfallshierarkin är att minimera uppkomsten av avfall. För att öka återanvändning ska nya sätt att främja återbruk prövas. Utvecklingen ska gå mot mer källsortering och återvinning av material.

Avfallstaxan som styrmedel för mer källsortering

Avfallstaxan utformas så att den än tydligare styr mot minskade avfallsmängder och ökad källsortering och därmed minskad miljöbelastning. Det krävs en kraftig differentiering med lägre avgifter för dem som har små avfallsmängder och högre för dem som inte källsorterar. Det ger incitament för både hushåll och företag att sortera ut matavfall och förpackningar.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska ta fram en avfallstaxa som uppmuntrar till mer och bättre källsortering.

Gör biogas av matavfallet

Stockholms matavfall är en värdefull resurs som ska användas för att öka produktionen av biogas. Biogas tillhör idag de minst miljöpåverkande fordonsbränslena och det råder stor efterfrågan på fordonsgas i Stockholm. Idag samlas enbart en bråkdel av matavfallet in. Staden ligger långt efter det nationella målet om att 35 % av matavfallet ska omhändertas till 2010. Arbetet med insamling och behandling av matavfall ska intensifieras. Staden ska utnyttja det undantag som införts i svensk upphandlingslagstiftning, som gör det möjligt att anlita ett kommunalägt bolag för behandling av matavfall. Stockholm Vatten bör investera i en förbehandlingsanläggning för att kunna behandla stadens matavfall i bolagets rötkammare. Trafik- och renhållningsnämnden ska medverka i planering för biogasanläggning för separat rötning. Ett system för insamling av matavfall i staden ska utvecklas i hela staden, både för hushåll och för verksamheter. Det kan handla om avfallskvarnar i vissa områden och hämtning i kärl i andra områden, beroende på förutsättningar. Enligt den rödgröna överenskommelsen ska staden utöka matavfallsinsamlingen till 70 % år 2014, samt investera i en förbehandlingsanläggning som ska stå klar senast 2013.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska i samarbete med Stockholm vatten utveckla insamlandet av matavfall för att kunna göra fordonsgas av detta.

Infrastruktur för materialåtervinning

En förutsättning för att kunna använda utsorterade material är att mängden utsorterat omhändertaget farligt avfall ökar och blandat avfall minimeras. Det skall vara lätt att lämna ifrån sig att lämna olika typer av avfall. Inriktningen att utveckla den fastighetsnära källsorteringen kvarstår. Vi vill fortsätta förbättra Stockholms avfallshantering med moderna fastighetsnära stationer, dels genom samarbete med materialbolagen, dels genom att Stadsbyggnadskontoret ska ställa krav på byggföretag och fastighetsägare för installation av fastighetsnära källsortering vid ny- och ombyggnation. Återvinningsstationer ska finnas som komplement och det kan behövas fler stationer och större behållare. Det krävs en utbyggnad av fasta miljöstationer samt en fortsatt utveckling av den mobila insamlingen av farligt avfall.

Återvinningscentralerna utgör en viktig del i infrastrukturen avseende avfallshantering. Stockholms stad med sin växande befolkning behöver fler återvinningscentraler för att kunna omhänderta stockholmarnas sorterade avfall. Fler, mindre återvinningscentraler kan möjliggöras genom att placera underjordiska återvinningscentraler i ett av stadens 50-tal bergrum som förvaltas av Fastighetsnämnden. Ett nära samarbete med förpackningsindustrin och återvinningsindustrierna är viktigt. Det behövs även ett mer utvecklat samarbete mellan Renhållningsnämnden och Miljö och hälsoskyddsnämnden, som är tillsynsmyndighet över producentansvaret samt tillståndsmyndighet för mindre verksamheter. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska vid tillståndsgivningen ställa krav

på att verksamheterna har godkända källsorteringssystem.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska i samarbete med övriga berörda utveckla infrastrukturen för materialåtervinning.

Kommunicera för ökad källsortering

Kommunikation och dialog med stockholmarna är avgörande för att uppnå stadens mål för källsortering. Det är viktigt att stadens information till medborgarna sker på ett enhetligt sätt och att den är lättillgänglig. Nämnden ska utveckla det informationsarbetet som rör producentansvaravfallet och vidareutveckla informationen till stockholmarna och verksamheter, särskilt småföretagare, om var och när de olika avfallsfraktionerna kan lämnas.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska aktivt genom information och stödjande åtgärder bidra till ökad källsortering.

Mål och indikatorer

- Minska mängden avfall per stockholmare i samverkan med förpackningsindustrin, företag och stockholmarna
- Utveckla ett välfungerande system för att samla in hushållens och stadens verksamheters matavfall i samverkan med Stockholm Vatten och stadens bostadsbolag
- Staden ska öka matavfallsinsamlingen till 70 % år 2014 och investera i en förbehandlingsanläggning som ska stå klar senast år 2013.

Förslag till budget 2010

Trafik- och renhållningsnämnden: trafik- och gatuverksamhet

Drift och underhåll

Specifikation av avvikelser

(-) = ökade kostnader/minskade intäkter

Mnkr Kostnader Intäkter

Kommunstyrelsens förslag till budget 2010 -1 072,1 782,9

Minskade kostnader för

Ej ökade kostnader för dubbfritt på Hornsgatan 2,5

Ej ökade kostnader för satsning på städning genom fler sommarjobb 3,0

Ej ökade kostnader för Stimulans för Stockholm - jobbpraktik 8,0

Ökade kostnader för:

Ej minskade kostnader för sjukfrånvaro -1,0

Ej minskade kostnader för planerat underhåll -15,0

Ökade kostnader för satsning framkomlighet, gång och cykel -8,0

Ökade kostnader för satsning mobilitetsarbete -4,0

Ökade kostnader för trafiksäkerhetsprogram barn och unga -2,0

Ökade kostnader för satsning grön och skön stadsmiljö -6,0

Ökade kostnader för metodutveckling för ökad tillgänglighet, t ex vid snöröjning -1,0

Ökade kostnader för miljö kvalitetsnormer luft och buller, dubbfritt -3,5

Pris- och lönekomensation -18,7

Miljöpartiets förslag till budget 2010 -1 117,8 782,9

Trafik- och renhållningsnämnden: trafik- och gatuverksamhet

Investeringar

Specifikation av avvikelser

(-) = ökade utgifter/minskade inkomster

Mnkr Utgifter Inkomster

Minskade utgifter för

Minskat utrymme för övriga investeringar 175

Ökade utgifter för:

Ökade kostnader för satsning cykelbanor -100,0

Ökade kostnader för säker skolväg -25,0

Ökade kostnader för satsning trädplantering -50,0

*Trafik- och renhållningsnämnden: renhållningsverksamhet**Drift och underhåll**Specifikation av avvikelser*

(-) = ökade kostnader/minskade intäkter

Mnkr Kostnader Intäkter*Minskade kostnader för*

Minskade kostnader för behandling och förbränning av matavfall Fortum 4,0

*Ökade kostnader för:*Ökad kostnad för insamling avfall stadens egna verksamheter
(upphandling, rådgivning) -0,5

Ökad kostnad för rådgivning till fastighetsägare -3,0

Ökad kostnad för insamling av farligt avfall -1,0

Ökad kostnad för utveckling av insamling av matavfall -7,0

Pris- och lönekomensation -7,7

- 4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:
- 1 Kontorets förslag till beslut avslås.
 - 2 Därutöver anføres följande:

För att få ett långsiktigt hållbart Stockholm måste det satsas offensivt på miljömässigt moderna lösningar som håller för framtiden.

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Dagligen överskrider miljökvalitetsnormerna, vilket drabbar alla stockholmare.

Vägratrafiken är den största källan till luftföroreningar och buller i staden och ska därför i första hand lösas genom att arbeta förebyggande och åtgärda problemen vid roten. Det handlar om att minska bilberoendet till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång.

Det räcker inte med att säga cykelsatsning, det krävs medel i budget för detta också. Befintliga Cykelplaner för innerstaden och ytterstaden ska snarast genomföras. Det är av största vikt att cykelbanenätet i Stockholm binds samman både i inner- och ytterstaden. För att främja ökat cyklande krävs också förbättrat vinterunderhåll på cykelbanor, även i ytterstaden. Ökande mängder cyklister har på vissa platser skapat konflikter med gångtrafikanter. Detta kan undvikas och åtgärdas genom att cykeltrafiken blir fysiskt skild från både gångtrafik och biltrafik. Det måste också finnas gott om säkra, skyddade cykelparkeringar. Vid varje kollektivtrafikknutpunkt och pendeltågsstation skall det finnas cykelparkering med tak och anordning för att låsa fast sin cykel. Systemet med låncyklar bör också utökas. Stockholm City Bikes ska finnas även i närförorter och bli en självklar del av stockholmarnas vardag.

Trafiksäkerhet skapas inte genom att öka antalet parkeringsplatser i innerstaden, utan genom bl.a. sänkta hastigheter. Däremot skall vi arbeta för att utjämna parkeringsavgifterna för garageplatser, för att få ner bilarna under jord i möjligaste mån. Parkeringstalet vid nybyggnation bör inte vara fast, utan skall kunna regleras i förhållande till kollektivtrafiknära läge etc.

För att komma till rätta med bullerproblematiken behövs flera olika åtgärder. Dubbdäcksförbud, höjda och differentierade trängselavgifter, med avgift även på Essingeleden, överdäckade trafikleder, sänkta hastigheter och ekodukter är några.

Den 1 januari 2010 blir det möjligt att förbjuda användning av dubbdäck på sträcka genom ändring av trafikförordningen. Vi anser att staden ska använda denna reglering och genomföra dubbdäcksförbud i områden med förhöjda partikelhalter och successivt utvidga förbudet till att gälla hela innerstaden.

Starkare krav skall ställas på fastighetsägarna att tillhandahålla fastighetsnära insamling, och det skall definitivt vara ett krav vid nybyggnation. Vid utrymmesbrist skall miljöstuga kunna ställas upp på gatumark. Stadens arbete med att utveckla en egen biogasproduktion måste starkt utökas. Om detta görs i egen regi effektiviseras verksamheten och stadens energikostnader sänks. Staden ska starta ett nytt kommunalt bolag för behandling av matavfall. Bolaget ska producera biogas men även en restprodukt som kan användas som gödning i jordbruket. Exempel från andra kommuner visar att hushåll, restauranger och storkök kan separera matavfall på ett godtagbart sätt och därigenom kan stadens avfallshantering på ett långsiktigt hållbart sätt bidra till lägre energikostnader och en renare stad.

Kollektivtrafik och gatumiljö ska vara tillgänglig för funktionsnedsatta. Arbetet med tillgänglighetsprojektet ska intensifieras. Det handlar om att skapa en funktionsintegrerad stad där det som behövs i människors vardag finns i närområdet.

Trafik- och renhållningsverksamheten i staden skall i möjligaste mån ske i egen regi, och det är viktigt att personal trivs och känner trygghet på sin arbetsplats. Det tror vi inte sker genom att lägga ut verksamheterna på entreprenad, och göra kvarvarande personal till beställare, utan genom att måna om att behålla den kompetens som finns på kontoren.

Omröstning

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Mats Lindqvist (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Vi ställer oss helt bakom SKTF:s uttalande i bilaga 12. Att ha som ideologiskt mål att lägga ut stora delar av verksamheterna på entreprenad, oavsett om det är ekonomiskt försvarbart eller ej, är ett slag i ansiktet på kompetent personal som man i stället borde värna om för att säkra god kvalitet i några av Stockholms

viktigaste verksamheter.

§ 9

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 761 793:00 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 288 736:83 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 19 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 10

Rutin för hantering av synpunkter och klagomål. Skrivelse från Jan Valeskog (S), Kajsa Stenfelt (V) m fl och Mats E P Lindqvist (MP)

Dnr T2009-000-03017

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna kontorets utlåtande som svar på skrivelsen.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 15 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 11

Projektansökan e-tjänster

Dnr T2009-050-03723

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets projektskisser som underlag för ansökningar till E-tjänstprogrammet.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 12 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 12

Stockholms stads arbete med ITS Världskongress 2009.

Avrapportering

Dnr T2009-000-03629

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets rapport.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

ITS-kongressen i Stockholm var förvisso spännande, men det var tråkigt att ett sådant intressant evenemang i så liten grad angick stockholmarna, de som ytterst

står för kostnaderna av detsamma. Vårt förslag om att i tiden samarrangera detta med det årligen återkommande EU-projektet Mobility week, vilket uppmärksammas av över tusen storstäder i Europa och annorstädes, skulle medfört betydligt större möjligheter att nå ut med kunskap och information om nya möjligheter och moderna trafiklösningar till bredare lager stockholmare. Nu har vårt förslag om samarrangemang inte ens hunnit behandlas innan ITS-kongressen är både överstånden och avrapporterad, vilket kommer att framstå som att Stockholms politiska majoritet och tekniska organisation lider av besvärliga hämningar avseende innovativ förmåga.

§ 13

Överenskommelse om utformning av Roslagstulls trafikplats vid anslutning av ramper från Norra Länken

Dnr T2009-410-00967

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets utredning och utvärdering av alternativa utformningar för Roslagstulls trafikplats.
- 2 Nämnden beslutar att överenskommelse med Vägverket, om anslutning av Norra länkens ramper mot Roslagstull, ska utgå från principutformningen ”Alternativ A, Befintlig rondell kompletterad med signaler”, med de justeringar för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet som föreslås.
- 3 Nämnden uppdrar till trafikkontoret att utreda möjligheterna att anordna en gångbro över Cedersdalsgatan för att underlätta förbindelsen mellan Roslagsgatan/Johannes skola och Bellevueparken.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 4 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP) och vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:
 - 1 Av de föreslagna alternativen förordas alternativ två
 - 2 Därutöver anføres:

Vi efterfrågar ett fullvärdigt miljöalternativ som ger ett lika gott utrymme för gående och cyklister som i alternativ tre.

Omröstning

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag.

§ 14**Genomförandeavtal med Vägverket om färjeförbindelse mellan Slagsta-Bällsta**

Dnr T2009-330-01991

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att bordlägga ärendet.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 17 november 2009.

§ 15**Pionjärbanor för spårbilar, analys och aktuella förutsättningar (Ds 2009:49). Anmälan av svar på remiss**

Dnr T2009-000-03646

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets anmälan.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 13 november 2009.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) enligt följande:

Spårbilar kan vara intressant för mellanstora kommuner eller för direkttransport mellan ej så hårt trafikerade områden. För Stockholm med stora trafikflöden mellan hårt trafikerade noder är spårbilar på sådana sträckor i praktiken ointressant. De har alldeles för låg transportkapacitet under högtrafik.

Stockholm bör istället prioritera kollektivtrafik som ger tillräcklig kapacitet för ett framtida Stockholm med ytterligare 530 000 fler invånare och närmare 400 000 nya arbetstillfällen, år 2030. Det innebär satsningar på tunnelbana, spårvagnar och ledbussar, på sådana sträckor där motsvarande kapacitet behövs i ett framtida Stockholm.

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Stockholm behöver i förlängningen nya innovationer och satsningar för att även i framtiden kunna upprätthålla en god kollektivtrafik. Spårbilar kan vara en del av lösningen på framtidens kollektivtrafikbehov, där hittillsvarande teknik och utformning kommer till korta. Förslaget till en pionjärbana är därför utomordentligt intressant och ger, om det genomförs, möjlighet att praktiskt pröva huruvida spårbilar kan vara möjliga lösningar på kollektivtrafikbehov i andra stadsdelar, både i Stockholms stad och i Stockholms län. Det bör även utvärderas om denna pionjärbana i någon form även kan ansluta till den nya stadsdelen Norra station, vilket avsevärt skulle höja denna stadsdels status ur ”high-tech”-synpunkt.

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

Spårbilar kan fungera som ett intressant komplement till annan spårbunden kollektivtrafik. Då framförallt på platser där det inte finns underlag för regionaltåg, tunnelbana eller spårvagn eller som effektiva kopplingar till övrig spårbunden kollektivtrafik. Vi anser dock att spårbilar på intet sätt ska ersätta redan planerade investeringar i spårbunden kollektivtrafik, såsom Spårväg Syd, tunnelbana till Karolinska och fler spår mellan Tomtebodavägen och Kalhäll.

§ 16

Detaljplan för Bulten 19 m m vid Hornstull, i stadsdelen Södermalm.

Svar på remiss

Dnr T2009-512-03430

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 12 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 17

Utställning av detaljplan Norra Station. Anmälan av svar på remiss

Dnr T2009-512-01473

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets anmälan.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 18 november 2009.

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

Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP) och Mats Lindqvist (MP) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)

- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) föreslår följande:
 - 1 Kontorets yttrande godkänns i huvudsak.
 - 2 Nämnden avstyrker byggande av spårvagn till förmån för tunnelbana, med hänsyn till betydligt längre resandetider för 30 000 resenärer/dag med spårvagn samt cirka 10% sämre framkomlighet på gatorna i Norra Vasastan
 - 3 Kontoret får i uppdrag att öka parkeringstalet för boende, kontor och handel.
 - 4 Kontoret får i uppdrag att pröva frågan om minskad exploateringsgrad samt öka andelen parkmark i området
 - 5 därutöver anføres följande:

Det är mycket allvarligt, vilket också förvaltningen tydligt uppmärksammar, att ett införande av spårvagn istället för tunnelbana kraftigt skulle komma att försämra framkomligheten, men även resandetiderna i trafiksystemet i hela norra Vasastan.

Istället för att byta till en tunnelbaneskyttel under jord måste 30 000 resanden varje dag förflytta sig upp ovan jord till Odenplan och där ta en spårvagn för en jämförelsevis långsam färd till Karolinska. Denna resa kommer ta 2x15 minuter längre *tid* per dag eller motsvarande 4,5 dygns längre restid per år, för minst 30 000 resenärer.

Dessutom skulle framkomligheten på gatorna i norra Vasastan helt i onödan stoppas upp av långsamma spårvagnar som har lägre kapacitet, sämre tillförlitlighet, fler hållplatser och flerkollektivtrafikfordon. De boende i Vasastan och många andra skulle få en försämring av framkomligheten som kan bli så stor som 10 % i området! Det är mycket allvarligt om så sker.

Parkeringstalen för boende, kontor och handel är för låga. För boende bör den som lägst vara 0,8 och då skall ytor för bilpooler räknas in. Låga parkeringstal innebär att staden fysiskt förhindrar människor att ha bil i området, vilket istället kommer belasta redan högt utnyttjade närområden.

Då området ligger väl till i förhållande till stora vägar kommer också attraktiviteten i lokalytorna bli beroende av tillgänglighet till parkering både för handel och kontor. Den bör således vara högre. I detta område är det dessutom tekniskt möjligt att enkelt under jord ordna bra parkeringsytor med god tillgänglighet för boende, kontor och handel.

I framtiden drivs fordon med miljövänliga bränslen eller olika varianter av elfordon och att i dag inte planera för ett tillräckligt antal parkeringsplatser är kortsynt.

Slutligen anser vi att det är ett stort problem med den höga exploateringsgraden och mycket små ytor utomhus för de boende, inte minst barnen, som föreslås för området. Det bör ytterligare prövas om möjligheten att minska exploateringsgraden och i likhet med förvaltningen anser vi att parkmarksytorna måste bli större.

2) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:

- 1 Kontorets förslag till remissvar godkänns i huvudsak.
- 2 Därutöver anförs följande:

Den planerade tunnelbanegrenen Odenplan- Karolinska måste planeras in i byggandet av bostäderna vid Norra station. Det gäller alla stadsutvecklingsområden i Stockholm - utbyggnad av kollektivtrafik och bostäder måste ske parallellt för att inte bygga in området i ett bilberoende. De som flyttar till Norra station ska inte behöva vara beroende av bil. Parkeringstalen ska hållas låga, bilpooler ska initieras och områdets planering ska främja gång- cykel och kollektivt resande.

Omröstning

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m fl (M) och Inge-Britt Lundin (FP) enligt följande:

Nämnden instämmer i kontorets synpunkter och vill samtidigt understryka vikten av att berörda förvaltningar arbetar vidare tillsammans med att lösa de brister som kontoret påtalar i detta tjänsteutlåtande. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning måste förbättras, kapaciteten för kollektivtrafiken samt övrig trafik måste analyseras djupare, konsekvenser för de halverade nivåerna för angöring och parkering måste utredas, gatuträden i stadsmiljön måste få en tydligare roll. Det är även viktigt att gatumiljön utformas så att driften av densamma i framtiden inte försvåras och fördyras i onödan.

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Trafikkontorets synpunkter i denna fråga är i huvudsak rimliga och riktiga. Utöver detta, så anför vi att tydligare kontaktmöjligheter behöver skapas till grönområdena i öster, Bellebvueparken/Hagaparken och väster, Karlbergs slottspark. Rörande kollektivtrafik så anser vi att tunnelbana är det bästa alternativet. Denna bör då skapas så att en förlängning i framtiden är möjlig till Solna pendeltågsstation, så att en effektiv omstigningspunkt mellan gröna linjen och pendeltågen kan skapas där. Om detta i dagsläget inte är möjligt så bör det förberedas plats i konstruktionen av Norra stationsområdets överdäckning för en framtida tunnelbanelinje. Vidare är i så fall spårvagn det näst bästa alternativet, men denna spårvagn behöver koppling till ett större innerstadsnät av spårvagnslinjer, för att öka attraktionskraften för en sådan spårvagnslinje. Utefter Värtanbanan, mellan Centralen och Värtan, under den kommande överdäckningen, så bör plats förberedas för en eventuell framtida pendeltågsstation, antingen för ett framtida nordostligt pendeltåg ner till Centralen, eller för en eventuell framtida vändning av Roslagsbanan, bort från Östra station, som kan läggas ner, med en ny fortsättning av Roslagsbanan fram till Centralen, med en ny station under Norra station. En eventuell pionjär bana av spårbilar mellan Universitetscampus och Karolinska sjukhuset påverkar rimligtvis även kollektivtrafiksituationen i Norra stationsområdet.

§ 18

Upphandling av årsavtal för mindre gatuarbeten inom innerstaden

Dnr T2009-410-03644

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att uppdra åt trafikkontoret att genomföra två upphandlingar av årsavtal för mindre gatuarbeten inom innerstaden samt ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med utsedda entreprenörer.
- 2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 29 oktober 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 19

Utbyte av Perstorpsvägens bro över Forsån. Genomförandebeslut

Dnr T2009-420-03172

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar godkänna genomförandet av ny bro för Perstorpsvägen över Forsån till en investeringsutgift om 29 mnkr.
- 2 Nämnden beslutar uppdra åt kontoret att genomföra investeringen på redovisat sätt samt att förvaltningschefen ges i uppdrag att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal med upphandlad entreprenör.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 16 november 2009.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 20**Ansökan om statligt bidrag för trygghetsåtgärder ur ett kvinnoperspektiv. Genomförandebeslut**

Dnr T2009-140-03886

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande redovisning av bidragsförfarandet samt ansökan avseende bidrag om 280 000 kr för trygghetsåtgärder ur ett kvinnoperspektiv under 2010 från Länsstyrelsen/Boverket samt bidrag om 140 000 kr från Energimyndigheten.
- 2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 16 november 2009.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 21

Ärendet utgår.

§ 22**Ett rökfritt Slussen. Motion (2009:4). Svar på remiss**

Dnr T2009-000-03025

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 5 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 23

Stockholm Ren och Vacker – Lägesrapport nr 6

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 21 oktober 2009

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och Mats Lindqvist (MP) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:
 - 1 Som svar på lägesrapporten anføres följande:

Det är trevligt med en snygg stad, men arbetet med trafiksäkerhet och minskad miljö- och hälsopåverkan från trafiken bör vara en mer prioriterad fråga. 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 t.ex. 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 Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Det är svårt att tro att den stad som beskrivs i ifrågavarande rapport är densamma som vi faktiskt lever i. Nedskräpningen fortsätter att öka, mängden skräp fortsätter att öka, skillnaderna i underhåll mellan olika stadsdelar fortsätter att öka. Det enda område där tydliga förbättrade resultat kan märkas är klottersaneringen, vilket kan bero på att klottersanering har förtur i ärendemängderna. I övrigt kan vi inte, på någon enda punkt hålla med om kontorets åsikt att ansvarsöverförandet från stadsdelsnämnderna till trafik och renhållningskontoret bidragit till effektivare eller förstärkt verksamhet. Tvärtom förefaller hela hanteringen vara alltmer fyrkantig och byråkratisk.

Många, både boende och verksamma samt även inom andra förvaltningar och bolag inom Stockholms stad, ja till och med enskilda borgerliga ledamöter på lokal nivå, vittnar om hur pass mycket svårare det är nu jämfört med förr, att få tag på rätt person, att få denne att förstå det problem man vill framföra, samt att få vederbörande att göra någonting. Förslaget att Trafik och renhållningskontoret skulle överta även parkdriften från stadsdelsnämnderna, har innebörden att trafikkontoret tror sig kunna utnyttja samma personal för parkdriften som man använder för gatudriften. Både parkdrift och gatudrift är förvisso tekniska aktiviteter, men där slutar alla likheter. Parkingenjörer och gatutingenjörer har i grunden helt olika utbildningar, främst avseende kompetens rörande växter, växtmiljöer och ekologi, varför vi anser att en sådan utveckling skulle vara närmast enastående katastrofal för stadens parker och grönområden.

§ 24

Detaljplan för fastigheten Tobaksmonopolet 4 m m i stadsdelen Södermalm. Svar på remiss

Dnr T2009-512-02986

Protokollsutdrag

Beslut

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

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Därutöver anføres följande:

Nämnden är positiv till den förtätning och nydaning som sker i Stockholm men vill samtidigt påtala vikten av att berörda förvaltningar gemensamt tar fram principer som tydliggör vad som krävs för att träden i staden ska må bra. I och med en förtätning av staden, både i inner- och ytterstaden, riskerar många träd att dö om nya exploateringar inte genomförs på rätt sätt och om exploatören inte tar sitt ansvar. Stadens stadsdelar behöver grönstruktur för en god stadsmiljö och dessutom uppskattar stockholmarna sina träd.

Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 8 november 2009. I utlåtandet föreslås följande:

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

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M) och Inge-Britt Lundin (FP) ställer sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) ställer sig bakom kontorets förslag.

Omröstning

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

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

§ 25

Möjligheten att inrätta ett holkprogram. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss

Dnr T2009-000-03037

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och överlämnar kontorets utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 22 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Trafik och renhållningskontorets tjänsteutlåtande visar på att kontoret behöver skaffa sig en sammanhållen ekologisk kompetens, vilket vi påpekat flera gånger tidigare. Många av de värdefullare naturområdena inom staden saknar skötselplaner. De skötselplaner som finns är upprättade i början av nittio-talet och behöver uppdateras. Det finns i dag skötselplaner som beskriver naturområden som inte längre finns kvar på grund av exploatering. Vidare behöver utredningsarbetet rörande skydd av värdefull natur vid exploatering moderniseras till att nå upp till åtminstone europeisk standard. Förslaget att utöka samarbetet med skolor och förskolor är bra, men mycket få av dessa har i dag tid eller resurser att lägga på naturprojekt. Förslaget att samarbeta med naturskolan i Eggeby gård är bra, men förutom den i privat regi drivna naturskolan i Kyrkhamn, Hässelby, så är de övriga naturskolorna i stadens olika delar nedlagda. Slutsatsen att inget särskilt holkprogram behövs eftersom så många andra sätter upp holkar är märklig. Den ger inget svar på huruvida vilka slags holkar som behöver sättas upp. Talgoxar och Blåmesar gynnas i hög grad av de holkar som sätts upp. Men dessa är inga hotade fågelarter. Inte heller Duvhök, som det hänvisas till i texten, är särskilt hotad.

Det är däremot ugglor och fladdermöss, vilka är nyttiga skadedjurs/skadeinsektsbekämpare. Att odla mat till fåglar på Årstafältet är bra, men vad vill man göra på Högdalstopparna, vilka vår och höst är Stockholms i särklass bästa fågelskådningsområde?

§ 26

Angående städkampanj. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss

Dnr T2009-000-03572

Protokollsutdrag

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återoppar kontorets utlåtande som svar på remissen.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 23 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

§ 27

Betänkande av utredningen om miljömålssystemet - Miljömålen i nya perspektiv (SOU 2009:83) samt bilagan till betänkandet.

Anmälan av svar på remiss

Dnr T2009-007-03405

Protokollsutdrag

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 12 november 2009.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (M), Inge-Britt Lundin (FP), vice ordföranden Jan Valeskog m fl (S) och Mats Lindqvist (MP) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:
 - 1 Som svar på remissen anføres följande:

Miljömålssystemet har haft och bör fortsättningsvis ha en stor betydelse för det svenska miljö- och klimatarbetet. De senaste tre åren har människors engagemang för miljöfrågor ökat kraftigt. Riksdagens och regeringens möjligheter att fatta viktiga miljöpolitiska beslut är större än på många år. Därför finner vi det särskilt beklagligt att utredaren av miljömålssystemet vill vänta ända fram till 2014 med nästa fördjupade utvärdering av miljöarbetet.

Under de år som arbetet med miljömålen har bedrivits – och den bristande måluppfyllelsen har diskuterats – har Miljömålsrådets förslag till åtgärder sällan inneburit problem. Tvärtom, till en början förekom ofta kritik om att bristen på förslag försenade det politiska arbetet. Därför anser vi det mycket märkligt att utredaren föreslår att Miljömålsrådets kansli bör läggas ned och att uppdraget att utforma förslag bör avskaffas.

Vi ställer oss positiva till att regeringen tillsätter en parlamentarisk beredning som mer långsiktig, bereder förslag till åtgärder och styrmedel. Men denna beredning bör kunna arbeta betydligt mer effektivt om Miljömålsrådet får fortsätta att utveckla sina åtgärdsförslag. Miljömålsrådet har dessutom, genom sin sammansättning, goda möjligheter att utveckla sektorsövergripande förslag. Enligt utredningen ges nu regeringen tillfälle att minska möjligheten för oppositionen och andra i samhället att driva egna förslag. Förslag som skulle kunna innebära att målen nås snabbare.

I utredningen föreslås också att etappmål ska ersätta de nuvarande delmålen och att etappmålen skall beslutas av regeringen, och inte av riksdagen. Vi anser att en sådan ansvarsfördelning innebär en alltför stor skillnad mellan tidsperspektivet för måluppfyllelse (generationsmålet) och de styrmedel som riksdagen beslutar om och som har en kortsiktig verkan. Riksdagen bör också ta ansvar för att mer närliggande mål nås. Huvudregeln bör vara att även etappmålen beslutas av riksdagen. Regeringen ska kunna komplettera med ytterligare etappmål i de fall där målen behöver korrigeras alltför ofta för att hinna förankras i riksdagen.

Utredningens problembeskrivning är diffus. Vi vill betona att det tydligt måste framgå att arbetet med miljö kvalitetsmålen ska utgå från vad naturen tål och utifrån bästa vetenskapliga forskning. Att ta hänsyn till vad en (för tillfället) sittande regering bedömer som samhällsekonomiskt realistiskt är att fjärma sig långt från miljömålssystemets ursprungliga intentioner. Utredningen klarar inte att skilja på tydlig målformulering och den tid som krävs för att uppfylla ett mål, när målens realism diskuteras.

Vi har också en annan syn på orsakerna till den bristande måluppfyllelsen. Utredaren ser målkonflikter, orealistiska målformuleringar och Miljömålsrådets möjlighet att lägga förslag som problem. Vi uppfattar i stället särintressenas påverkan och den bristande tilltron till allmänhetens stöd för tänkbara styrmedel som viktiga faktorer när måluppfyllelsen brister.

Vi är oroadе över att den borgerliga majoriteten i Stockholms Stadshus inte vill lyfta en diskussion om hur den globala miljöpåverkan från svensk konsumtion av varor och tjänster kan mätas inom det svenska miljömålssystemet. Likväl som gränsöverskridande utsläpp och aktiviteter i andra länder påverkar Sveriges miljö, påverkar produktion och konsumtion i Sverige andra länders miljö. Det är viktigt att Sverige finns med i EU:s arbete med att ta fram data på konsumtionens globala miljöpåverkan.

Omröstning

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mats Lindqvist (MP) enligt följande:

Samtliga riksdagspartier har ställt sig bakom de 16 miljökvalitetsmålen som innebär att vi ska lösa de största miljöproblemen inom en generation. Det är en fantastisk, nödvändig målsättning och ett stort framsteg i miljöarbetet. Ju närmare det utsatta målåret 2020 vi kommer desto svårare tycks det dock bli att nå målen. Regeringen beslutade den 1 juli 2008 att tillsätta en utredningen med uppdrag att utreda och föreslå förändringar i miljömålssystemets struktur och organisation i syfte att förenkla och effektivisera systemet. Miljöpartiets utgångspunkt är att arbetet med miljökvalitetsmålen måste utgå från vad naturen tål och utifrån bästa vetenskapliga forskning. En del av de förslag utredningen kommer fram till riskerar att leda till att andra faktorer kommer att styra arbetet med att uppnå de nationella miljömålen. Dagens miljömålssystem fungerar bra. Det anger vilken miljö kvalitet som är önskvärd och nödvändiga, det skapar förutsättningar för effektiva och breda genomförandestrategier. Miljöpartiets uppfattning är att Miljömålsrådet utgör en bra plattform för att utveckla åtgärdsförslag för att bidra till måluppfyllelse och att det fortsatt ska ha en samordnande funktion och uppdrag att utforma förslag till åtgärder. En parlamentarisk beredning som arbetar på uppdrag av regeringen kan utgöra ett positivt tillskott men riskerar att begränsa miljömålsarbetet till vad opinionsmässigt är fördelaktigt snarare än vad som behöver göras för att målen ska uppnås. Utredningens förslag ger en regering möjlighet att minska möjligheten för oppositionen och andra i samhället att driva egna förslag. En parlamentarisk beredning, likt försvarsberedningen, som mer långsiktigt bereder förslag till åtgärder och styrmedel skulle tillsammans med Miljömålsrådet kunna stärka miljömålsarbetet. Utredningen föreslår att etappmål beslutas av regeringen. Vår uppfattning är att etappmål ska fastställas av riksdagen. Utredningens förslag om en förlängning av tiden för en generation med fem år är en allvarlig ambitionssänkning. Istället för att flytta på målsnöret måste man fokusera på vilka ytterligare åtgärder som måste till för att lösa de miljöproblem vi skapat. Naturens långsamma återhämtningsförmåga anges som ett skäl till att skjuta upp målåret, men det är bara relevant för ett fåtal av miljömålen, flera kan nås till 2020 om tillräckliga åtgärder sätts in. Miljöpartiet har en annan syn på orsakerna till den bristande måluppfyllelsen. Utredaren ser målkonflikter och orealistiska målformuleringar.

Vi uppfattar istället att ekonomiska vinst- och tillväxtintressen dominerar och signalerar en bristande tilltron till allmänhetens stöd för tänkbara styrmedel som viktiga faktorer när måluppfyllelsen brister.

Ordföranden Ulla Hamilton (M) avslutar sammanträdet med att önska alla en god jul och ett gott nytt år.

Vid protokollet

Äse Geschwind