



**Tid** Torsdagen den 7 februari 2013 kl 16.35 – 17.00  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Måndagen den 18 februari 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

### **Närvarande**

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden  
Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)  
Daniel Valiollahi (M)  
Datevig Tjärnberg (M)  
Marie Agmén (M)  
Mark Klamberg (FP)  
Jonas Naddebo (C)  
Malte Sigemalm (S)  
Annika Ödebrink (S)  
Oskar Levin (S)  
Martin Hansson (MP)  
Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Peter Abelin (M)  
Christoffer Kuckowski (M)  
Christer Svärd (M)  
Jesper Svensson (FP)  
Göran Oljeqvist (KD)  
Margareta Stavling (S)  
Jimmy Lindgren (S)  
Hanna Helsing (S)  
Hampus Rubaszkin (MP)  
Petra Schagerholm (MP)  
Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus och Katarina Jönsson samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-15 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

## § 1

### Val av justerare och tid för justering

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden utser vice ordföranden Daniel Helldén (MP) att tillsammans med ordföranden Ulla Hamilton (M) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 18 februari 2013.

## § 2

### Frågor för beredning och information från kontoret

#### Skrivelser för beredning

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

1. Befarad ökad trafikföring inom område Globen – Ingen bär hem IKEA bokhyllan Billy på axeln, från Malte Sigemalm (S). Dnr: T2013-300-00801
2. Om optisk sopsortering, från Kajsa Stenfelt (V). Dnr: 2012-700-05690:3

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar skrivelserna till trafikkontoret för beredning.

#### Information om Projekt Förbifarten

Efter sammanträdet den 14 mars kommer representanter från Trafikverket att informera nämnden om Projekt Förbifarten.

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden tackar för informationen.

#### Fråga om skyddsplank utanför hotell Terminus på Vasagatan

Malte Sigemalm (S) informerar om att det skyddsplank som är uppställt utanför Hotell Terminus på Vasagatan gör att det blir problem med bl.a. sophämtning och varuleveranser för hotellet. Är det möjligt att placera planket så att transportfordon kan ta sig närmare entrén?

#### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att se över möjligheterna att placera planket på ett bättre sätt för hotellet samt att återkomma till nämnden med information om hur det går.

## § 3

### Anmälan av inkomna skrivelser till trafik- och

## **renhållningsnämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till trafik- och renhållningsnämnden enligt förteckning från den 28 januari 2013 och den 7 februari 2013 anmäls.

### **§ 4**

#### **Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret**

Dnr T2013-010-00074

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 december 2012.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### **§ 5**

#### **Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor**

Inget protokoll finns att anmäla vid dagens sammanträde.

### **§ 6**

#### **Rättelse av uppgift i verksamhetsplanen 2013 för trafik- och renhållningsnämnden. Anmälan av beslut per capsulam**

Dnr T2012-110-06179

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning av beslut per capsulam.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 januari 2013.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

## **§ 7**

### **Förslag till handlingsprogram regionala stadskärnor. Anmälan av svar på remiss**

Dnr T2012-000-06239

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden lägger anmälan till handlingarna.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 november 2012.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Det är av stor vikt att nämnden ges möjlighet att yttra sig i remisserna. Speciellt i ärenden av denna tyngd. Nämnden kunde ha fått detta som ett ärende i decembermötet, remissen var till exempel uppe i KSL redan 2012-12-06.

Regionen lider idag stor brist på bostäder och situationen kommer snarare är förvärras inom en överblickbar framtid. Samtidigt är trycket på den centrala regionkärnan mycket stort och ökande. Det är välkommet att lyfta fram och stärka betydelsen av regionala stadskärnor för ett ökat bostadsbyggande, rumsligt bättre fördela regionens stora utvecklingspotential samt effektivt knyta samman regionen i ett klimatanpassat och starkt spårbundet kollektivtrafiknät, anpassat för en växande region där kollektivtrafikens andel ökar i förhållande till bilen. Utvecklingen av regionala stadskärnor är betydelsefull för nuvarande och kommande länsinvånare. Vi vet att det kunskapsintensiva näringslivet och FoI-miljöerna är lokaliserade kring kapacitetsstark kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är därför av särskild betydelse för att attrahera olika delar av näringslivet. Ett starkt näringsliv är en viktig del i att skapa attraktiva stadsmiljöer där bostäder och företag ger liv åt den täta staden. I en tätare stadsmiljö ökar förutsättningarna för företag att växa, nya mötesplatser skapas och därmed en attraktivare stad. Det är mycket positivt att ett arbete initierat av TMR kan visa på synergieffekter av olika investeringar. De tre målen för de

yttre regionala stadskärnorna bejakar en sådan önskvärd utveckling. Utvecklingen har dock visat sig förstärka länets enkärniga karaktär under 2000-talet.

Anledningarna är naturligtvis flera, men den absolut viktigaste är obenägenheten i att uppnå mål tre: *att tillgängligheten med kollektivtrafik till de yttre regionala stadskärnorna ska öka så att restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil ska minska från dagens 2,2 till 1,5 till år 2030*. Regionens transporter måste ske klimatvänligt, effektivt och resurssnålt, samtidigt som infrastrukturen målmedvetet stärker en transportsnål och yteffektiv bebyggelseutveckling. Förslaget till handlingsprogram för regionala stadskärnor uttrycker tydligt behovet av spårbunden kollektivtrafik och den flerkärniga strukturen som ska motverka en utglesad stadsstruktur. Idag planeras för kraftigt ökad biltrafik och därmed motverkas möjligheterna för en tät och attraktiv stad. Det förefaller tydligt som att även handlingsprogrammet ser mål tre som den gordiska knuten. Med utbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten och stadskärnorna kan hålla ihop och utvecklas med den täta staden som utgångspunkt. Med en sådan utveckling följer även förutsättningarna för en stad byggd för gång och cykel.

Miljöpartiet stödjer den utveckling som de tre målen för de yttre regionala stadskärnorna avser att främja. Dagens planering leder dock till en icke önskad utveckling. Utvecklingen under 2000-talets början visar tydligt att måluppfyllelsen blir allt mer avlägsen. Med de politiska överenskommelserna om prioriteringarna för infrastrukturen och trafiksatsningar enligt RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen och länsplanen 2010-2021 kommer inte mål tre att kunna uppnås. Remissen av regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län visar på en utveckling i rakt motsatt riktning mot mål tre. Stockholmsregionen låser fast sig i ett mycket kostsamt bilberoende där de regionala stadskärnorna blir bilberoende centra snarare än attraktiva stadskärnor. Möjligheten att uppnå klimatmålen och skapa en attraktiv och växande region med levande regionala stadskärnor och en transporteffektiv regionstruktur ser tyvärr ut att kunna stanna vid ord.

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

Vi instämmer i följande del av det särskilda uttalandet från (MP) och (V):  
”Det är av stor vikt att nämnden ges möjlighet att yttra sig i remisserna. Speciellt i ärenden av denna tyngd. Nämnden kunde ha fått detta som ett ärende i decembermötet, remissen var till exempel uppe i KSL redan 2012-12-06.”

## § 8

### **Infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Inriktningsbeslut 1**

Dnr T2012-313-05600

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 172 mnkr för nedanstående projekt:

A. Värtavägen, ca 45 mnkr.

B. Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan, ca 15 mnkr.

- C. Norr Mälarstrand, Rålambshovsleden och Västerbronedfarten, ca 25 mnkr.
- D. Pålsundsbacken och del av Söder Mälarstrand, ca 17 mnkr.
- E. Delar av Hägerstensvägen, ca 40 mnkr.
- F. Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen, ca 10 mnkr.
- G. Nya Arenakopplet, ca 5 mnkr.
- H. Delar av Gamla Huddingevägen, ca 15 mnkr.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 december 2012.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner i huvudsak förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 172 mnkr för till ärendet föreslagna projekt.
  - 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen ska vara styrande för det vidare arbetet och cykelvägar ska i huvudsak förläggas till nuvarande yta för gator och parkeringsytor, endast i undantagsfall kan intrång i parkytor medges.
  - 3 Samt att anföra följande:

#### *Värtavägen*

Värtavägen ska planeras utifrån alternativet med enkelriktade cykelbanor på vardera sida om gatan, i enlighet med cykelplanen. Genom att ta bort parkeringsplatser på ena sidan skapas utrymme för cykelbanor. Fastigheterna på östra sidan om Värtavägen mellan Valhallavägen och Banérgatan ser ut att vara möjliga att nå via Banérgatan och tillhörande mindre gator.

En generell sänkning av hastigheten leder till högre trafiksäkerhet och att bilens yta kan minskas då lägre hastighet gör att fordonen tar mindre yta i anspråk. Detta kan även bidra till en fungerande lösning omkring Gärdets tunnelbanestation där gående, cyklister, bussar och övriga fordon ska samsas, prioriteringen bör göras enligt nyss nämnda ordning.

#### *Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan*

Vägbredden på Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan innebär att cykelplanen kan följas. Vi vill att kontoret återkommer med förslag på lösningar för de korsningar som innebär avsteg från cykelplanens mål och hur detta påverkar framkomlighet och trafiksäkerhet för de trafikanter som påverkas.

#### *Norr mälarstrand, Rålambshovsleden och Västerbronedfarten*

Det är positivt att åtgärder planeras för ett av Stockholms mest trafikerade cykelstråk. Det borde vara uppenbart att ett stråk av denna betydelse måste få en

god standard, bra bredd och inte ha lokala avsmalningar på grund av träd eller räcken. Hela sträckan ska få den uttalade bredden enligt stadens cykelplan. Sträckor med höga flöden eller som bedöms få höga flöden ska ges den rekommenderade bredden av 4,5 meter. Tillräcklig bredd uppnås via att ta yta från den bredvidliggande parkeringsytan.

Att ta ner träd längs Norr Mälarstrand för att bredda cykelbanan är oklokt, inte bara ur estetisk synvinkel. Träden utgör ett mycket effektivt vindskydd, för såväl cykelbanan, som för hela gaturummet längs Norr Mälarstrand. Utan träden kommer vindbyarna från Riddarfjärden rakt in mot cyklister och gående.

Idag går det ej att med barnvagn eller rullstol, när man kommer från Råambshovsparken, ta sig upp på Västerbrokopplet utan att behöva gå runt hela cykel/gångvägen. Trappan saknar ramper och vägen saknar helt koppling till parken ända fram till parkens slut i väster. Att åtgärda detta torde vara en relativt enkel åtgärd och kan med fördel ingå i det fortsatta arbetet. En genare cykelväg mellan Västerbron och Norr Mälarstrand genom Råambshovsparken bör studeras och hur konflikter mot gående och parkbesökare eventuellt kan hanteras.

#### *Pålsundsbacken och del av Söder Mälarstrand*

Dagens cyklister använder ofta gångbanorna vid Pålsundsbacken för att vägpartiet upplevs som otryggt. Därmed borde det vara uteslutet att planera för blandtrafik. Miljöpartiet anser att enkelriktade cykelbanor som ger naturliga kopplingar till närliggande cykelbanor och skapar ökad säkerhet är ett naturligt val. Cykelbanorna kan i Pålsundsbacken tillåtas avvika från standardbredden då kurva i kombination med stark lutning är mindre lämpligt för omcykling.

#### *Delar av Hägerstensvägen*

Förslaget att använda det tidigare spårområdet som går parallellt med Hägerstensvägen för en cykelväg med hög standard visar på en klok planering som utnyttjar stadens utrymmen. Om åtgärden inte ger stora målkonflikter mot andra värden och behov ser Miljöpartiet att området bör planeras för en del av en snabbcykelväg med hög standard och god bredd. I annat fall ska planeringen utgå från att följa Cykelplanen utefter de föreslagna gatorna och vid passager med trångt utrymme där cykelbanor inte kan ges egna fält med hänvisning till busstrafikens framkomlighet ska hastigheter sättas till 30 km/h.

#### *Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen*

Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen behöver även få en tydlig koppling till station Årstaberg med pendeltåg, tvärbana och bussar. Svärdlångsvägen framstår som det genare alternativet av de två föreslagna.

#### *Nya Arenakopplet*

Investeringen vid Nya Arenakopplet framstår som en mycket liten vinst för cyklister till eventuellt större förlust för bussarnas möjlighet att tidsreglera om en ny utformning påverkar den möjligheten negativt. Det bör övervägas om nyttan av investeringen i 5 miljoner kronor för en genare väg med cirka 7 meter är rimligt i förhållande till att bussarnas möjlighet att tidsreglera försämras.

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.  
Att cykelbana förläggs utmed Hägerstensvägen, Mälarhöjden.  
Samt att därutöver anföra:

Att den planerade cykelbanan utmed Hägerstensvägen läggs på Hägerstensvägen. Det gamla spårområdet, som nämns i ärendet, är en mycket omtyckt lång ”park” där människor rastar sina hundar, barnen lär sig cykla, barngrupper gör utflykter, där de boende på servicehuset i Axelsberg tar sina dagliga promenader mm. I villaområden finns av naturliga skäl inte så många parker eftersom villatradgårdarna står för den växtlighet som området behöver. De parkområden som finns fyller en stor funktion. Spårområdet är inte en anlagd park, det är ett grönområde som inte kräver så mycket skötsel. Det bör få vara kvar som det är idag. Om cykelbanan läggs längs Hägerstensvägen, och därmed några av de trädplanteringar som finns där måste tas bort, så kompenseras det till övermåttan av att spårområdet får vara orört. Dessutom är Hägerstensvägen en mer naturlig cykelväg om man ser till stråket söderifrån.

Mälarhöjdsvägen är inte ett naturligt cykelstråk från Botkyrka och andra närliggande stadsdelar sydväst om staden. Det naturliga är Slättgårdsvägen (som redan har cykelbana), förbi Mälarhöjdens skola, och sedan Hägerstensvägen. Därför är en cykelbana utmed Hägerstensvägen, och inte på spårområdet, den mest adekvata lösningen. Staden bör avvakta med cykelbana på Mälarhöjdsvägen till förmån för mer angelägna sträckningar.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

### **Reservation**

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

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

Majoritetens arbete med cykelplanen har hitintills präglats av ’mycket snack och lite verkstad’. Både för cyklisternas trafiksäkerhet och framkomlighet är det nödvändigt att cykelplanen genomförs så snabbt som möjligt.

Det är därför glädjande att cykelplanen nu äntligen börjar genomföras. Många gatuavsnitt behöver säkras innan Stockholm kan bli en cykelstad i världsklass.

Det är då viktigt att man gör allt man kan för att skapa genare och säkrare cykelvägar, tydlig skyltning, och ser till så att cykelstråken snöröjs, sandas, städas och hålls efter – så att man verkligen drar nytta av dessa investeringar och förbättringar.



**§ 9****Perstorpsvägen och Flatenvägen, cykelbana.****Genomförandebeslut**

Dnr T2012-313-02478

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling och anläggning av cykelbana längs Flatenvägen enligt kontorets tjänsteutlåtande till en utgift om ca 5,8 miljoner kronor.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling och anläggning av cykelbana längs Perstorpsvägen enligt kontorets tjänsteutlåtande till en utgift om ca 9,2 miljoner kronor och en inkomst om ca 1,5 mnkr.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 december 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 10****Genomförandeavtal avseende Nya Trafik Stockholm**

Dnr T2012-300-05820

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna genomförandeavtal avseende Trafik Stockholm samt därtill underliggande avtal.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 januari 2013.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Miljöpartiet anser det är viktigt att SL ingår som en part i avtalet och som tillägg i syfte och mål för verksamheten anges att *Trafik Stockholm* även ska verka för att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

## **§ 11**

### **Cykelinvesteringar inom projekt Hållbara Järva. Reviderat genomförandebeslut**

Dnr T2010-313-01405

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden reviderar utgiften för cykelinvesteringar inom Hållbara Järva till 29,2 mnkr för att kunna inrymma Kymlingestråket.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 januari 2013.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

## **§ 12**

### **Renovering av lilla Västerbron samt gång- och cykelåtgärder. Genomförandebeslut**

Dnr T2012-420-06970

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna renoveringen av Lilla Västerbron samt gång- och cykelåtgärder till en investeringsutgift om 30 mnkr.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 januari 2013.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

## § 13

### Strömparterren, kompletterande åtgärder för parkens utveckling och framtida funktion. Genomförandebeslut

Dnr T2012-520-06992

### Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut om att ge kontoret i uppdrag att komplettera upprustningen av Strömparterren enligt kontorets förslag till en kostnad av 8,0 mnkr.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 december 2012.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

### Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Pontonbryggan med en scen ute på vattnet, där publiken förväntas stå på stranden vända mot vattnet, är ingen god idé ur säkerhetssynpunkt. Ett skyddsstaket kommer att behöva sättas upp vid strandkanten inför varje konsert. Ifall detta sedan skulle brisera under själva konserten blir följden att de i publiken som står längst fram faller ned i vattnet. När vattnet, som här är fallet, därtill är strömt är det hela extra olämpligt. En pontonbrygga skulle därtill påverka vattenspegeln negativt rent estetiskt. Sola kan man med fördel även göra på gräsmattan.

## § 14

### **Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar. Genomförandebeslut**

Dnr T2012-400-04835

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner genomförande av reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar omfattande investeringsutgifter om 625 mnkr inom perioden 2013-2018.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens beslut.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 oktober 2012.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

## § 15

### **Verksamhetsberättelse och bokslut, Trafik- och renhållningsnämnden 2012**

Dnr T2012-120-06801

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2012.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden hemställer hos kommunstyrelsen att renhållningsverksamhetens underskott om 6,4 mnkr överförs till central avsättning för balansering av över- respektive underskott.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden hemställer hos kommunstyrelsen att renhållningsverksamheten år 2013 får ianspråkta ytterligare 3,0 mnkr ur den centrala avsättningen för balansering av över- och underskott. De 3,0 mnkr härrör från det strategiförande avseende stadens system för skrymmande hushållsavfall som togs i nämnden 2012-12-10.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 februari 2013.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

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

Vi vet att samtliga tjänstemän på Trafikkontoret arbetar hårt för att uppfylla kommunfullmäktiges mål, och mycket av det som har gjorts under året är väldigt bra. Men när KF:s mål om hållbar livsmiljö i Stockholm anses vara ”helt uppfyllt”, tycker vi helt enkelt att målen är satta för lågt. Det visar att nuvarande majoritet saknar ambitioner att göra en verklig förändring.

Fortfarande riskeras människors hälsa dagligen med för höga partikelhalter. Fortfarande är cykelolyckorna för många, och fortfarande är inte stockholmarna nöjda med snöröjningen, osv. Dessutom är de oinsamlade matavfallsmängderna för höga, och hela sophanteringssystemet bör ses över och moderniseras.

Om man verkligen vill åtgärda dessa brister, måste man sätta konkreta mål för det.

**§ 16****Projekt Slussen - Trafik under byggtiden. Åtgärder och planering i samband med ombyggnation av Slussen och bussterminalen**

Dnr T2012-300-04523, T2012-511-06918

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om införande av busskörfält på Folkungagatan.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (MP).

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 14 januari 2013.

## Nämndens behandling av ärendet

### Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna redovisning
  - 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att välja *Alternativ utan biltrafik på västra bron – alternativ A*.
  - 3 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om införande av busskörfält på Folkungagatan.
  - 4 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (Mp).
  - 5 Samt att anföra följande:

Kontoret har utrett två alternativ (*med och utan biltrafik*) över Södermalmstorg ner mot Gamla stan under byggtiden. Med föreslaget alternativ med tillåten biltrafik över Södermalmstorg får den omfattande busstrafiken (*nr 2, 3, 43, 53, 55 och 76*) försämrade framkomlighet. Cirka 63 bussar i maxtimmen enkel riktning medför att cirka 126 stadsbussar i maxtimmen ska passera Slussen mellan Hornsgatan till Munkbron via Södermalmstorg. Vid två punkter är enbart ett körfält i vardera riktningen möjligt. Tillsammans med cirka övriga 1500 fordon i maxtimmen ska dessa cirka 126 stadsbussarna dela vägyta i båda riktningarna. Att tillåta biltrafiken är att omöjliggöra framkomlighet under rusningsperioder. Det kommer med stor sannolikhet att stå mer eller mindre still under stora delar av dagen.

För att förmå människor att välja kollektivtrafiken framför den egna bilen är det avgörande att kollektivtrafiken prioriteras. Omvägen av busstrafiken via Folkungagatan och Söderleds-tunneln bidrar till längre restider, men prioriteringen med medbusskörfält ökar reshastigheten och pålitligheten jämfört med utan busskörfält. Vid Slussen kommer samtliga bussar att fastna i blandtrafiken och på så vis göra bussen till ett sämre alternativ än med full prioritet. Utan en genomgående prioritering av busstrafiken är det inte möjligt att bygga om Slussen och samtidigt kunna hantera behovet av trafik. Den biltrafik som ska från Södermalm till Gamla stan och som inte lika gärna kan åka över Centralbron torde vara mycket liten. En möjlighet är att fordon med tillstånd kan få passera, eller att passagen hålls bilfri endast under vardagar, exempelvis samma tider som för trängselskatten mellan klockan 06.30 - 18.29.

O-centralens leveranser till gamla stan nämns inte i underlaget. Sker dessa redan idag via centralbron och är därmed i princip opåverkade av byggtiden?

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Delvis bifalla kontorets förslag till beslut  
samt att därutöver anföra

Socialdemokraterna i Stockholms stad har avvisat den ombyggnation som en majoritet i kommunfullmäktige beslutat om. Vi vill se ett nytt Slussen, men ett Slussen som står rustat för morgondagens Stockholm. Vi menar att det förslag som nu är aktuellt inte lever upp till de kraven.

Socialdemokraternas största invändningar mot projektet är följande:

- Finansieringen av och kostnadstäckningen i projektet är oklar
- Förslaget saknar trafiklösningar för framtiden – Vi vill se ett nytt Slussen med kollektivtrafiken som utgångspunkt

Vi vet att det kommer att uppstå stora trafikstörningar i samband med ombyggnationen av Slussen, oavsett hur lösningen i slutändan kommer att se ut. Det är därför viktigt att ombyggnadstiden kan minskas med tex de alternativa förslag till ombyggnation som idag finns framtagna. Det är lösningar som staden borde titta vidare på, inte minst om den fällande dom som fastställts i Mark- och miljödomstolen står fast.

Ett omtag av hela Slussen projektet är angeläget och då får prestige från den borgerliga majoritetens sida stå tillbaka. Slussen projektet är inte enbart en ny sluss utan också en fråga om hur vattenflöden ska regleras vid högre vattenstånd än i dag. Det är en fråga om framtidens trafik, då Slussen är en av våra viktigaste trafikplatser. Det är en fråga som förtjänaren en bra, och framtidsinriktad lösning.

Oavsett vilken lösning Slussenfrågan i slutändan kommer att få vill vi socialdemokrater se till att ombyggnadstiden förlöper så smidigt som möjligt. Vi vill därför föreslå att staden tittar vidare på följande i det nu liggande förslaget:

Under ombyggnadstiden kommer kollektiv- samt privattrafik att starkt påverkas. Katarinavägens avstängning under prognostiserat fyra år innebär stora störningar. Saltsjöbanan kommer att ha slutstation vid Londonviadukten eller Henriksdal, det innebär bussförbindelse till Slussen, enligt det nu liggande förslaget.

Hur många bussar det rör sig om finns ingen redovisning av. Det saknas också redovisning av hur de ska ställas upp eller var vändzonen kommer att förläggas. Klart är att det innebär ytterligare bussar som ska gå till ombyggnadsområdet Slussen under ombyggnadstiden. Hur denna ytterligare busstrafik ska samordnas med övrig busstrafik bör utredas ytterligare och redovisas.

Slussen har i dagsläget nått sitt kapacitetstak för tunnelbanetrafik. Om vi nu antar att många privatbilister som idag passerar Slussen via Katarinavägen övergår till kollektivtrafik kommer trycket att öka på kollektivtrafiken ytterligare. Det får antas innebära att den busstrafiktäthet som idag är från t.ex. Nacka Värmdö området måste byggas ut ytterligare för att kunna klara ett ökat kollektivt resande.

En viktig fråga är om samtliga av de bussar som idag går till Slussen, under ombyggnadstiden ska gå till Slussen eller om man måste dirigera vissa busslinjer till andra omstigningsstationer för att sprida och minska påfrestningarna på kollektivtrafiken och framförallt trängsel vid omstigning.

För att underlätta kollektivtrafiken bör utredas vilka kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att öka vattenburen kollektivtrafik främst från Värmdö Nacka delen, men även från områden inom Mälaren, just för att minska belastningen på Slussen.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

### **Reservation**

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

## **§ 17**

### **Förslag till införande av standardiserade arbetssätt med tekniskt systemstöd för ärende- och dokumenthantering i Stockholms stad – projekt eDok samt slutrapport för projekt Navet. Svar på remiss**

Dnr T2012-050-05828

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner slutrapporten för projekt Navet.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 19 december 2012.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorens förslag.



## § 18

### **Införande av miljöanpassad citylogistik i Stockholms innerstad.**

#### **Motion (2012:51). Svar på remiss**

Dnr T2012-007-05687

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden hemställer att kommunfullmäktige anser motionen besvarad med vad kontoren anför i tjänsteutlåtandet.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets och miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande från den 14 januari 2013.

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

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  1. Att bifalla motionen
  2. Att därutöver anföra:

Socialdemokraterna anser att kontorets svar är för vagt. Kontoret har och kommer fortsatt att engagera sig i gods- och logistikfrågor, staden har utfört ett flertal utredningar, kontoret har genomfört studier om möjlig samlastning, har ett flertal aktuella projekt på gång, deltar i en satsning kring citylogistik på regeringsnivå mm. Det verkar finnas mycket kunskap så varför tar det så lång tid? Man har en *förhoppning* om en närmare kontakt och ett utökat samarbete med näringslivet.

I ärende nr 10 vid nämndens möte 2012-10-18 skrivs också positivt om arbetet med en samlastningscentral men utlåtandet slutar med "...men i slutändan är det de enskilda företagen som tillsammans med de regionala aktörerna måste åstadkomma en förändring". Vi får en känsla av att kontoret inte med tillräcklig kraft driver frågan. Ett mycket nära och aktivt samarbete med näringslivet och berörda transportföretag är av central vikt för att uppnå resultat. Som motionären påpekar så planeras hela tiden nya byggprojekt i staden och möjligheterna till en framtida miljöanpassad citylogistik riskeras. Kontoret måste driva på. Frågan brådskar!

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP).

**Reservation**

Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**Särskilt uttalande**

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

Varuleveranser och annan tung trafik bidrar starkt till den försämrade luftkvaliteten och försvårar framkomligheten för bussar, cyklister och gående. (V) i stöder därför motionens syfte att införa en miljöanpassad citylogistik i Stockholm.

Vi tror dock att en samlastningscentral i kommunal regi i kombination med höjda och förändrade trängselskatter skulle kunna vara ett snabbare och ännu mer effektivt verktyg för att minska varutransporterna.

Genom en samlastningscentral i kommunal regi skulle t.ex. antalet fordon som levererar varor till olika adresser på Hornsgatan kunna reduceras kraftigt. Det skulle bidra både till en förbättrad luftkvalitet och förbättrad framkomlighet för gående och cyklister.

**§ 19****Cykelutredningens förslag "Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv". (SOU 2012:70).****Svar på remiss**

Dnr T2012-313-07053

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 januari 2013.

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

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att alla cyklister, även de med bara två hjul, ska kunna använda körbanan, även om en fullgod cykelbana finns, såvida kommun eller annan väghållare inte bestämmer annorlunda.
- 2 Att cykelkärror med barn ska framföras på cykelbana när sådan finns och utrymmet räcker.
- 3 Att gångbanor är avsedda för gångtrafikanter. Ett undantag görs för barn som får cykla på gångytor till och med det år de fyller 6 år, även om cykelbana finns.
- 4 Att cyklisters skyldighet att använda vägrenen, med de ändringar utredningen föreslår, ska kvarstå.
- 5 Att möjligheten att cykla i båda riktningarna på enkelriktade gator bör finnas om cykelfältet är klart markerat.
- 6 Att inte undanta cyklister från stopplikt i korsningar.
- 7 Att inte undanta cyklister från förbudet att köra mot rött, inte ens vid högersväng.
- 8 Att i övrigt godkänna kontorets förslag till beslut.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C), vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Kajsa Stenfelt (V).

### **Reservation**

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

## **§ 20**

### **Konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken. (TRV2012/27782). Svar på remiss**

Dnr T2012-300-07050

### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 januari 2013.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Det är positivt att kontoret vill se en lägre hastighet inom tätbebyggt område. Lämplig skyltad hastighet bör avgöras utifrån den forskning som finns inom området. Staden har sedan drygt 10 år tillbaka 30 km/h på lokalgator, detta kan utvidgas till att omfatta samtliga gator i staden där det finns kontakt med oskyddade trafikanter. Ett sådant beslut kan göra staden mer mänsklig, minska risken för olyckor, bidra till ökad cykling och minskat buller.

I Trafikverkets rapport finns det en tendens att åtgärder för bättre trafiksäkerhet motiverar till högre bashastigheter i det nationella och regionala vägnätet. Högre hastigheter motverkar trafiksäkerhetsarbetet, och kan leda till att acceptansen för högre hastighet ökar generellt, samt även på vägunderlag som motiverar sänkta hastigheter. Som en jämförelse är det effektivare sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att sänka hastigheten generellt på 70-vägnätet till 60 km/h (*fem färre dödade*) än att höja hastigheterna till 80 km/h på de delar som byggs om för att klara standardkraven på 80 km/h (*två färre dödade*). Det förefaller som att en ökad hastighet på det nationella och regionala vägnätet har andra utgångspunkter än trafiksäkerhet, samt att det även står i konflikt mot själva trafiksäkerheten. Kostnaden för att motivera denna högre hastighet är bedömd till cirka fem miljarder kronor som idag saknas i länsplanerna. Investeringar som inte kan motiveras utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. En sänkning till 60 km/h ger en större säkerhetsvinst och dessutom till försumbara kostnader. De fem miljarderna för högre bashastigheter kan istället investeras i åtgärder som faktiskt ger trafiksäkerhetshöjande effekter, till exempel för gång- och cykelinvesteringar.

Sänkta hastigheter och investeringar i gång, cykel och kollektivtrafik ger synergieffekter för både trafiksäkerhet och miljö, bland annat lägre co2-utsläpp, minskat buller och bättre luftkvalitet. Med god effekt i valda investeringar kan även samhällets förväntan på tillgänglighet stärkas. Trafikverket anger även att utvärderingen pekar på en betydligt större effekt av hastighetssänkningar, varför man kan säga att de redovisade effekterna av hastighetssänkningar kan vara en underskattning av den verkliga effekten, snarare än en överskattning.

Det kan konstateras att cykelinvesteringar idag får en mycket blygsam tilldelning från staten och via länsplanerna, en investeringsnivå som inte ligger i nivå med det värde som lyfts fram vad gäller potentialen för ökad och säkrare cykling. (*Om investeringsnivån styrde textfördelningen i Trafikverkets rapport skulle cykel omnämnas på nästan en tredjedels sida, tillsammans med gång.*) Internationella erfarenheter visar att det går att markant höja cyklingens andel. Många faktorer samspelar som leder till en ökad cykling såsom cykelbanor, säkra cykelparkeringar, signalföreträde, restidsvinster, fördelning av utrymme, minskade parkeringsmöjligheter för bil med mera. Dessutom måste effekterna i form av minskade olyckor, ökad hälsa, restidsvinster, positiva miljöeffekter och ökad komfort för cyklister också prissättas. Statliga och regionala investeringar för gång- och cykel uppgår enligt rapporten till mellan 0,47 – 0,77 procent av Åtgärdsplaneringens totala ekonomiska ram.

Trafikverket *konstaterar* dock att statens roll i arbetet med utveckling av cykling är en annan än när det gäller de motoriserade trafiklagen. Det är i första hand kommunerna som hanterar förutsättningarna för cykling och det verkar inte ligga i statens intresse att se på frågan utifrån en nytt synsätt utan gamla förhållningssätt ska fortsätta att leda oss in i framtiden. Samtidigt ser Trafikverket att en minskning av allvarligt skadade *cyklister* är avgörande för att kunna nå ett mål om att minska hela gruppen allvarligt skadade med 40 procent. Drygt 700 personer beräknas ha drabbats av en mycket allvarlig skada 2010. Cirka 100 cyklister behöver räddas från att bli mycket allvarligt skadad år 2020 för att nå målet om cykel ska bidra i enlighet med dess andel.

Mycket av godstransporterna som idag går på väg måste flyttas till järnväg. En överflyttning av persontrafik från väg till kollektivtrafik torde även ha en positiv effekt på såväl trafiksäkerhet som miljö. Färre bilar gör att det skapas färre tillfällen för olyckor att inträffa, samt att hålla ner stressnivån i vägtrafiken. Trafikverket anger tydligt inriktningsarbetet: *”Sammantaget gör denna utveckling att trafiken i framtidens städer och tätorter bör utvecklas så att den sker på de oskyddade trafikanternas villkor i betydligt högre grad än i dag. För att detta ska vara möjligt krävs en kombination av åtgärder, såsom bl.a. en stads- och trafikplanering som utgår från gåendes och cyklisters villkor, fysiska åtgärder och drift och underhåll med fokus på oskyddade trafikanter, nya regler för användningen av olika fordon och samspelet mellan olika trafikantgrupper samt en ny och lägre bashastighet i tätort.”*

## § 21

### **Förslag till ändring av direktiv 2011/92/EU om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt. Svar på remiss**

Dnr T2013-000-00099

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 17 januari 2013.

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

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 22****Uppföljningsgranskning av stadens upphandlingsverksamhet.****Yttrande över revisionsrapport**

Dnr T2012-130-05491

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som yttrande till nämndens revisorer (revisorgrupp 1), överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 23****Stadens trafiksäkerhetsprogram. Yttrande över revisionsrapport**

Dnr T2012-130-07007

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som yttrande till nämndens revisorer (revisorgrupp 1), överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 december 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 24****Trafikkontorets upphandlingsplan samt om att inrätta en tvärpolitisk upphandlingsgrupp. Svar på skrivelse från Mats Lindqvist m.fl. (MP)**

Dnr T2012-060-06969, Dnr T2011-000-02756

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att fortsätta arbetet med upphandlingsplanen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 15 januari 2013.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 25****Ärendet utgår****§ 26****Ärendet ugår****§ 27****Lånecykelsystem. Svar på skrivelse från Kajsa Stenfelt m.fl. (V)**

Dnr T2012-313-06541

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

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

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 december 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 28****Den nya viktbaserade avfallstaxan. Svar på skrivelse från Malte Sigemalm (S)**

Dnr T2012-703-06920

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen samt anse Malte Sigemalms frågor besvarade.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 december 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 29****Upphandling av entreprenad för löpande drift och underhåll samt om- och nybyggnation av trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar. Upphandling av ramavtal för inköp av styrapparater, LED-lyktor och tryckknappslådor**

Dnr T2012-430-06837

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingen av entreprenad avseende drift och underhåll, om- och nybyggnation av trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar samt ger



förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.

- 2 Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandling avseende ramavtal för inköp av styrapparater, LED-lyktor och tryckknappslådor samt ger förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 13 december 2012.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

#### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Vi anser fortfarande att de delar i ärendet som rör kontorens kärnverksamheter skall drivas i egen regi.

## **§ 30**

### **Årsavtal för parkskötsel i Berzelii Park, Kungsträdgården, Norra Bantorget och Strömparterren. Upphandling**

Dnr T2012-440-06987

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att genomföra upphandlingen samt ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 december 2012.

### **Nämndens behandling av ärendet**

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Vi anser fortfarande att de delar i ärendet som rör kontorens kärnverksamheter skall drivas i egen regi.

**§ 31****Årsavtal för parkskötsel Årstafältet. Upphandling**

Dnr T2012-440-06986

**Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att genomföra upphandlingen samt att ge förvaltningschefen i uppdrag att fatta tilldelnings- och anskaffningsbeslut.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 december 2012.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande:

Vi anser fortfarande att de delar i ärendet som rör kontorens kärnverksamheter skall drivas i egen regi.

Vid protokollet

Åse Geschwind