



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.

§ 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 intäktssidan.
- 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 (tertiärrapporter).

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 Stockholmarna 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 Mälarbanan, det vill säga fyra spår från Tomtebodan till Kalhäll. Utbyggnaden är avgörande för att öka såväl pendeltågtrafik som regionaltågtrafik. 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 lastning 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 bilpoolsbilar 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 gånggator. Mellan Medborgarplatsen och Norrtull anläggs Nordens längsta gånggata. 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, småstadskaraktären 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 Järvafältet 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 miljö kvalitetsnormerna 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 provas. 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 utsorterat 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 stockholmare och verksamheter, särskilt småföretagare, om var och när de olika avfallsfraktionerna kan lämnas.

Nämndmål: Trafik och renhållningsförvaltningen ska aktivt genom information och stödande 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 verksamheter 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 dubbfrött 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 miljökvalitetsnormer luft och buller, dubbfrött -3,5

Pris- och lönekompensation -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.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
