



Tid Torsdagen den 15 december 2011 kl 16.45 – 18.40

Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset

Justerat Onsdagen den 21 december 2011

Ulla Hamilton

Martin Hansson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Emilia Hagberg (MP) vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Daniel Valiollahi (M)

Datevig Mardirossian Lönn (M)

Mark Klamberg (FP)

Jonas Naddebo (C)

Malte Sigemalm (S)

Oskar Levin (S)

Martin Hansson (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

för Annika Davidsson (M)

Margareta Stavling (S)

för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)

Christer Svärd (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Göran Oljeqvist (KD)

Jimmy Lindgren (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Maria Antonsson (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedqvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Lars Jolérus, Ulla Ritzén, Marita Söderqvist och Kristofer Tengliden samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-24 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 7

Verksamhetsplan år 2012 för trafik- och renhållningsnämnden

Dnr T2011-110-04763

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner verksamhetsplanen för 2012.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner omslutningsförändring om 138,3 mnkr på driftbudgeten för trafik- och gatuverksamheten.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner omslutningsförändring om 23,7 mnkr på driftbudgeten för renhållningsverksamheten.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden begär hos kommunstyrelsen om justerad budgettram med 24,0 mnkr med anledning av avtalet mellan staden och Stockholms Hamn AB om markutnyttjande och drift och underhåll av hamnområdet.
- 5 Trafik- och renhållningsnämnden begär hos kommunstyrelsen om justerad budgettram med 130,0 mnkr 2012 för ombyggnaden av Nynäsvägen.
- 6 Trafik- och renhållningsnämnden begär hos kommunstyrelsen om justerad budgettram med 30,5 mnkr med anledning av att Sättra återvinningscentral uppförs 2012.
- 7 Trafik- och renhållningsnämnden begär hos kommunstyrelsen om justerad budgettram för ökade intäkter och kostnader med 8,5 mnkr enligt nivån i taxeärendet för renhållningsverksamheten.
- 8 Trafik- och renhållningsnämnden fastställer tidpunkter för månadsuppföljning till 15 mars, 19 april, 14 juni, 23 augusti, 18 oktober, 22 november, och 10 december, samt tertialrapporter till den 24 maj och 27 september.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 21 november 2011.

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 Emilia Hagberg m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

att delvis bifalla kontorets förslag till verksamhetsplan för 2012
att ta fram en verksamhetsplan utarbetad efter Miljöpartiets budgetförslag för Stockholms stad
att därutöver anföra

Eftersom markutrymmet är begränsat ska staden prioritera transportsätt som tar lite utrymme i anspråk såsom kollektivtrafik, gång och cykling. Staden ska alltid planeras utifrån ordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Stadens planering och infrastruktur påverkar människors val av färdmedel och detta gäller i synnerhet andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresande. När Stockholm växer måste fler resande komma fram på kortare tid. Kraftfulla åtgärder ska vidtas för att nå målet att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2030. En stor satsning på förbättrat underhåll ska genomföras.

Den bildominerade stadskärnan ska förnyas och förändras. Fler gator i staden ska göras om till gångstråk och en del trottoarer ska breddas, vilket kan möjliggöra fler uteserveringar och andra mötesplatser. Fler gångfartsområden, gator eller torg där all trafik sker på de gåendes villkor, ska anläggas. Mellan Medborgarplatsen och Norrtull ska Nordens längsta gågata anläggas. Staden måste vara tillgänglig även för dem som har olika funktionsnedsättningar. Arbetet med ökad tillgänglighet ska intensifieras. Insatserna ska riktas mot ökad framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Staden måste säkra kollektivtrafikens framkomlighet och skapa ett jämnt trafikflöde genom utbyggnad av busskörfält, bättre trafikövervakning och trafikstyrning. Framkomligheten för stombussarna ska prioriteras. Åtgärderna ska syfta till att fler resande kommer fram på kortare tid.

Miljöpartiet föreslår en fullt finansierad satsning på utbyggd cykelinfrastruktur omfattande 150 mnkr årligen under en tioårsperiod, med start 2012. Cykelbanorna ska byggas ut till ett sammanhängande nät. Prioriterade åtgärder är att bygga bort cykelträngsel och öka trafiksäkerheten. Stora cykelparkeringar byggs vid Stockholm Central och andra stora knutpunkter. Det ska finnas säkra parkeringsplatser för cykel både i gatuplan och i garage. Utbyggnaden ska genomföras så att den stimulerar såväl cykling för pendlare som cykling på korta sträckor mellan bostaden, affären och skolan. Systemet med lånecyklar ska kraftigt byggas ut. Staden ska som arbetsgivare stimulera till ökad cykling.

Syftet med parkeringspolitiken är att stadens gator ska användas mer effektivt och att ytor ska frigöras för god gatumiljö och förbättrad framkomlighet för gående, cyklister, kollektivtrafik och nyttotrafik. Detta skapar attraktiva stadsmiljöer och främjar hållbar stadsutveckling. En styrande parkeringsstrategi ska utarbetas, gemensam för bil och cykel med målet att öka andelen resande med cykel och kollektivtrafik.

Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Antalet parkeringsplatser på gatumark ska minska och parkeringsplatser ska tas bort för att göra det lättare för kollektivtrafik, gående och cyklister att komma fram snabbt och säkert. Det underlättar även för varutransporter, städning av gator och snöröjning. Låga parkeringsavgifter ska införas i ytterstaden. Avgifterna för parkering ska höjas med i genomsnitt 50 procent i innerstaden, vilket leder till en minskning av bilarna på gatuparkeringarna och minskad biltrafik. Boendeparkeringsavgiften ska höjas med 300 kr per månad. Felparkeringsavgifterna ska höjas. Staden ska uppvakta regeringen om höjning av beloppen i förordningen om felparkeringsavgift.

Staden lever fortfarande inte upp till EU:s miljökvalitetsnormer till skydd för hälsan när det gäller partiklar och kväveoxider. Och staden har skyldighet att vidta åtgärder enligt ett åtgärdsprogram som är fastställt enligt Miljöbalken. Dubbdäcksförbud ska införas 2012 inom hela den zon som omfattas av trängselskatt. Dessutom behövs ytterligare åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna. Staden bör inrätta miljözoner avseende kväveoxidutsläpp för lätta fordon, enligt Transportstyrelsens förslag. Målet ska vara att uppnå miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kväveoxider

under 2012.

En stor satsning på plantering och underhåll av gatuträd och skötsel av grön miljö i gaturummet ska genomföras, för att underhålla och utveckla grönskan i staden. Trädunderhållet i staden är eftersatt och därför behövs plantering av nya träd och underhåll av befintliga. Satsningen på trädplantering ska genomföras i nämndens investeringsbudget.

Arbetet med trafiksäkerhet och de årliga handlingsplanerna som följer av stadens trafiksäkerhetsprogram ska vara prioriterat. Säkerhetsarbetet ska tydligt påverka planeringen. En satsning på säkra skolvägar omfattande 25 mnkr per år ska genomföras 2012-2014. Den fysiska miljön ska förbättras runt skolor genom breddade trottoarer, gångstråk och cykelvägar. Gång- och cykeltrafik ska vara prioriterad vid alla låg- och mellanstadieskolor och bilfria zoner ska införas närmast skolor, där det är möjligt

Trängselskatten har lyckats bra och systemet ska vidareutvecklas så att minskad trängsel kan uppnås. Trängselskatt ska införas på Essingeleden år 2012 och även på fler ställen där vägnätet behöver minskad trafik. Skatten ska användas för investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik och cykel. Biltrafiken måste reduceras. Persontransporter med bil är för ineffektiva i Stockholm – det reser för få i varje bil och bilarna tar för mycket markutrymme i anspråk. Både biltrafikens andel och antalet bilar måste minska för att möjliggöra att klimatmålen nås och för att ge plats åt mer yteffektiva och energisnåla transportsätt. Vi säger nej till motorvägen Förbifart Stockholm eftersom den ökar biltrafiken och bygger in staden i ett bilberoende som är omodernt. Om Förbifarten byggs ökar klimatutsläppen och belastningen på miljön. Motorvägen leder till en gles utbredd bebyggelse, urban sprawl, och till många nya bilpendlare. Av samma orsaker ska det inte heller planeras för någon Österled.

Lika rätt ska gälla i trafikplaneringen. Dagens trafikplanering gynnar män och missgynnar kvinnor, eftersom män i högre utsträckning har och kör bil. Staden behöver göra en analys av hur snedfördelningen ser ut och vidta åtgärder så att trafikplaneringen i högre grad utgår från kvinnors resande. Det är tydligt i dagens trafikplanering att områden där invånarna är resursstarka och verbala i mindre omfattning drabbas av trafikens störningar än andra områden. Det är inte acceptabelt.

Renhållningsverksamhet

Avfallstaxan bör differentieras ytterligare så att den än tydligt styr mot minskade avfallsmängder och ökad källsortering och därmed minskad miljöbelastning. Det ger incitament för både hushåll och företag att sortera ut matavfall och förpackningar.

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. Staden ligger långt efter det nationella målet om att 35 % av matavfallet skulle ha omhändertagits till år 2010. Arbetet med insamling och behandling av matavfall måste intensifieras. Målet är att 70 % av allt matavfall i staden ska omhändertas och rötas år 2014. Kommunikation och dialog med stockholmarna är avgörande för att uppnå stadens mål för källsortering.

Återvinningsstationer ska finnas som komplement och det kan behövas fler stationer och större behållare. Det krävs utbyggnad av fasta miljöstationer samt

fortsatt utveckling av mobil insamlingen av farligt avfall.

Återvinningscentralerna utgör en viktig del i infrastrukturen för avfallshantering. Stockholms stad med dess växande befolkning behöver fler återvinningscentraler för att kunna omhänderta stockholmarnas sorterade avfall. Flera mindre återvinningscentraler kan möjliggöras genom att placera återvinningscentraler i några av de bergrum som förvaltas av fastighetsnämnden. På alla återvinningscentraler skall det finnas återbruksmöjligheter.

Särskilda åtgärder 2012

- Genomföra omfattande satsningar på cykelbanor i ett sammanhängande nät
- Implementera en styrande parkeringsstrategi
- Prioritera framkomligheten för bussar genom fler bussfiler, trimningsåtgärder och borttagande av parkeringsplatser
- Genomföra dubbdäcksförbud inom hela den zon som omfattas av trängselskatt
- Prioritera säkra skolvägar genom satsningar i den fysiska miljön samt information
- Genomföra trafikflödesräkningar på fler ställen i staden att användas som underlag för arbetet med att minska biltrafiken och dess klimat- och miljöpåverkan
- Differentiera avfallstaxan så att den än tydligare styr mot minskade avfallsmängder och ökad källsortering

Oklarheter om cykelsatsningar och årsmål för avfallsinsamling

Det är oklart vilka cykelsatsningar den moderatledda Alliansen avser genomföra. Beslut är redan fattade om cykelbanor längs Nynäsvägen och Folkparksvägen och målet att anlägga 2000 meter nya cykelbanor per år är en mycket låg ambitionsnivå. Det är ett steg i rätt riktning att det nu uttrycks att plats ska ges för gång, cykel och kollektivtrafik. Det är viktigt att det också genomförs åtgärder som leder till detta. Det är märkligt att verksamhetsplanen saknar årsmål för avfallsinsamling. Det nya miljöprogrammet är på väg att antas och verksamhetsplanen borde i vilket fall som helst kunna innehålla tillfälliga årsmål.

Användning av nanomaterial

I Söderledstunneln har Trafikkontoret använt nanofärg med liknande egenskaper som materialet Nanocrete. Om försöket faller väl ut avser kontoret att använda nanoteknologin för: "ett flertal produkter och anläggningar till exempel markplattor, marksten, vägbeläggningar, fasader och parkeringsgarage". Nanoteknik utnyttjar det faktum att partiklar i nanostorlek har helt andra egenskaper än större partiklar av samma ämne. Den vanligaste definitionen av nanopartiklar är att de har en dimension som är mindre än 100 nm. I dagsläget vet forskarna mycket lite om vilka miljö- och hälsorisker nanomaterial utgör. Varje nytt ämne som framställs i nanoform har unika egenskaper, vilket gör att varje ämne måste studeras och riskvärderas för sig. Den övergripande risken med ämnena i nanoform är att de, pga att de är så små, har en förmåga att ta sig igenom biologiska barriärer och kan tränga in i cellerna. Exempelvis har ett flertal studier på möss visat att kolnanorör kan ge allvarlig lungskada. Kolnanorör har stora likheter med asbest och ser ut att skada lungorna på samma sätt. Varje nytt nanomaterial bör studeras och riskbedömas för sig, som ett nytt material d.v.s "on a case-by-case basis". Användning av outredda nanomaterial kan ha stora irreparabla miljö- och hälsokonsekvenser. Vi förespråkar att man använder sig av välkända och välutredda material, både ur ett nanotoxiskt och

kemitoxiskt perspektiv och följer ”försiktighetsprincipen” i Miljöbalken.

Analys av kemikalier i snömassor

Vid utvärderingen av snöns miljöbelastning undersöktes inte förekomsten av några nyare, farliga kemikalier vars användning exploderat det senaste decenniet. Detta är anmärkningsvärt. Vissa av dessa ”nyare” kemikalier är extremt potenta även vid s.k. lågdosexponering, vilket gör att även mycket låga halter kan vara djupt problematiska. De metaller och organiska föreningar man fokuserat på i Trafikkontorets fördjupade utredning, är i dag förbjudna, eller på väg att fasas ut, vilket självklart syns i mätningarna. De utgör med andra ord inte längre samma hot som tidigare. I stället är det risk att snön är kontaminerad med nya ämnen. Vi menar att analysmodellen även bör inkludera nya kemikalier som i dag misstänks utgöra ett hot. En sådan modell borde ta avstamp i en kemikaliescreening av snön.

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

Att i huvudsak bifalla kontorets förslag, samt att därutöver anföra

Samverkans projekt City i samverkan

Samverkans projektet City i samverkan bör utökas till ytterstaden. Speciellt i områden som är eftersatta.

Upphandlingar

Vid upphandlingar är det bra att mindre och medelstora företag beaktas, men en förutsättning för dessa företag att få komma med i en upphandlingsprocess är att man har tecknat på arbetsmarknaden gällande avtal.

Indikatorer/nämndens aktivitet

Socialdemokraterna anser att följande indikatorer är för lågt satta

Andel invånare som känner sig trygga i sitt SDN område

Nöjdhet med skötsel och grönområden

Snöröjning och sandning

Uppsökande verksamhet riktad till mellanstadieelever bör även omfatta lågstadiet om klotter och skadegörelse

Trafik

Stockholm ska vara en stad där det är lätt och tryggt att resa och röra sig. Det måste bli lättare att ta sig mellan olika delar av staden och från innerstad till förort, och det är viktigt att resandet är tryggt och säkert för alla. Det innebär bland annat att målade gator på prov ska införas vid 30-gator, för att det ska bli tydligare för bilister vart många barn rör sig. Framkomligheten för funktionshindrade ska förstärkas.

Staden behöver fler säkra cykelbanor, gånggator och breda trottoarer. Det ska vara tryggt och säkert att röra sig i Stockholm, oavsett om stockholmarna väljer att gå, cykla, åka bil eller åka kollektivt. Det finns ett stort behov av att utveckla stadens arbete för säkerhet för cyklister och promenerande, bland annat genom målade cykelbanor. För att öka cyklismen i Stockholm krävs att cykel- och promenadperspektivet blir en integrerad del av stadens trafikplanering, både när nya områden och vägar planeras och när parkeringar planeras.

Både bilar och kollektivtrafik får begränsad rörlighet om staden inte klarar att

snöröja och många äldre och personer med funktionsnedsättning får svårt att alls röra sig i vår stad. Stadens förmåga att planera för vinterunderhåll måste förbättras och upphandlingar ske på ett smartare sätt. Mål som är uppsatta för nöjdheten med snöröjning bör sättas högre, än vad som sägs i verksamhetsplanen. Det är inte acceptabelt att enskilda stadsdelar förbises i snöröjningen som nu sker. Det är bra att kontoret nu arbetar på att hitta långsiktiga lösningar för snöhanteringen. Kontoret ges i uppdrag att till nämnden redovisa hur snöhanteringen och deponi av snö sker bl a i Oslo.

Vi vet att framkomlighet är viktigt, för såväl stadens utveckling som för stadens arbets-marknad. Idag står Stockholmstrafiken allt för ofta still. Större trafikprojekt drar ut på tiden och framkomligheten är begränsat. Stockholms trafikapparat fungerar helt enkelt alldeles för dåligt. Därför har vi i Socialdemokraternas förslag till budget satsat 38 miljoner för att få Stockholms trafiken att fungera. Vi kallar satsningen ”Stockholm ska fungera”, eftersom det är precis vad det handlar om.

Biltrafiken måste minska i omfattning, särskilt i innerstaden. En förutsättning för att så ska ske är att kollektivtrafiken i regionen byggs ut. Fram till dess att det sker måste staden hitta andra vägar att öka rörligheten och flexibiliteten i våra trafiksystem. Det innebär att staden måste utveckla cyklandet, både genom cykelbane-nätet och genom att utveckla systemet med låncyklar så att det finns låncykelstationer vid varje tunnelbanestation, först i innerstan och sedan utåt längs kollektivtrafiklinjerna. En satsning i ytterstaden är lika viktigt som i innerstaden. Det innebär också att vi vill se satsningar på utvecklad kollektivbilism genom exempelvis fler bilpooler. Ett hinder i detta är om det är gatumark eller kvartersmark, när det gäller uppställning av fordon.

Staden ska också arbeta för att främja mer hållbart bilresande genom att främja utvecklandet av Stockholm som elbilsstad.

Satsningar 2012

- Målade gator ska införas på prov vid 30-gator, för att det ska bli tydligare för bilister vart många barn rör sig.
- I samarbete med andra berörda nämnder ska ett nytt bullerprogram för staden tas fram.
- Arbetet med snöröjning ska ses över så att alla stadsdelar, i såväl innerstad som ytterstad.
- Vi vill höja parkeringsavgifterna med 5 % exklusive boendeparkeringsavgifterna, höjs med fördelat mellan områden och parkeringsytor på ett sätt som styr parkeringen in i parkeringshus och bort från vältrafikerade gator.
- För att ”Stockholm ska fungera” har vi i budgeten för 2012 anslagit 38 miljoner för att påbörja en satsning för ökad rörlighet i trafiken.

Renhållningsverksamheten

Stockholm ska vara en stad där det är enkelt att vara miljövänlig, där det är enkelt att återvinna och sortera sina sopor.

Det innebär bl a att kontoret bör ta fram en informationskampanj om hur man sorterar ljusarmaturer.

Genom att samla in matavfall för att röta det för produktion av biogas minskas det stora slöseriet av resurser som matavfallet innebär. Insamlandet och rötandet

av matavfall i Stockholm ligger på anmärkningsvärt låga nivåer, mindre än hälften av genomsnittet för en svensk stad. Vi socialdemokrater tror inte att det beror på att stockholmarna är mindre miljövänliga. Det beror snarare på att de politiska ambitionerna på området varit för låga. Det är dags att höja de ambitionerna. Nämnden ska under året ta fram en plan för att samla in och röta mer matavfall till biogas. Biogasanläggning i stadens egen regi bör utredas.

Det finns sopsugar i många delar av vår stad, men många nya fastighetsägare känner inte till detta och ansluter inte sina fastigheter till systemet. Staden ska därför aktivt informera berörda fastighetsägare bättre. Staden ska undersöka möjligheten att ansluta papperskorgar i de områden där sopsugssystem finns till systemen. Staden ska vidare undersöka möjligheterna att inrätta ytterligare sopsugssystem för papperskorgarna i stadens större parker. För att underlätta sortering tas fler gatu papperskorgar fram som har flera sorteringsfack.

Möjligheten att återvinna är en grundläggande förutsättning för en hållbar livsstil. Därför är arbetet med återvinningsstationer viktigt. Staden ansvarar inte för att sätta ut återvinningsstationer men har möjlighet att påverka var, hur och hur länge en återvinningsstation finns. I och med den nya plan- och bygglagen får man bara söka tillfälligt bygglov två gånger per plats (vilket innebär tio år). Det kommer att skapa ett stort och onödigt merjobb i att hitta nya och lämpliga platser. Vi socialdemokrater vill att nämnden ska undersöka möjligheterna att ge permanenta bygglov för återvinningsstationer istället för tillfälliga bygglov, villkorat med att plank ska uppställas runt stationerna.

4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att avslå kontorets förslag till beslut
- 2 Att därutöver anföra:

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Dagligen överskrider miljö kvalitetsnormerna och vägtrafiken är den enskilt största källan till luftföroreningar, buller, och för höga partikelhalter. Det krävs kraftiga åtgärder för att minska biltrafiken i hela regionen och särskilt i Stockholms stad där det finns bra alternativ till den privata bilen. Vi ska inte låta stockholmarna tåla en sämre luft än andra, utan lösa problemet i grunden genom att aktivt arbeta för att minska privatbilismen till förmån för gång, cykel- och kollektivtrafik.

Vi ska snarast införa dubbdäcksförbud i hela innerstaden, inte bara på Hornsgatan, utan tydliggöra för stockholmarna att dubbdäck inte hör hemma i en hållbar innerstad.

Idag består hälften av all mark i Stockholm av vägar och det planeras för fler stora satsningar på vägnätet. Beslutet om Förbifart Stockholm är ett strategiskt, tungt vägval, som innebär en framtid med ökad biltrafik, en gammalmodig, ineffektiv trafiklösning som lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när all forskning visar att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer. En motorväg, som helt saknar förankring i dagens klimatdebatt. Vi ska i stället medvetet satsa på utökad kollektivtrafik, bra cykelbanor och hållbara transporter.

Staden ska säkra kollektivtrafikens framkomlighet genom att avsätta gaturum för nya kollektivkörfält, förbättra trafikövervakning, även på cykelbanor, för att

möjliggöra ett jämnt trafikflöde och undvika onödiga hinder och väjningsolyckor.

Nuvarande trängselavgifter ska användas för att reglera och minska trafiken. Vi vill också införa trängselavgifter på Essingeleden, för att minska belastningen och ge incitament till att inte åka bil. Intäkterna från trängselavgiften skall framförallt gå till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik.

Att styra över en så stor del som möjligt av biltrafiken till kollektivtrafik, innebär en rejäl satsning på ökat antal infartsparkeringar. De ska vara gratis, säkra och välskötta.

Kollektivtrafiken i Stockholm måste utökas, förbättras och samordnas för att kunna ta emot alla som tidigare färdats med bil. Det ska vara enkelt och smidigt för alla resenärer. Enhetstaxan bör snarast återinföras, och vi vill se öppna spårrlinjer för att underlätta omstigning mellan olika trafikslag.

Vi vill också att utbyggnaden av cykelbanor ska fortsätta. För att uppmuntra ökad cykling krävs ett avsevärt förbättrat vinterunderhåll av cykelbanor. Ökande mängder cyklister har på vissa platser skapat konflikter med gångtrafikanter, och det är viktigt att farliga områden definieras och åtgärdas så att cykeltrafiken blir fysiskt separerad från både gång- och biltrafik. För att uppmuntra cyklandet bör antalet cykelparkeringar öka, framförallt vid centrala kollektivtrafikpunkter. De ska vara gratis, säkra och välskötta.

Vänsterpartiet har varit drivande i arbetet med att ta fram det system med låncyklar, Stockholm City Bikes, som togs i bruk 2006. Vi vill utöka lånesystemet att gälla även vid större naturområden, närförorter och vissa förorter, så att det blir en självklar del av stockholmarnas vardag. Den borgerliga majoriteten anser att det är svårt att hitta gatuutrymme för låncykelstationerna, men vi är villiga att ta en del kantstensparkering i anspråk för låncykelstationer.

Stockholm ska på ett tydligt sätt ta sin del av ansvaret för 0-visionen. Vi ska bl.a. förbättra den fysiska miljön kring skolor och förskolor i syfte att eliminera farliga situationer, utvidga systemet med s.k. vandrande skolbussar och aktivt uppmåna föräldrar att inte skjutsa sina barn i bil till skolan. Vi vill införa fler 30-zoner och sammanhängande gångstråk.

Många bostadsområden i Stockholm är tydligt trafikseparerade. Den borgerliga majoriteten vill, bl.a. i Rinkeby, bryta upp trafiksepareringen och göra ”stadsgata” med gående, cyklister och biltrafik blandat. De tar inte hänsyn till att de trafikseparerade områdena möjliggjort för barn att gå eller cykla säkert till skola, vänner och fritidssysselsättningar. Uppbruten trafikseparering får inte innebära att gående och cyklister får sämre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Gatuutrymmet måste fördelas mer rättvist. Med mer plats för cyklar och mindre för bilar sänks hastigheterna, olycksrisken minskar och trafikklimatet blir mindre stressigt, vilket ger en bättre stadsmiljö.

Stockholm skall vara en rättvis stad för alla. Kollektivtrafik och gatumiljö skall vara tillgänglig även för funktionsnedsatta.

Vi ska aktivt arbeta för att minska mängden avfall, och så mycket som möjligt ska gå till återbruk och återvinning. Det behövs fler återvinningscentraler(ÅVC) i staden. Detta är viktigt för att minska transporter med bil och stimulera stockholmarna att lämna mer avfall till återvinning. ÅVC bör kombineras med centra för återbruk av möbler, inredning, byggnadsmaterial mm, då återbruk är den typ av avfallshantering som ger högst miljövärde. Det måste vara möjligt att åka kollektivt till stadens återvinningscentraler.

Stadens avfallssystem ska vara tillgängligt, resurseffektivt och miljöanpassat. Vi ska påskynda tillgänglighetsanpassningen och installation av kärl för sopsortering och öka miljömedvetandet hos invånarna genom information och utbildning.

Vi vill se ett system där producenterna tar det ekonomiska ansvaret för sina produkter även om kommunen och fastighetsägarna står för själva insamlingen. De gröna behållarna ska ersättas med fasta lokaler för insamling av förpackningar (Fastighetsnära Insamling, FNI). Starkare krav ska ställas på fastighetsägarna att tillhandahålla FNI och det ska vara ett krav vid nybyggnation. Där det råder utrymmesbrist i fastigheterna kan en miljöstuga på gatumark fungera som alternativ.

Insamling av farligt avfall är prioriterat. För att underlätta för invånarna att lämna sitt farliga avfall krävs en utbyggnad av de fasta miljöstationerna och den mobila insamlingen. Det ska finnas minst en uppsamlingsstation i varje stadsdelsnämndsområde och fler i dem med stort invånarantal eller som täcker ett stort geografiskt område. Stationerna ska vara bemannade och ge möjlighet till rådgivning.

Vi vill kraftigt öka insamling av matavfall, och även i flerfamiljshus. Staden bör ha en förbehandlingsanläggning för biogas driven i egen regi.

Avfallstaxans styrande effekt ska även fortsättningsvis stimulera till minskade avfallsmängder, ökad källsortering och därmed minskad miljöbelastning.

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. Vi tror inte att detta uppfylls genom att lägga ut verksamheterna på entreprenad, och göra kvarvarande personal till beställare, utan genom att måna om att behålla den kompetens som finns.

Beslutsgång

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

Reservation

Vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Malte Sigemalm 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), Mark Klamberg (FP) Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande:

Att trafikkontoret är en tillgänglig förvaltning för stockholmarna är en viktig del av kontorets uppdrag och verksamhet. Förvaltningen bör därför återkomma till nämnden med ett förslag till punktlighetsmål för besvarande av medborgarnas skrivelser.

Ersättaryttrande

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i särskilt uttalande av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
