



Tid: 19 december 2008 kl 08.00 – 08.10

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 22 december 2008

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton (m), ordförande
Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)
Tord Bergstedt (m)
Anna Johansson (m)
Annika Davidsson (m)
Inge-Britt Lundin (fp)
Anders Broberg (kd)
Annika Ödebrink (s)
Jimmy Lindgren (s)
Mats Lindqvist (mp)
Kajsa Stenfelt (v)

Ersättare:

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

tjänstgörande

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Birgitta Björk, Lars Jolerus,
Ulla Ritzén, Anette Scheibe och Marita Söderqvist samt borgarrådssekreteraren
Katarina Larsson och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

§ 2

Verksamhetsplan 2009

Dnr T2008-110-03148

Protokollsutdrag

Beslut

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

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

Stockholm genomgår nu en historisk expansion. Förbättringsåtgärder som borde ha genomförts för länge sedan förverkligas nu i rask takt. Stockholmstrafiken kommer under många år framöver präglas av effekterna av att ett extremt eftersatt underhåll av gatu- och vägnätet nu åtgärdas. Vi genomför även mycket stora nyinvesteringar. Trafikkontorets uppgift är att minimera olägenheterna för trafikanterna. Åtgärder för att öka framkomligheten i Stockholmstrafiken och se till den intensifierade trafikökningen utifrån ett säkerhetsperspektiv måste därför prioriteras mycket högt. Trafik- och renhållningsfrågorna har en stark koppling till miljö- och energifrågorna. Det är därför bra att kontoret identifierat den miljö- och klimatpåverkan verksamheten ger upphov till och gjort en plan på hur denna kan minskas i enlighet med målen i stadens miljöprogram. Det är ett utmärkt exempel på hur ett integrerat miljöarbete ska bedrivas.

Framkomlighet och trafiksäkerhet

Kontoret ska arbeta för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i staden. Framkomlighet och trafiksäkerhet går hand i hand och åtgärder ska vidtas för att underlätta trafikflöden och skapa en bättre miljö i Stockholm. Det är viktigt att se stadens trafiksystem som en helhet. Kontoret ska följa samtliga stora utvecklings- och exploateringsprojekt för att garantera att framkomlighets- och trafiksäkerhetsfrågorna sätts i sitt sammanhang och inte försummas. Arbetet med ”red routes” och insatser som kan göras för att underlätta framkomligheten såsom att inrätta stoppförbud på vissa centrala stråk och stärka bortforslingen av blockerande fordon ska fortgå. För att öka framkomligheten ska ytterligare gator öppnas för trafik så att huvudstråken avlastas. För att minimera de negativa aspekterna i konflikten mellan olika trafikslag krävs en strukturerad och planerad överblick av arbetet med framkomlighet. Cyklister, gående, bilister, kollektivtrafikresenärer, varustransporter har alla en framtid i en växande storstad. Det är därför viktigt att det finns en bra samordning av kontorets arbete så att alla trafikslag ges goda förutsättningar. Idag sker leverans till samtliga gågator inom samma tidsintervall (09-11). Kontoret bör överväga om detta ska differentieras med olika leveranstider för olika delar av staden.

Trafiksäkerhetsarbetet ska inriktas mot att förena ökad säkerhet med en förbättrad framkomlighet. På stadens huvudgator ersätts gupp och avsmalnade körfält med nya tekniska hjälpmedel för att öka trafiksäkerheten.

För att öka säkerheten vid stadens övergångsställen ska övergångsställen målas, belysningen förbättras och särskilt utsatta platser få trafikljus. Arbetet med informationskampanjer inriktade mot vuxnas beteende i trafiken ska fortgå. Samtliga trafikanter bör uppmanas att följa trafikreglerna för en förbättrad trafiksäkerhet. Kontoret ska prioritera ökad säkerhet vid skolor, förskolor och dagis. Dels genom fysiska åtgärder, dels genom information till föräldrar och berörda för förändrat beteende när barn lämnas och hämtas vid målpunkterna.

Ur ett framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv är det viktigt att ha trafikregler som är tydliga och relevanta. Det finns ingen mening med att ha regler som ingen följer. Det undergräver förtroendet för Polisen och ger ingen verkan om staden eller staten inte har möjlighet att kontrollera efterlevnaden. 30-sträckor längs huvudgator är en viktig trafiksäkerhetsfråga och fyller sitt syfte under delar av dagen (vid exempelvis skolor m.m.) eller delar av året (vid exempelvis badplatser). Det är dock inte aktuellt att under övrig tid begränsa hastigheten till 30 km/h på dessa platser. Ologiska avstängningar och trafikregleringar som i grunden inte har med trafiksäkerhet att göra, såsom t.ex. avstängningen av Swedenborgsgatan eller hastighetsbegränsningen på Västerbron, skapar irritation hos stockholmarna och undergräver respekten för trafiksäkerheten vid de platser där det är som viktigast.

Därutöver bör reglerna för trafik i kollektivkörfält ses över för att ge tillåtelse för buss, taxi samt vissa varutransporter. Vidare ska kontoret fortsätta att arbeta med digitala variabla/rekommenderande hastighetsbegränsningar för bättre framkomlighet, ökad säkerhet och bättre miljö. I arbetet med att förverkliga cykelplanerna för staden ska de mest utsatta korsningspunkterna identifieras och prioriteras genom t.ex. s.k. cykelboxar eller hastighetsdämpande åtgärder på cykelbanorna/cykelfälten. Cykelplanerna ska ha en koppling till andra kommuner för att öka attraktiviteten att cykla mellan kommunerna.

Parkering

Stockholmarna ska inte behöva lägga tid på att köra runt och leta efter parkeringsplatser. Det är varken miljömässigt eller tidseffektivt. Inom trafikkontorets uppdrag ligger en servicefunktion genom att underlätta med fler parkeringsplatser och tydliga parkeringsregler. Parkeringsreglerna ska vara enkla och överskådliga. Tiometersmarkeringen ska återinföras och parkeringsplatser ska målas.

Gatuarbeten

Det är tillfredsställande att avgiften för gatuarbeten för att förkorta arbetenas längd införts. Dels är det viktigt att de ledningsdragande bolagen bär kostnaderna, dels är det viktigt för framkomligheten och stockholmarnas acceptans för de åtgärder som måste göras i gatan. Det är dessutom viktigt att gatuarbeten samordnas och när under året de ska genomföras.

Kontoret ska i samband med införandet av avgift för TA-planer utarbeta nyckeltal för hur länge egna gatuarbeten pågår.

Tillgänglighet

År 2010 ska inte ses som ett slutdatum i arbetet med att göra Stockholm till världens mest tillgängliga stad. Det ska snarare vara ett delmål där staden ständigt utvecklas till det bättre. Många projekt har blivit framgångsrika genom ett gott samarbete med handikappråd och handikapporganisationer. Staden har åstadkommit mycket under projektets gång men samtidigt som Stockholm kommer att vara en av världens tillgängligaste städer så kan vi inte slå oss till ro.

Det handlar nu om att fortsätta att tillgängliggöra vår stad. Det är därför viktigt att

säkerställa att tillgänglighetsfrågorna kommer in i ett tidigt skede i kontorets beslutsprocess.

Städning, snöröjning och partikelbekämpning

Städningen av Stockholm ska förbättras. Stadens städgarantier, vilket innebär att städning, tömning av papperskorgar samt klottersanering åtgärdas inom 24 timmar, ska förbättras. Initiativet med städmästare som samordnar aktörer med ansvar inom gemensamma områden bör spridas till alla stadsdelsnämnder. Tidigareläggning av vårstädning av gator och cykelbanor ska ske och försöket med CMA i dammbindning och halkbekämpning fullföljas. Miljön på Hornsgatan ska förbättras. Dubbdäcksanvändandet i innerstaden måste minska. Snöröjning på stadens trottoarer ska förbättras för att öka framkomligheten och säkerheten.

Belysning

Det ska vara tryggt och säkert i det offentliga rummet och förbättrad belysning är en viktig åtgärd för att nå dit. Utbyte av gammal armatur är såväl en invsättning för minskad miljöpåverkan som en minskad kostnad för staden.

Renhållning

Nämnden ska fortsätta arbetet med att integrera avfallshanteringen vid nybyggnation och i det befintliga bostadsbeståndet. Mängden avfall som nyttiggörs ska öka jämfört med utfallet 2008. Insamling av farligt avfall ska prioriteras. Trafikkontoret ska se till att brister i skötseln av återvinningsstationerna, som inrapporteras till nämnden, blir åtgärdade. Arbetet med att ta fram enklare och elegantare återvinningsstationer med färre fraktioner ska fortgå. Dessutom ska kontoret verka för att FTI får till stånd fler återvinningsstationer så att det ökade behovet kan tillgodoses. Detta förutsatt att återvinningsstationerna och platserna hålls rena och snygga.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 11 september 2008. I utlåtandet föreslås följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner verksamhetsplanen för 2009.
2. Nämnden godkänner föreslagna mål för verksamheten.
3. Nämnden godkänner omslutningsförändringen om 158,6 mnkr på driftbudgeten och 33,4 mnkr för investeringarna för trafik- och gatuverksamheten.
4. Nämnden godkänner omslutningsförändringen om 3,9 mnkr på driftbudgeten och 40,8 mnkr för investeringarna för avfallsverksamheten.
5. Nämnden hemställer hos kommunstyrelsen om budgetjustering om 17,5 mnkr avseende taxan för vatten och avlopp.
6. Nämnden hemställer hos kommunstyrelsen om utökad investeringsram med 35 mnkr med anledning av Norra Länken projektets fördyring.
7. Nämnden godkänner planen för disponering av 2009 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 2009 till 10 mars, 14 april, 9 juni, 18 augusti, 13 oktober, 10 november och 15 december. 12 maj och 15 september (tertialrapporter).

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) ställde sig bakom ett eget förslag till beslut. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslog följande:
 1. Förslaget till Verksamhetsplan 2009 avslås.
 2. Därutöver anføres följande:

Nämndens nuvarande verksamhetsinriktning är inte tillfredställande. Ett antal frågor är inte tillräckligt prioriterade i den nuvarande politiska inriktningen. Förslaget till verksamhetsplan bör omarbetas och följande punkter ska vara en självklar utgångspunkt:

- Nämndens ambitioner på miljöområdet måste höjas. En verksam strategi för att åtgärda partikelproblematiken måste vara en del av en verksamhetsplan.
- Nämndens ambitioner för att komma till rätta med bullerproblematiken i Stockholm måste höjas. Trafiken är en viktig källa till buller och åtgärder måste vidtas i särskilt bullerutsatta områden.
- Trafiksäkerhetsarbetet måste återupptas. Staden har sedan den nuvarande majoriteten tillträdde väntat på ett nytt trafiksäkerhetsprogram. Med hänvisning till detta har allt systematiskt arbete fått anstå. Det är inte acceptabelt. Arbetet för säkra huvudgator ska återupptas, både av trafiksäkerhets-, miljö- och stadsmiljöskäl.
- Investeringar inom nämndens verksamhetsområde måste tidigareläggas. Stockholm har en stor underhållsskuld och flera viktiga investeringar som skulle förbättra trafik- och stadsmiljön väntar på att genomföras. Det är angeläget att dessa genomförs – inte minst nu när en lågkonjunktur riskerar att förvärras till följd av uteblivna åtgärder.
- Nämnden måste också delta aktivt och pådrivande i stadens arbete inom ramen för den miljömålspanel som blev resultatet av Stockholmsförhandlingen. Trafiken bidrar med stora emissioner och arbetet med dessa är en viktig förutsättning för att klimatutmaningen och våra uppsatta miljömål ska kunna nås.

Omröstning

Ordföranden ställde de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutade enligt förslag från Ulla Hamilton m fl (m), Inge-Britt Lundin (fp) och Anders Broberg (kd).

Reservation

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande:

Stockholm ska präglas av moderna och miljövänliga kommunikationer och ett gaturum med utrymme för ett levande uteliv där fotgängare, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik samsas. Eftersom Stockholms gatuutrymme är begränsat ska staden prioritera transportsätt som tar lite plats såsom gång, cykling och kollektivtrafik.

Biltrafikens utsläpp ökar. För att minska utsläppen och för att kunna nå miljöpartiets mål om att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad redan år 2030 måste biltrafiken och dess negativa konsekvenser minska.

Arbetet med att upphandla biogasbåtar för persontrafik på Stockholms inre vatten ska återupptas så att den första linjen kan tas i bruk under 2009.

Stockholm ska bli en ännu bättre cykelstad. Miljöpartiet satsar 60 mnkr för utbyggnad av cykelbanor i både innerstaden och ytterstaden. Cykelplanerna för både inner- och ytterstaden ska genomföras. Cykelbanorna ska vara sammanhängande och ha tydligare skyltning. Vissa frekventerade cykelbanor ska breddas. Vi satsar också 15 mnkr för ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafik.

Parkerade bilar tar värdefull mark i anspråk och gratis, eller mycket billig parkering, motverkar inriktningen om minskad biltrafik. Parkeringsavgifterna ska vara marknadsmässiga. Miljöpartiet inför därför parkeringsavgifter på alla gator, dygnet runt och möjliggör därmed lägre skatt i motsvarande omfattning. Staden delas in i tre zoner, innerstaden, närförorterna och ytterstaden. I innerstaden där trängseln är som störst höjs avgifterna på gatuparkering. Boendeparkeringen höjs med 300 kr i månaden. I närförort införs avgift för gatuparkering och en boendeparkeringsavgift på 300 kr i månaden. I ytterstaden införs också avgift för gatuparkering och en boendeparkeringsavgift på 100 kr i månaden. Undantaget för miljöbilar ska finnas kvar, men miljöbilsdefinitionen ska i framtiden begränsas till biogasbilar och elbilar. Avgifterna ska anpassas så att parkeringsplatser i garage och på tomtmark nyttjas fullt ut. Det generella parkeringsförbudet i Hammarby sjöstad och andra områden med god tillgång på garageplatser ska återinföras. Antalet parkeringsplatser i Stockholm ska minska med 5 % varje år, såsom har gjorts i Köpenhamn.

Förbättrad luftkvalitet

Kraftiga åtgärder behövs för att Stockholm ska klara miljökvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxider, NOx. Dubbla p-avgifter för motorfordon med dubbdäck införs för att minska användningen av dubbdäck. Staden bör också uppvakta regeringen för att kunna införa en avgift på dubbdäck. Utsatta gator stängs när föroreningshalterna blir för höga. Miljözoner införs i innerstaden, vilket innebär att bilar med hög bränsleförbrukning och dålig rening inte tillåts köra där. En parkeringspolitik som styr mot minskad biltrafik och trängselavgifter på Essingeleden är andra viktiga åtgärder för bättre luftkvalitet.

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. Vi 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

Fler människor rör sig på stadens gator och torg. Det myllrande folklivet bidrar till en levande stad för mänskliga möten. Stockholm ska anpassas till dessa förutsättningar.

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. Träd planteras vid flera av stadens gator. Framkomligheten och säkerheten för fotgängarna förbättras med upphöjda trottoarer och avsmalnande gator. 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.

Bilpooler bidrar till att antalet bilresor kan minska och att trafiksystemet kan utnyttjas bättre. Det är viktigt att staden skapar utrymmen och särskilda parkeringsmöjligheter för bilpoolsbilar i både gamla och nya bostadsområden. Trafik- och renhållningsnämnden ska bidra till utvecklingen även genom att själva upphandla bilpoolstjänster.

Barnens säkerhet i trafiken ska öka. Vid planering av nya stadsdelar ska barnens säkerhet prioriteras. Förskolor, skolor och andra områden där det vistas mycket barn ska trafiksäkerheten ses över ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dagens hastighetsbegränsningar behöver följas upp för att se om ytterligare gator behöver få sänkt hastighetsgräns. Vi vill ha stärkt trafikundervisning och att projekt med vandrande skolbussar utökas.

Överdäckningar och andra trafikmiljöförbättringar införs
Stadens trafikmiljö ska förbättras. Överdäckningar och tunnlar behövs för att minska buller och föroreningar och för att skapa en säkrare trafikmiljö Därför vill vi lägga E18:an vid Tensta-Rinkeby i tunnel samt utreda möjligheten att däcka över Centralbron och järnvägsspåren med syfte att anlägga en park ovanpå

Naturmiljöer som har skadats av utsläpp eller vägbyggen ska så gott som möjligt återställas. För att göra återskapa avskurna natursamband utreds möjliga platser där gröna övergångar i form av ekodukter över vägar och järnvägar kan göras. samt stoppa planerna på nya motorvägar som Förbifart Stockholm och Österleden

Stockholms sjöar förorenas av trafiken. I miljöpartiets miljarder för bättre miljö ingår därför rening av stadens utsläpp till sjöarna genom att anläggningar för lokalt omhändertagande av dagvatten införs.

En stor del av innerstadens gatutråd är hotade. Miljömiljardens metod för att rädda träd bör användas. För att påskynda detta arbete tillsätter vi fem mnkr extra under året.

Stockholms stad ska även uppvakta regeringen för få möjlighet att införa avgift på snabbmatsförpackningar för att minska nedskräpningen i staden.
Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Trafik- och renhållningskontorets arbete är oerhört viktigt för Stockholm och stockholmarna, för att skapa och upprätthålla en stad att leva i.

Därför är det viktigt att Trafik- och renhållningskontoret i sitt miljöarbete inte endast arbetar introvert med sina egna verksamheters miljöpåverkan, utan även påverkar inom sina verksamhetsområden, trafiken och avfallet. I andra svenska kommuner och i flera av Europas städer så arbetar man aktivt med Mobility management, som syftar

till att få ner antalet bilar, lokalt och totalt. Detta gör man genom att aktivt arbeta med att förbättra alternativen och förändra resvanor och färdmönster. Sådant förebyggande trafikarbete är även till gagn för det lokala näringslivet, som då får lättare att planera och samordna sina transporter, vilket otaliga europeiska exempel visar.

Kontoret måste även, som ansvarig vägghållare, ta ett mer seriöst inriktat ansvar för de utsläpp till luft och vatten som de ökande trafikströmmarna orsakar.

Den hittills av moderaterna och dess stödpartier förda trafikpolitiken med dess ensidiga stöd för fler bilar i Stockholm har för alla stockholmare medfört en sämre livsmiljö, med högre exponering för dålig luft, trafikbuller och fler trafikolyckor.

Att anlägga fler parkeringsplatser löser heller inte trafikproblemen utan ökar bara efterfrågan på ännu fler parkeringsplatser. I stället bör kontoret satsa på att öka omsättningen av de parkeringsplatser som finns, genom att införa parkeringsavgifter som relaterar till det allmänna mark och efterfrågepriset i respektive område.

Därför vill vi genomföra höjda avgifter för parkering och boendeparkering innerstaden, samt införa parkeringsavgifter i ytterstaden.

Även avseende städning så måste kontoret arbeta mera förebyggande. Under sin föregående oppositionsperiod så var moderaterna och dess stödpartier benhårda motståndare till alla insatser som avsågs att minska mängden avfall vid källan. Men man börjar nu inse, att man trots storståtliga löften om ett renare och snyggare Stockholm inte förmår leva upp till de avgivna löfterna, utan att även moderaterna och dess stödpartier måste försöka minska genereringen av avfall.

Vidare har Trafik och renhållningskontorets attraktivitetskraft som arbetsgivare minskat, då kompetensen hos kontorets medarbetare har satts tillbaka för hemmasnickrad köksbordsideologi. Arbetet med att minska på den onödiga administrationen har misslyckats, då andelen byråkratiska arbetsuppgifter inte minskat i och med administrationens förtvinande, utan dessa har i stället lagts ut på respektive verksamhet, som då, utöver sina tidigare arbetsuppgifter även får lägga alltmer arbetstid på skattebetalarnas bekostnad på att fylla i olika enkäter och tabeller.

Att kontorets organisation är överansträngd märks bland annat på de ökande svårigheter att beräkna och hålla budgeten för olika arbeten och projekt, samt på omsättningen på medarbetare.

Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande:

För att få ett långsiktigt hållbart Stockholm måste det satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och på hållbara transporter.

Stockholm ska vara en modern stad med moderna lösningar som håller för framtiden. I första hand ska satsningar göras på kollektiv- och cykeltrafik.

Storskaliga motorvägsbyggen är gammalmodiga trafiklösningar utan förankring i dagens klimatdebatt, och planerna på bl.a. Förbifart Stockholm måste därför skrinläggas.

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Dagligen överskrids miljö kvalitetsnormerna och detta drabbar alla stockholmare. Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar och buller i staden.

Dubbdäck förstör asfalten och river upp partiklar i mycket högre grad än dubbria vinterdäck samtidigt som de leder till ökat buller. Stockholms stad måste därför verka för att ett avgiftssystem för dubbdäck kan införas. Problemen med dålig luftkvalitet ska 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, samt att skapa en stadsstruktur där det som människor behöver i sitt dagliga liv finns lättillgängligt utan behov av bil.

Kontoret skriver i tjänsteutlåtandet att antalet parkeringsplatser ska öka. Samtidigt framgår det att parkeringsintäkterna för 2009 är osäkra eftersom många väljer bort bilen. Hur hänger detta ihop med ett framåsyftande och långsiktigt arbete?

Det enda logiska i det sammanhanget är att bygga ut antalet infartsparkeringar och uppmuntra människor att ställa sin bil i ett tidigt skede och fortsätta resan kollektivt. Enhetstaxa och gratis parkering för den med SL-biljett skulle underlätta för resenärerna och borde vara något staden driver på för att återinföra. Målet för parkeringsövervakningen ska vara 100 procent rätt parkerade bilar. P-böternas nivå ska vara i samma nivå som böter vid obetald resa i SL.

Vänsterpartiet driver frågan om fastighetsnära insamling och anser att det i alla nybyggen eller efter större renoveringar ska finnas möjlighet till återvinning i kvarteret.

Sopsug, kompost och avfallskvarn är andra viktiga komponenter som ska finnas med i bostadsplaneringen. Fastighetsnära insamling ska successivt införas i befintligt bostadsbestånd och de gröna behållarna fasas ut.

”Staden ska vara en attraktiv arbetsgivare” och trafik- och renhållningsnämnden tar på sig ansvaret att stimulera delaktighet och utveckling och systematiskt utveckla kompetens och omvärldsbevakning samt minska sjukfrånvaron. Verkligheten är att många anställda känner oro inför framtiden, inte får svar på ställda frågor och att verksamheter läggs ut på entreprenad på löpande band. Vi motsätter oss denna alliansens ideologiska utförsäljning av egna verksamheter, som inte bara leder till en försämring av kärnverksamheterna och försvårar kontroll och insyn för medborgare, politiker och tjänstemän. Det leder också till att staden tappar expertis och kompetens. Trafikkontoret ska vara en god arbetsgivare som tar ansvar för och strävar efter de anställdas väl. Hur kan en stad som inte har några anställda vara en attraktiv arbetsgivare?

Sedan tillgänglighetsprojektet startade 1999 har budgeten varit 100 mkr per år. Nu har kommunfullmäktige i budget 2009 beslutat att tillgänglighetsprojektet ska disponera 250 mkr under kommande treårsperiod. 100 mkr 2009, 100 mkr 2010 och 50 mkr 2011. Vänsterpartiet vet att det fortfarande finns stora behov kvar att åtgärda. Allt talar för att det fortfarande finns ett behov av ytterligare satsningar. En utvärdering bör göras redan nästa år för att inventera de återstående behoven. Vänsterpartiet har avsatt medel i budgeten för att anställa en samordnare för tillgänglighetsfrågor. Kommunfullmäktiges mål är att Stockholm ska vara världens mest tillgängliga huvudstad år 2010, och det finns fortfarande mycket kvar att göra.

Ersättaryttrande

Ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) instämmer i särskilt uttalande från (mp).

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i särskilt uttalande från (v).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
