



Tid Tisdagen den 18 januari 2011 kl 11.05 – 11.55
Plats Villa Brevik, Lidingö
Justerat Tisdagen den 18 januari 2011

Ulla Hamilton

Emilia Hagberg

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Emilia Hagberg (MP) vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)
Datevig Mardirossian Lönn (M)
Annika Davidsson (M)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Malte Sigemalm (S)
Annika Ödebrink (S)
Mats Lindqvist (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M) för Daniel Valiollahi (M)
Margareta Stavling (S) för vakans (S)
Kajsa Stenfelt (V) för Claudia Jiménez-Guala (V)

Övriga närvarande ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)
Christer Swärd (M)
Jesper Svensson (FP)
Jimmy Lindgren (S)
Hanna Helsing (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Maria Antonsson (MP)

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Staffan Forsell, Lars Jolérus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrädssekreteraren Martin Savén och borgarrädssekreteraren Karin Kressner.

§ 7

Verksamhetsplan 2011 för trafik- och renhållningsnämnden

Dnr T2010-110-03869

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner verksamhetsplanen för 2011.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreslagna mål för verksamheten.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner omslutningsförändringen om 18,4 mnkr på driftbudgeten och 20,0 mnkr för investeringarna för renhållningsverksamheten.
- 4 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner omslutningsförändringen om 143,5 mnkr på driftbudgeten och 18,3 mnkr för investeringarna för trafik- och gatuverksamheten.
- 5 Trafik- och renhållningsnämnden hemställer hos kommunstyrelsen om budgetjustering med 14,7 mnkr för minskade intäkter, med anledning av ändrad taxa, samt finansiering med 11 mnkr från tidigare års avsättning.
- 6 Trafik- och renhållningsnämnden hemställer hos kommunstyrelsen om budgetjustering med 29,1 mnkr för ökade utgifter på investeringsbudgeten med anledning av framflyttandet av byggandet av Sätra återvinningscentral.
- 7 Trafik- och renhållningsnämnden hemställer hos kommunstyrelsen om budgetjustering med -69,0 mnkr för minskade utgifter på investeringsbudgeten med anledning av att utförande av bullerplank Nynäsvägen utförs under två år.
- 8 Trafik- och renhållningsnämnden fastställer tidpunkter för månadsuppföljning under 2011 till 17 mars, 14 april, 16 juni, 25 augusti, 20 oktober, 24 november och 15 december, samt för tertialrapporter till den 19 maj och 29 september.
- 9 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Ärendets handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 29 december 2010.

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) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår följande:
 - 1 Att i huvudsak godkänna verksamhetsplan 2011.
 - 2 Därutöver anförs följande:

Stockholms infrastruktur behöver byggas ut. En utveckling är en nödvändig för regionens utveckling. I takt med att staden växer måste också transportsystemet utvecklas. Stockholm behöver inte minst ny kollektivtrafik. Tunnelbanan bör byggas ut och spårväglösningar bör prövas på sträckningar med hög belastning. Trafiknyttan ska utgöra planeringsgrund för kollektivtrafiken och objekt med hög kapacitet prioriteras. Förbifart Stockholm ska drivas vidare och utformas så att investeringen kan understödja kollektivtrafiken maximalt. Idag är ambitionsnivån för låg beträffande kollektivtrafik i förbifart Stockholm. Investeringen i infrastrukturen är stor och då bör man noggrant pröva spårtrafiken som ett seriöst alternativ. Med spårtrafiklösning kan nuvarande tunnelbanelinje syd med väster kopplas samman.

Två områden som är viktiga att utveckla är metoder för trafikstyrning och trafiksäkerhetsarbete.

Arbetet med "Säker huvudgata" ska återupptas och beredas utrymme. I ett sådant arbete är det oerhört viktigt att de boende ges möjlighet att vara delaktiga i processen när det gäller förändringar och åtgärder. De boendes medverkan bidrar till att öka tryggheten och minska olyckstillbud. Utbyggnaden av cykelbananätet ska intensifieras och investeringstakten bör ökas till 100 miljoner kronor per år.

Underhållet av cykelbanorna ska ges högre prioritet. En viktig säkerhetsaspekt för cyklingen i Stockholm är att förbättra sopning och snöröjning av cykelbanor. Med fler och säkrare cykelbanor ökar attraktiviteten att cykla i Stockholm, vilket bidrar till en bättre miljö och en hälsosammare befolkning.

När ny cykelinfrastruktur byggs på ett genomtänkt och strukturerat sätt förbättrar det även framkomligheten för övrig trafik i Stockholm. En stor ambitionsökning krävs avseende cykelbaneutbyggnaden. Enligt de planer som kommunfullmäktige antagit krävs en investeringsnivå om 100 miljoner kronor. Under den gångna mandatperioden har staden uppnått ca en fjärdedel av det. För att nå fortsatt framgång i Stockholms cykelplanering och för att underlätta för pendlingscyklister och arbetsresor måste arbetet även drivas över kommungränserna. Trafik- och renhållningsnämnden bör därför söka samarbete med Trafikverket, landstinget och berörda grannkommuner i denna fråga.

Nämnden ska också verka för en ren och vacker miljö i det offentliga rummet. Det måste ske, både genom stadens egna insatser, men också genom attitydpåverkan och samverkan med det omgivande samhället. Nämnden bör förstärka sitt arbete för ett rent och snyggt Stockholm. Trafik- och renhållningsnämnden bör söka samarbete med andra aktörer såsom tobaksbolagen och restauratörer för att minska nedskräpningen med fimpar, matförpackningar och muggar.

Trafik- och renhållningsnämnden ska i samverkan med SL arbeta för att skapa en tydlig strategi för utbyggnad av ny infrastruktur, men också för att bibehålla kvaliteten i befintlig kollektivtrafik när staden förtätas. En strategi som omfattar tunnelbana, spårvägar, stombusstrafik, och möjlig framtida Bus Rapid Transit-system (BRT) är angelägen.

Kollektivtrafik på vatten är en viktig del för att underlätta för människors vardag och bidrar till ett levande och miljövänligt Stockholm. Trafik- och renhållningsnämnden ska, utifrån sitt ansvarsområde, verka för att användandet av Stockholms vattenvägar ökar. I detta arbete är nya Slussen en naturlig knutpunkt för framtidens båtpendling.

För att skapa attraktiva boende- och stadsmiljöer ska åtgärder för att förbättra luftkvaliteten och minska det trafikbullret vidtas. Ett modernt bullerprogram ska tas fram som prövar ny teknik och ny utformning av bullerskydd som även kan tillföra staden estetiska värden.

Nämnden ska tillsammans med andra aktörer utveckla fungerande kostnadseffektiva lösningar och integrera avfallshanteringen i både nybyggnation och befintlig bebyggelse. Ett sådant system kan vara satsning på avfallskvarnar.

Återvinningscentralerna ska utvecklas och ett regionalt samarbete kring dessa ska utvecklas. Vidare ska nämnden arbeta för en långsiktigt uthållig avfallshandling och minskade avfallsmängder. Dagens ambitionsnivå för insamling av matavfall från hushåll bör ersättas med en mer ambitiös politik. Ett arbete skall påbörjas så att även matavfall från enskilda hushåll kan insamlas på det sätt som är mest ekonomiskt och miljömässigt försvarbart. En särskild ansträngning ska göras för att pröva möjligheten att använda sopsugsteknik i avfallshandling.

Det arbete som påbörjats med Stockholms miljöbilsprojekt är ett lovärt projekt för att ställa om bilparken.

Vi vill se en utökning av antalet laddstationer för elbilar, och vid nyproduktion av bl a stadens egna fastigheter bör det vara självklart att planera in dessa redan i projekterings läget.

Beträffande upphandlingar när det gäller anbud från mindre företag på renhållnings-verksamheten är det viktigt att dessa uppfyller gällande krav på arbetsmarknaden beträffade avtal etc. Speciellt viktigt är det om det är mindre företag som får upphandlingen men som i sin tur lägger ut jobbet på en underentreprenör.

- 3) Vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) föreslår följande:
- 1 Nämnden avslår kontorets förslag till verksamhetsplan för 2011
 - 2 Nämnden fastställer en verksamhetsplan utarbetad efter Miljöpartiets budgetförslag i kommunfullmäktige.
 - 3 Därutöver anförs följande:

Trafik- och gatuverksamhet

Stockholm ska präglas av effektiva och klimatsmarta kommunikationer med minsta möjliga miljöbelastning. 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 ska vidtas för att nå målet att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2030.

Viktiga målsättningar är att:

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

- Öka trafiksäkerheten
- Öka tillgängligheten

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. Trängselskatt ska införas på Essingeleden och på fler ställen där vägnätet behöver minskad trafik.

Gång- och cykelvänlig stad

Stockholm ska bli en bättre cykelstad. En stor satsning på utbyggda cykelbanor i ett sammanhängande nät ska göras. Allt fler väljer att cykla och det leder till ökad trängsel på cykelbanorna och krav på ett utökat och cykelvägnät. Det ska vara enkelt att cykelpendla, även över kommungränserna. 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 för utbyggnad av infrastruktur för cykel. En stor cykelparkering vid Stockholms central och cykelparkeringar vid alla T-banestationer ska byggas. Sopning och snöröjning av cykelbanor ska förbättras. Låncyklar ska finnas på fler ställen än idag och staden ska som arbetsgivare stimulera ökad cykling.

Miljöpartiet anser att den bildominerade stadskärnan ska förnyas och förändras. En del gator ska bli gågator. Mellan Medborgarplatsen och Norrtull ska Nordens längsta gågata anläggas. Andra gator behåller trafiken, men i begränsad skala och hastighet. Flera trottoarer ska breddas, vilket ger möjlighet till uteserveringar och andra mötesplatser. Ett fotgängarråd som synar staden ur de gåendes perspektiv ska inrättas. Staden måste vara tillgänglig även för dem som har olika funktionsnedsättningar. Arbetet med ökad tillgänglighet ska intensifieras.

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 på 100 mnkr ska genomföras under mandatperioden. Den fysiska miljön runt skolor ska förbättras med breddade trottoarer, gångstråk och cykelvägar. Fler övergångsställen och ytterligare hastighetsbegränsningar ska införas. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras vid alla lågstadieskolor och bilfria zoner ska införas närmast skolor, där det är möjligt.

Underhåll och plantering av träd och grön miljö

Trädunderhållet i staden är eftersatt och därför behövs plantering av nya träd och underhåll av befintliga. En satsning ska genomföras på underhåll av gatuträd och skötsel av grön miljö i gaturummet för att underhålla och utveckla grönskan i staden. Det avsätts 50 mnkr för trädplantering i investeringsbudgeten och 14 mnkr för underhåll av gatuträd i budgeten för drift och underhåll. All skötsel av stadens parker ska vara miljöanpassad och hållbar. Medborgarinitiativ till odling i stadens parker ska välkomnas. Vi vill gärna se mer nyttoväxter, t.ex. bärbuskar, i offentliga miljöer.

Åtgärder för bättre luftkvalitet

Staden lever fortfarande inte upp till de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna till skydd för hälsan när det gäller partiklar och kväveoxider. Vi välkomnar Transportstyrelsens förslag om möjlighet för kommuner att införa miljözoner även för lätta fordon och vi förutsätter att regeringen fattar ett sådant beslut. Hela staden ska vara dubbdäcksfri vintersäsongen 2011-2012. Vi vill även använda oss av miljözoner avseende kväveoxidutsläpp för lätta fordon, enligt Transportstyrelsens förslag. Trafik- och renhållningskontoret ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddskontoret och stadsmiljörådet utarbeta en trafikmiljöplan för hur Stockholm ska uppnå riksdagens miljö kvalitetsmål om luftkvalitet.

Parkeringspolitik

Parkeringar tar upp mycket stora ytor i staden. Staden behöver effektivisera parkeringarna för att förbättra gatumiljön och framkomligheten för kollektivtrafik, nyttotrafik, fordon för funktionsnedsatta samt cyklister och gående.

Parkeringsystemet 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 kollektivtrafikresande, minska efterfrågan på parkeringsmark och förbättra trafiksituationen. Boendeparkeringsavgifterna ska höjas med 200 kr per månad.

Miljöpartiet anser att parkeringsavgifterna ska vara marknadsanpassade och styra mot minskad biltrafik. En parkeringsstrategi ska utarbetas. Avgifterna för parkering ska höjas i innerstaden och införas i närförort och ytterstaden.

Renhållningsverksamhet

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

- Bidra till att genererat avfall per stockholmare minskar
- Öka mängden avfall som nyttiggörs
- Öka insamlingen av organiskt avfall för ökad biogasproduktion

Avfallstaxan som styrmedel för mer källsortering

Avfallstaxan ska 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.

Utökad matavfallsinsamling för framställning av biogas

Arbetet med insamling och behandling av matavfall ska intensifieras. Staden ska utöka matavfallsinsamlingen till 70% år 2014. Stockholms matavfall är en värdefull resurs som ska användas för att öka produktionen av biogas. Biogas tillhör idag de minst miljöpåverkande fordonbränslena 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 år 2010.

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

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.

Trafik- och gatuverksamhet

För att få ett långsiktigt hållbart Stockholm måste det satsas offensivt på miljömässigt moderna lösningar som är långsiktigt hållbara. Stockholm stad ska klara miljö kvalitetsnormerna . Som led i detta måste kommunen främja övergång från bil till kollektiva färdmedel, cykel eller gångtrafik och aktivt arbeta med att öka andelen kollektiva arbetsresor och cykling till sammanlagt 90 % .

Trafiksäkerhet

För att trafiken ska vara tillgänglig för alla medborgare krävs säkra farleder med breddade trottoarer, trygga gångstråk och bra cykelvägar. Vi måste ta vårt ansvar för att motverka trafikolyckor och uppnå nollvisionen. Skolornaden ska ses över i syfte att eliminera farliga trafiksituationer, skolvägar ska vara säkra och det kräver ett utökat barnperspektiv i planeringen av trafiken.

Vi ska successivt skapa en bilfri innerstad. I första led genom att införa bilfria söndagar i city, samt att hela innerstaden och alla bostadsområden blir 30-zoner, dessutom ska vi utöka 30-zonerna i hela kommunen.

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

En av Stockholms stora miljöutmaningar är luftkvaliteten. Dagligen överskrider miljö kvalitetsnormerna, vilket är något som alla som vistas och besöker vår huvudstad påverkas av men som i synnerhet drabbar alla stockholmare. Vägtrafiken är den största källan till luftföroreningar och buller i staden och ska därför i första hand lösas genom förebyggande arbete och långsiktiga åtgärdanden av problemen. Det handlar om att minska bilberoendet till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång.

Cykelsatsningar

För att cykeln ska vara ett hälsosamt och smart alternativ för stockholmarna, krävs det reell politisk vilja som tar sig uttryck i faktisk planering och genom att det avsätts medel i budgeten för detta. En seriös cykelsatsning är en satsning på ekonomi, miljö och hälsa. Befintliga Cykelplaner för innerstaden och ytterstaden ska snarast genomföras och utvärderas årligen genom cykelbokslut.

Cykeln ska systematiskt integreras i planeringen av trafiksystemen. Cykelvägnätet i Stockholm ska bindas samman både i inner- och ytterstaden. I samtal med SL ska det tas fram en strategi för att möjliggöra trafikanter att ta med cyklar i kollektivtrafiken. Såväl på tunnelbana, pendeltåg och buss, som i tvärbana.

För att främja ökat cyklande krävs seriöst vinterunderhåll av cykelbanor, även i ytterstaden, detta ska genomföras med stöd i årliga underhållsplaner.

För att cyklister inte ska utsättas för faror av såväl rusande bilar som människor krävs att cykeltrafiken blir fysiskt skild från både gångtrafik och biltrafik. Det ska inte uppstå konflikter kring farleder, cyklister ska inte konkurrera med bilister och gångtrafikanter om utrymme. Bilar som parkerar på cykelbanor och busskörfält ska effektivt bötfällas.

Det måste 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 ska utökas med ytterligare cykelstationer i innerstad, närförort och förort. Låncyklar ska bli en självklar del av stockholmarnas miljö.

Trafikmiljö

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. Överdäckade trafikleder ger stockholmarna fler utrymmen att vistas på och cyklister och fotgängare fler färdytor.

Vi anser att staden ska genomföra dubbdäcksförbud i områden med förhöjda partikelhalter och successivt utvidga förbudet till att gälla hela innerstaden.

Tillgänglighet

Kollektivtrafik och gatumiljö ska vara tillgänglig för funktionsnedsatta. Arbetet med tillgänglighetsprojektet måste intensifieras. Det handlar inte bara om att skapa en funktionsintegrerad stad där det som behövs i människors vardag finns i närområdet. Det handlar också att de platser som finns är tillgängliga och det kräver bättre snöröjning och barmarksunderhåll.

Renhållningsverksamhet

Andelen sopor per invånare måste minska, detta kräver ökade satsningar på avfallshantering.

Stadens arbete med att utveckla en egen biogasproduktion måste starkt utökas. Om detta görs i egen regi effektiviserar 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.

Den andel matavfall som nyttiggörs till biogasproduktion och gödningsmedel ska öka, därför måste arbetet med att integrera avfallshanteringen vid nybyggnation och i det befintliga bostadsbeståndet intensifieras. Staden bidrar

med kostnaden för installation av avfallskvarn hos dem som visar intresse och där det är tekniskt möjligt.

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.

Renhållningstaxan stimulerar till minskade avfallsmängder, ökad källsortering och minskad miljöbelastning. Detta kan utvecklas vidare.

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.

Tillsynspersonal ska se över och åtgärda brister i stadsmiljön, till exempel klotter och nedskräpning

Beslutsgång

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

Reservation

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

Vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (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 ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande:

Enskede är en stadsdel med många positiva värden, men samtidigt har boende fått utstå en mycket bullrig utemiljö vid Nynäsvägen. Bullerskydd längs Nynäsvägen har varit en fråga som dragits i långbänk under ett antal mandatperioder. I årets budget för Stockholms stad avsätts medel för bullerskydd i trafik- och renhållningsnämndens investeringsbudget.

Vi inser att det kan ta tid med upphandling mm och att det finns risk för att det inte är praktiskt möjligt att under det kommande året helt upphandla och projektera bullerplanket, därför måste det säkerställas att det finns pengar även 2012, om det skulle behövas. Men Enskedeborna har väntat länge och vi vill därför understryka vikten av att trafikkontoret under detta år arbetar för ett skyndsamt genomförande av projektet.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
