

Bstj. 18. nóvember 2008

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir: Borgarstjóri, ágætu borgarfulltrúar. Þó að ýmislegt misjafnt dynji á þjóðinni um þessar mundir og borgarbúar líklegir til að vera að hugsa um efnahagsmál til lengri framtíðar þá heldur lífið samt áfram. Í dag ætlar Borgarstjórn Reykjavíkur að leyfa sér að horfa líka til lengri framtíðar fyrir borgarbúa og afkomendur þeirra en nú í umhverfismálum. Því í dag liggur fyrir tillaga um stefnu borgarinnar í samgöngumálum starfsmanna og fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar.

Lagt er til að innleidd verði stefna sem yrði hluti af umgjörð borgarinnar sem vinnustaðar þar sem markmiðið er að innleiða vistvænar samgöngur í starfsemi borgarinnar og stuðla að betra og umhverfissvænna samgöngumynstri til framtíðar fyrir borgina alla. Stefna þessi, sem við leggjum til að heiti *grænar ferðir*, byggji á reynslu umhverfissviðs og samgöngusviðs en þar hefur vistvæn samgöngustefna fyrir starfsemi sviðsins verið framkvæmd frá árinu 2005 með góðum árangri hvort sem litið er til umhverfis- eða hagkvæmnisjónarmiða.

Áður en lengra er haldið er mikilvægt að setja þessa vinnu í ákveðið samhengi og segja frá undanförum málsins. Elly Guðmundsdóttir, sviðsstýra, hefur verið talsmaður þessa máls til lengri tíma og árið 2005 tók hún þá ákvörðun að starfsfólki umhverfissviðs yrði ekki boðið upp á aksturssamninga heldur samgöngusamninga. Sviðsstýra taldi að áróður borgarinnar um breytta samgönguhætti og minni notkun einkabílsins gæti ekki verið trúverðugur ef ekki væri farið eftir þeim hjá sviðinu. Og það er hárrétt. Í dag eru 12 starfsmenn hjá umhverfis- og samgöngusviði sem ferðast um borgina vegna vinnuferða sinna. Þessir starfsmenn deila með sér fjórum bílum, reiðhjólum og rafmagnshjólum. Framkvæmdin gengur afar vel, það er almenn ánægja með þetta skipulag og að auki hefur þetta skilað hagræðingu á sviðinu.

Flutningur borgarskrifstofa í Höfðatorg setti svo umræðuna um samgöngumál í stærra samhengi og borgarfulltrúi Gísli Marteinn Baldursson tryggði að borgarráð fæli umhverfis- og samgöngusviði að vinna samgöngustefnu fyrir húsið eða Höfðatorg. Sviðsstýra ráðfærði sig við mannauðsskrifstofu um málið og það hefur verið í vinnslu með Árna Ragnari Stefánssyni og Kristínu Þóru Harðardóttur þar.

Bstj. 18. nóvember 2008

Ég vil fá hér að þakka sérstaklega þessum fjórum aðilum en þó sérstaklega þrautseigju Ellýjar Guðmundsdóttur, sviðsstýru umhverfis- og samgöngusviðs.

Grænar ferðir er í grunninn stefna byggð á samgöngustefnu Reykjavíkur og Reykjavíkur í mótun, staðardagskrá 21 en er hluti af grænu skrefunum í Reykjavík sem samþykkt voru í upphafi þessa kjörtímabils undir liðnum „Reykjavíkurborg til fyrirmyndar“. Samgöngustefna fyrir starfsemi borgarinnar er einnig í samræmi við áherslur sem koma fram í aðgerðaáætlun Reykjavíkurborgar vegna breytinga í fjármála- og atvinnuumhverfi sem var samþykkt einróma í borgarstjórn 7. október. Þar sagði meðal annars: „Reynsla borgarinnar af grænum langtímasparnaði verði nýtt með lækkun kostnaðar, bættri orkunýtingu, vistvænum innkaupum og nýjum, umhverfisvænum lausnum.“

Samkvæmt tillögunni sem liggur fyrir í dag skal samgöngustefnan gilda fyrir öll svið og stofnanir á vegum borgarinnar. Umhverfis- og samgöngusviði er falið í samráði við umhverfis- og samgönguráð og mannauðsskrifstofu að leiða innleiðingu stefnuNnar en hún komi svo til endanlegrar staðfestingar borgarráðs. Stefnan grænar ferðir er liður í því í grunninn að draga úr bílastæðapörf, umferðarmyndun á háannatíma í borginni og í því að bæta loftgæði.

Eins og borgarfulltrúar eru vel meðvitaðir um og eru sammála um hefur bílum fjölgað í Reykjavík umtalsvert meira en við höfum áhuga á. Á árunum 1999-2007 fjölgaði fólksbílum í Reykjavík um 40% á meðan íbúum fjölgaði um 7%. Fjöldi bíla á hverja 1.000 íbúa voru 676 árið 2007 sem er langt umfram þær borgir sem við viljum bera okkur saman við. Auknum bílafjölda fylgir aukin mengun og tafir í umferð. Bílaumferð í þessum mæli hefur neikvæð áhrif á umhverfi, heilsu og borgarbrag. Við höfum átt hér margar umræður í borgarstjórn þegar við ræðum um mengunina sem fer yfir heilsuverndarmörk í Reykjavík og er nú árlega umfram þann fjölda sem lög og reglur kveða á um.

Bílum er í auknum mæli lagt ranglega upp á gangstéttum og í veg fyrir gangandi vegfarendur. Allt þetta gengur gegn okkar forsendum um betri og lífvænlegri borg til þess að labba og búa í. Árleg olíunotkun farartækja hér á landi er um 200.000 tonn sem er um 650 kíló á hvern íbúa landsins. Þetta er mjög mikilvæg athugasemd í þessu máli. Það er mjög mikilvægt að leita leiða til þess að draga úr

Bstj. 18. nóvember 2008

eldsneytisnotkun. Í fyrsta lagi er olúkostnaður stærsti útgjaldaliður meðal heimilanna og í öðru lagi leiðir brennsla olíu til útblásturs gróðurhúsalofttegunda.

Brennsla jarðeldsneytis stuðlar að neikvæðum loftslagsbreytingum sem eru að verða stærsta sameiginlega umhverfisógn heimsins. Ljóst er að rúmlega fimmtungur af þeim lofttegundum sem losaðar eru koma frá samgöngutækjum. Þessar stóru tölur breytast ekkert fyrir en allir taka höndum saman. Reykjavíkurborg, sem stór vinnustaður, sýnir með þessu í dag gott fordæmi og er til fyrirmyndar á ferðum sínum um borgina. Við sýnum fordæmi með því að innleiða nýja hugsun varðandi ferðir starfsmanna og með því að innleiða vistvænar samgöngur. Undir vistvænar samgöngur flokkast meðal annars hjólreiðar, ganga, almenningsamgöngur og notkun vithæfra bíla.

Við verðum nefnilega að vera til fyrirmyndar og sýna viljann í verki. Nú eru fyrirtæki og stofnanir að gera hið sama og við gerum í dag. Að staðfesta hjá sér samgöngustefnu. Nú þegar hefur verkfræðistofan Mannvit sett fram samgöngustefnu og nú eru bæði Háskóli Íslands og Landspítalinn, þessir stóru vinnustaðir, að búa til sínar samgöngustefnur. Til dæmis eru samgöngustyrkir til starfsmanna Mannvits þannig að fyrirtækið greiðir strætókort fyrir þá sem koma til og frá vinnu og andvirði strætókorts þeirra sem ganga og hjóla og koma með öðrum. Það eru sérstakir fyrirtækjabílar sem eru vistvænir eins og hægt er. Þetta er sambærilegt við það sem við erum að ræða hér í dag.

En aftur að okkar stefnu. Við höfum ákveðið að vinnubrögð við þessa stefnu, þessar grænu ferðir, verði umræðan tekin hér lengra eins og þörf er á og síðan sé málinu vísað til sviðsstjóra umhverfis- og samgöngusviðs og fái þannig hlutverk í að innleiða og klára þessarar stefnu í samráði við umhverfisráð og mannauðsstjóra. Sú vinna sem hefur farið fram hér hefur verið þverpólítísk á öllum stöðum og almenn ánægja hjá sviðsstjóra með þessa hugsun. Ég vil þakka fyrir allan stuðning þeirra sem hafa komið og sérstaklega minnihlutanum í borgarstjórn.

Við sem fórum í ferð umhverfis- og samgönguráðs til Seattle forðum daga vitum að nú er verið að setja í farveg mikilvægt mál sem sýnir að Reykjavíkurborg

Bstj. 18. nóvember 2008

hugsar til framtíðar. Og hvað erum við þá að tala um? Jú, innleiðing þessa vistvæna samgöngumáta felur í sér eftirfarandi:

Visthæf farartæki

Reiðhjól og visthæfar bifreiðar eiga að standa starfsmönnum Reykjavíkur til boða vegna vinnuferða í borginni. Vistvænn samgöngumáti skal ávallt valinn þegar þess er kostur. Fjárfesta skal í visthæfum farartækjum fyrir starfsemi borgarinnar þar sem kostur er.

Samgöngusamningur

Teknir verði upp samgöngusamningar við nýtt starfsfólk þar sem það á við og komi þeir í stað aksturssamninga. Með samgöngusamningi er samið við starfsmann um að nota fararmáta eða farartæki í eigin eigu vegna vinnuferða. Samgöngusamningur getur tekið til allra vinnuferða eða einungis hluta þeirra til móts við vistvæn farartæki vinnuveitanda. Samgöngusamningar geta þannig tekið til ólíkra farartækja og ferðamáta, s.s. gangandi, með strætisvagni, á bifreið eða hjólandi, en skulu ávallt hafa það að markmiði að auka hlut vistvænna ferðamáta í vinnuferðum á vegum borgarinnar.

Fyrirmyndaraðstaða:

Reykjavíkurborg tryggir góða aðstöðu fyrir gangandi og hjólandi starfsfólk sem og viðskiptavinum. Þetta verður gert með góðri aðstöðu fyrir reiðhjól starfsfólks og gesta og með hreinlætisaðstöðu og hjálma fyrir starfsfólk.

Ég er hér búin að fara yfir tillögu og greinargerð þá sem liggur hér til samþykktar borgarstjórnar og hlakka til að eiga skoðanaskipti með borgarfulltrúum. Takk.

Forseti: Borgarfulltrúi Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir hefur lokið máli sínu. Næst tekur til máls borgarfulltrúi Þorleifur Gunnlaugsson.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Porleifur Gunnlaugsson: Forseti, borgarfulltrúar. Tillagan sem kemur hér fram er fagnaðarefni. Hún er tvímælalaust spor í rétta átt. Samgöngustefna fyrir stofnanir borgarinnar, smáar sem stórar, er mikilvæg fyrir það að þar með leggur starfsfólk borgarinnar sitt að mörkum til heilnæmara umhverfis og borgin fer á undan með gott fordæmi. Í greinargerð með tillögunni sem hér liggur frammi segir að samgöngustefna fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar byggi á samgöngustefnu Reykjavíkur og Reykjavík í mótun, vandaðri tímamótastefnu sem samþykkt var í borgarstjórn í maí 2006.

Í þeirri stefnu er það merkilegast að mínu mati að allir samgöngumáttar skuli vera jafnrétt háir. Að gangandi, hjólandi, farþegar í almenningsfarartækjum og þeir sem nota einkabílinn njóti sama réttar. Að enginn sé rétt hærri en annar, sama hvaða samgöngumáta hann velur sér. Þetta er í raun háleitt markmið og framsýnt en algjörlega tímabært í samfélagi sem er að kafna undan bílamengun og kostnaði við samgöngumannvirki. Þar sem einkabíllinn á umtalsverðan rétt umfram aðra samgöngumáta.

Í tillögunni sem hér liggur fyrir er lagt til að innleiddar verði vistvænar samgöngur í starfsemi borgarinnar og stuðlað að betra og umhverfisvænna samgöngumynstri til framtíðar. Hjólreiðar, ganga, almenningsgöngur og notkun visthæfra bifreiða verði í hávegum höfð en einkabíllinn sparaður. Visthæfar bifreiðar hljóta þá að teljast mjög sparneytnir bílar af venjulegu gerðinni, rafmagnsfarartæki og metanknútnir bílar. Nú, í gjaldeyrisvanda þjóðarinnar, hlýtur metangasframleiðsla að teljast góður kostur. Það er því einboðið að borgin leggi sitt að mörkum til þess að Sorpa bs. stórauki sem fyrst jarðgerð á lífrænum úrgangi og framleiði með honum mun meira metangas en gert er nú.

Tillagan er almennt orðuð enda verður unnið með hana áður en hún verður lögð fyrir borgarráð. Það er mikilvægt að umhverfis- og samgönguráð, í samvinnu við sviðið og mannauðsskrifstofu, leggist vel yfir málið og vandi verkið. Samgöngustefna, sem er liður í því að draga úr bílastæðapörf, umferðarmyndun á háannatímum í borginni og bæta loftgæði, er metnaðarfull og hlýtur að reikna með auknum almenningsgöngum og bættri aðstöðu fyrir gangandi og hjólandi, þar

Bstj. 18. nóvember 2008

á meðal hreinlætisaðstöðu og aðstöðu til að skipta um föt og geyma þau. Samgöngustefna sem þessi, sem er gerð fyrir jafnstóran rekstraraðila og Reykjavíkurborg, ætti að innibera samgöngugreiðslur til allra starfsmanna þannig að allir sitji við sama borð og fái að velja hvort þeir komi með strætó, gangandi, með hjóli eða í einkabíl og greiði þá fyrir sitt bílastæði. Hún ætti líka að innibera fleytitíð þannig að starfsmenn borgarinnar séu ekki á ferð úr og í vinnu um leið og allir aðrir, sé hjá því komist.

Öll umræða um umhverfissjónarmið í rekstri borgarinnar er góð og færir okkur fram á við. Sennilega er umhverfisvitund einna mest á meðal barnanna í leik- og grunnskólum og starfsfólkinu sem sinnir þeim. Umhverfisvitund þarf að ná til okkar allra og við eigum að flokka úrgang, hætta að nota plastmál og allan þennan pappír. Og að sjálfsögðu á að hætta öllu bruðli. Mér er til að mynda sagt að enn sé verið að keyra fundargögn út til sumra nefndarmanna í ráðum og nefndum. Forseti, borgarfulltrúar. Ég fagna þeirri tillögu sem hér liggur fyrir og vona að afrakstur hennar verði í sátt við borgarstarfsmenn.

Forseti: Borgarfulltrúi Þorleifur Gunnlaugsson hefur lokið máli sínu. Næst tekur til máls borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon.

Bstj. 18. nóvember 2008

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Ólafur F. Magnússon: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég fagna þessari ágætu tillögu sem er í mínum huga sjálfsögð og eðlilegt að stefna borgarinnar sé að auðvelda meðal annars starfsfólki borgarinnar að komast til og frá vinnu með vistvænum hætti en ég held að það þurfi að fylgja þessu eftir með því að löngu tímabær umræða og afgreiðsla á tillögum um gjaldfrjálsar almenningsamgöngur, þannig að það verði ókeypis að fara í strætó, ekki síst á þessum erfiðu tímum í efnahagslífi borgarinnar þegar fólk hefur einfaldlega ekki efni á að reka bifreið í miklum mæli, þá sé fólki gert kleift að nýta þennan ferðamáta. Það séu þá tvær flugur slegnar í einu höggi. Aukið réttlæti gagnvart borgarbúum varðandi ferðamáta og þeim gert þægilegra að komast ferða sinna en síðast en ekki síst að stórbæta umhverfi borgarinnar í leiðinni.

En hér var talað um ferðir sem ég hef nú oft spurst fyrir um í borgarráði og mér leikur nú forvitni á að vita hvað margrómuð og margumrædd ferð til Seattle hafi kostað borgina á sínum tíma. En það fóru mjög margir í þá ferð, það veit ég, en fulltrúa F-listans gafst ekki kostur á því. Það þarf að koma svoltið inn á það samtryggingakerfi sem er stundum á bakvið þessar ferðir, að það er eitthvað samtryggingakerfi um það hverjir eigi að fara í þessar ferðir og hverjir ekki. Ég hef sjálfur farið til Seattle á eigin vegum þegar ég var 17 ára gamall og veit að það er mjög langt að fara og vafalaust býsna dýrt að fara þangað þegar fjöldi kjörinna fulltrúa fer því ég held að venjulegir nefndarmenn í nefndum og ráðum borgarinnar eigi ekki svo voðalega mikið erindi í langa ferð út í heim á kostnað almennings. En ég ætla að leggja fram bókun í tilefni af þessari ágætu tillögu og hún hljóðar svo með leyfi forseta:

Sú tillaga sem hér liggur fyrir er sjálfsögð og eðlilegt að hún njóti víðtæks stuðnings í Borgarstjórn Reykjavíkur. Henni verður hins vegar að fylgja eftir með því að koma á almennri hugarfarsbreytingu með því að gera strætóferðir ókeypis fyrir alla borgarbúa. Í því efnahagsástandi sem nú blasir við er einstakt tækifæri til að bæta umferð og umhverfi í Reykjavík og að gera fjölskyldum í Reykjavík kleift að komast ferða sinna án gjaldtöku eða notkunar einkabifreiða. Undirritaður hvetur því til þess að tillaga hans sem nú liggur fyrir borgarráði verði afgreidd hið fyrsta.

Ég legg þetta fram, forseti.

Bstj. 18. nóvember 2008

Forseti: Borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon (vantar á upptöku).

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Dofri Hermannsson: Forseti, ágæta borgarstjórn. Það hefur verið vitlaust gefið og það þarf að gefa upp á nýtt. Þetta á auðvitað við á mörgum sviðum samfélagsins en ekki síst á því sviði sem hér er til umræðu, samgöngumálum borgarinnar. Það er því við hæfi að fagna þeirri tillögu sem er lögð hér fram um að gerð verði samgöngustefna fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar í sama anda og umhverfissvið borgarinnar hefur gert fyrir sig. Það er líka við hæfi að tillögur um svona þjóðþrifamál séu fluttar af öllum flokkum þó það verði að segjast eins og er að það er ekki síður við hæfi að þegar allir flokkar sameinast um tillögu af þessu tagi, þá taki allir flokkar þátt í að semja hana.

En þá að tillögunni sjálfri og þeirri hugmyndafræði sem að baki henni liggur. Í ágætri, margrómaðri og títtnefndri ferð umhverfissráðs til Seattle þar sem færri komust en vildu í upphafi kjörtímabilsins, á þeim tíma þegar aðeins hafði verið myndaður einn meirihluti í borginni og gengið var til muna hagstæðara heldur en það er í dag, þá fóru umhverfissráð og starfsmenn sviðsins í ágæta námsferð vestur um haf. Það var ánægjulegt og kom skemmtilega á óvart að þar, í landi frjálshyggjunnar, kvað við talsvert annan tón heldur en undanfarin ár hafði kveðið við, meira að segja hjá boðberum hennar hér á Íslandi. Til dæmis höfðu menn vestra annan skilning á umferðarteppu en við Íslendingar. Mér er sérstaklega minnisstætt að einn prófessorinn sagði: Það er enginn eðlismunur á röð eftir því að komast í vinnuna og röð eftir einhverju í búð. Ef það yfir höfuð er röð, þá er bara það sem er verið að selja alltof ódýrt. Hann var með öðrum orðum að mæla með því að þegar miklar umferðarteppur væru væri hreinlega tekið gjald. Það myndi fá fólk til að fara fleiri saman í bíl, það myndi leysa umferðarteppuna á mun hagstæðari máta og mun hagkvæmari máta fyrir samfélagið en að byggja eina akrein í viðbót.

Annað sem þeir tíðkuðu þar og var nokkur nýlunda fyrir okkur, þeir vildu láta greiða raungjald fyrir bílastæði og ég verð að viðurkenna það að ég hafði svosem aldrei sest niður og reynt að reikna út hvað væri raungjald fyrir bílastæði og það kom mér þess vegna gríðarlega á óvart hvað það var há upphæð, ég kem nánar að því á eftir. En mig langar að dvelja aðeins við þetta atriði, þetta hugtak, raungjald, fyrir þessa þjónustu og annað hugtak sem er því tengt; jafnræði í samgöngumáta

Bstj. 18. nóvember 2008

sem skiptir gríðarlega miklu máli þegar við förum nú í þessa vinnu að semja alvöru samgönguáætlun. Á sama tíma og það er mikið rætt um kostnaðinn við að halda uppi strætó og öðrum almenningsamgöngum, þá er lítið talað um þann kostnað sem liggur í gatnaframkvæmdum. Hann þykir einhvernveginn sjálfsagður; það þarf að leggja götur. Auðvitað skil ég það, það er nauðsynlegt að leggja götur, jafnvel strætó fer ekki nema eftir götu. En hins vegar höfum við gengið býsna langt í því að fjárfesta í svo veglegum samgöngumannvirkjum að allir borgarbúar geti farið einir í bíl í vinnuna eða í skólann á sama hálf tímanum á morgnana og sama hálf tímanum heim á kvöldin.

Þetta er dálítið rausnarlegt. Á sama tíma og það er fjargviðrast yfir því að nýtingin í strætó sé ekki nógu góð þá talar enginn um það að það er skelfilega vond nýting á mörgum hraðbrautum og mislægum gatnamótum stóran hluta sólarhringsins. Hafa borgarfulltrúar hugsað út í það? Nú er strætó í rauninni ekki annað en vegur fyrir fólk sem hefur ákveðið að nota ekki einkabíl. Alveg á sama hátt og maður sem kemur inn í Byko og biður um bor, hann er í rauninni ekki að biðja um bor, hann er að biðja um gat í vegginn heima hjá sér. Það er maður sem sest upp í bíl og hjakkast í umferðinni í vinnuna, hann er náttúrulega bara að bíða eftir að komast frá a til b. Það er nefnilega líka hægt að gera það í strætó eða á hjóli. Þannig að við þurfum að tala dálítið um jafnræði samgöngumáta.

Á meðan stórfé er varið í umferðarmannvirki til að allir borgarbúar geti farið í sömu áttina í einu þá sjá menn ofsjónum yfir fé í almenningsamgöngur og jafnvel í hjólastíga og gangstéttir. Þessu þurfum við að breyta og vonandi er þessi tillaga vísbending um það. Annað dæmi þar sem ekki er gætt að jafnræði ólíkra samgöngumáta, og þá ætla ég að fara að tala aðeins nánar um þessi bílastæði, það er það þegar atvinnurekendur útvega þeim sem koma á einkabíl ókeypis bílastæði. Eða ódýr bílastæði eins og til dæmis er gert hér í þessari ágætu borg.

Víða erlendis hefur borgin hreinlega sett reglur um að fyrirtæki sem eru með ákveðinn fjölda starfsmanna verði að hafa samgöngustefnu og í þeirri samgöngustefnu felst að það verður að borga öllum starfsmönnum það sama. Ef þessi atvinnurekandi hefur ákveðið að hann ætli að veita öllum ókeypis bílastæði þá verður hann að rukka raungjald fyrir bílastæðið. Svo er honum það í sjálfsvald sett að taka og bæta því við launin hans en hann verður þá líka að borga þeim sem

Bstj. 18. nóvember 2008

koma í strætó eða gangandi eða hjólandi nákvæmlega sömu upphæð. Þetta virkar mjög hvetjandi í þá átt af því að upphæðin sem er verið að ræða um fyrir bílastæði er gríðarlega há. 35.000 krónur er áætlað að það kosti að vera með bílastæði. Mánaðarleg afborgun af bílastæði, raunkostnaðurinn er um 35.000 krónur.

Þetta er umhugsunarefni fyrir okkur sem ætlum að leggjast yfir það að semja alvöru samgöngustefnu fyrir rekstur borgarinnar þegar það er haft í huga að mánaðargjaldið fyrir að geyma bíl hérna niðri í kjallara er 1.500 krónur á mánuði og þetta er eitthvað sem við þurfum að taka á. Ætlum við að mismuna fólki eftir því hvort það mætir á bíl eða ætlum við að rukka þetta raungjald? Það væri svolítið athyglisvert jafnvel að fá skoðun formanns umhverfisráðs og samgönguráðs á því. En það mætti nefna fjölda annarra dæma um það ójafnræði sem ríkir milli ólíkra samgöngumáta.

Ég ætla svosem ekki að fara ítarlega ofan í það en ég ætla að fagna því að nú skuli ráðist í þessa tillögu um alvöru samgöngustefnu fyrir starfsemi borgarinnar og langar af því tilefni að tala um að það er þörf á að gera meira, það er hægt að stíga fleiri skref. Mig langar þess vegna að minnast á tillögu sem ég hafði forgöngu um að minnihlutinn legði fram í umhverfis- og samgönguráði 23. september og var reyndar frestað á milli funda en hefur ekki komist á dagskrá aftur. Tillagan er um græna samgöngustefnu í hverfum borgarinnar og hljóðar svo:

Fulltrúar minnihlutans í umhverfis- og samgönguráði leggja til að nú þegar verði hafist handa við mótun grænnar samgöngustefnu allra hverfa borgarinnar. Samgöngustefna hvers hverfis verði unnin í nánú samstarfi við íbúasamtök, hverfisráð, skóla og foreldrafélög hvers hverfis. Í samgöngustefnu hverfanna verði sérstaklega hvatt til þess að foreldrar gangi með börnum sínum í leikskólann og fylgi ungum börnum í grunnskólann. Einnig verði lögð á það sérstök áhersla að foreldrar kenni stálpuðum börnum sínum að nota strætó til að komast til og frá tómsundastarfi innan hverfisins.

Hér er stutt greinargerð:

Vaxandi bílaumferð innan hverfa borgarinnar er alvarleg ógn við þau lífsgæði sem felast í öryggi gangandi vegfarenda. Talsverður hluti umferðar innan hverfis kemur til þegar foreldrar skutla börnum sínum í skóla, leikskóla og tómsundastarf. Þannig getur myndast vítahringur óöryggis og vaxandi umferðar innan hverfis. Víða erlendis hafa borgir og borgarhlutar tekið höndum saman um að snúa þessari þróun við með því að ganga með börnum sínum til og frá skóla. Oft er um að ræða beinan stuðning borgaryfirvalda til þeirra hverfa sem setja af

Bstj. 18. nóvember 2008

stað og viðhalda verkefni af þessu tagi. Sú viðleitni hefur skilað sér í öruggari leiðum skólabarna, hollari lífsstíl og betri loftgæðum. Það er til mikils að vinna en til viðbótar við aukið öryggi og heilbrigði mætti bæta við að stuttur göngutúr með barni í leikskólann eða grunnskólann eru oft og tíðum sannkallaðar gæðastundir barns og foreldris þar sem margt er spjallað.

Ég ætla ekki að hafa þetta lengra en skil eftir í loftinu tvær spurningar sem vísa til formanns umhverfis- og samgönguráðs. Það er þetta hvað formanninum finnst um svona grundvallarmál eins og hvort það á að rukka hér raungjald fyrir bílastæði og eins í stærra samhengi hvað henni finnst um fækkun ferða í strætó og hvort það sé möguleiki að það komi út úr svona góðri yfirferð yfir þetta að við ættum kannski að fjárfesta meira í almenningssamgöngum en hefðbundnum gatnaframkvæmdum. Að lokum langar mig að spyrja út í eitt, af því að ég þykist vita að það sé að komast dálítill reynsla á umhverfisstefnu umhverfissviðsins, hvort það sé ekki tryggt að það verði einhverjar mælingar sem þá mæli breytinguna sem verður og hugsanlegan samfélagslegan sparnað okkar meðal annars í gatnaframkvæmdum, betri heilsu og minni kostnaði.

Forseti: Borgarfulltrúi Dofri Hermannsson hefur lokið máli sínu. Þá hefur borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon óskað eftir að veita andsvar.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Ólafur F. Magnússon: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég þakka Dofra Hermannssyni fyrir ágæta ræðu hans og vil vekja athygli á ummælum hans varðandi hverfisstrætó eða varðandi ferðir barnanna sinna í hverfunum sínum í tómstundaiðju og annað tengt skólastarfi að það var í tillögu F-listans fyrir síðustu borgarstjórnarkosningar að koma á hverfisstrætó en jafnframt hamrað á þeirri áherslu sem F-listinn og ég, sem borgarfulltrúi í átján ár, hef lagt áherslu á að gera strætóferðir fyrir börn og unglinga ókeypis og ég vil minna á það að árið 1994 komust unglingafargjöld á hjá strætó samkvæmt tillögu þess sem hér stendur og var samþykkt þá, samhljóða.

En ég vildi líka minna á það að við erum að tala um dýr og mismunandi hagkvæm umferðarmannvirki og ég vil sérstaklega vara við, eins og ég hef oft gert áður, að við séum með áætlanir uppi, þótt þær hafi nú ekki enn komist til framkvæmda, um að reisa fjölda neðanjarðarganga í borginni því að það er ekki bara dýrt, það er töluverð hættu sem fylgir því og síðast en ekki síst í þeirri ofurumferð sem hér er, þá er það býsna andstyggileg, held ég, reynsla fyrir fólk að vera lengi fast í umferðarhnút ofan í neðanjarðargöngum þannig að ég held að umferð og ferðamáti verði ekkert skemmtileg í borginni ef við ætlum að fara að gera þetta í stórum stíl en maður hefur hlustað á margar tillögur hér í borgarstjórn í gegnum árin um neðanjarðargöng þvers og kruss um borgina sem ég held að sé yfirleitt í meginatriðum óraunhæft auk þess sem við höfum ekki efni á slíkri ævintýramennsku í því efnahagsástandi sem þjóðin stendur nú frammi fyrir og mér er það sérstakt ánægjuefni að rándýr og óþarfur neðanjarðarstokkur frá sjávarútvegshúsinu út að Ánanaustum féll um sjálfan sig skömmu eftir að ég lét af störfum sem borgarstjóri, hafði beitt mér mjög gegn þessum áætlunum sjálfstæðismanna sérstaklega að þegar ríkisstjórn sjálfstæðismanna og Samfylkingar kollkeyrði efnahag þjóðarinnar, þá var þetta ekki lengur raunhæft.

Forseti: Borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon hefur lokið við að veita andsvar. Þá hefur borgarfulltrúi Jórunn Frímannsdóttir óskað eftir að taka til máls.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Jórunn Frímansdóttir: Forseti, ágætu borgarfulltrúar. Ég vil bara lýsa yfir gleði minni hér með það að þessi tillaga sé hér fram komin og það eigi að fara í þessa vinnu sem ég tel mikið framfaraskref og skipta miklu máli hér fyrir borgina og ekki bara borgina heldur borgarbúa alla því þetta er ákveðið fordæmi sem við erum hér að sýna með þessu. Umhverfissvið á svo sannarlega skilið heiður fyrir það frumkvæði sem það hefur sýnt í þessu og þá samgöngustefnu sem þar hefur verið við lýði og hefur verið jákvætt að fylgjast með því hvernig grænu reiðhjólunum hefur fjölgað og vistvænu bílunum hér um borgina.

En það er líka svolítið gaman að sjá hvernig borgin okkar er að breytast. Mér finnst ofsalega jákvætt hvernig forgangsakreinar eru að virka vel, forgangsakreinar strætó hér eftir Miklubrautinni og ég veit ekki betur en liggi fyrir að það verði jafnvel farið í það á Kringlumýrarbrautinni líka og á fleiri stöðum. Það var lítill vinur minn sem sagði við mig um daginn „Heyrðu, Jórunn. Varst þú að setja öll þessi hjól á götuna?“. Þá var hann að tala um merkingarnar sem komnar eru hér víða um göturnar þar sem eru myndir af hjólum og þetta er allt liður í því að vekja okkur til umhugsunar um það að það eru fleiri leiðir heldur en að aka einkabílnum og að sjálfsögðu til þess að minna vegfarendur og ökumenn á það að hér eru hjólandi vegfarendur líka og það er virkilega gott að hjóla í Reykjavík þó svo að það sé oft litið til Danmerkur, að þar séu nú sérstakir hjólreiðastígar og annað slíkt en við höfum ýmislegt hérna í Reykjavík, bæði höfum við stígakerfið okkar sem virkar ágætlega en við höfum líka göturnar til þess að hjóla á og það er auðvitað nauðsynlegt að minna á að það er virkileg fjölgun í hjólreiðamönnum á götum borgarinnar.

Mér finnst mikilvægt inn í þessa samgöngustefnuvinnu alla saman að það sé hugað að þessum bílastæðamálum og ég tek undir með borgarfulltrúa Dofra Hermannssyni hér áðan varðandi bílastæðin að það er hreinlega ótrúlega ódýrt að leggja hér í borginni og það er ofsalega mikið af landsvæði tekið undir bílastæði svo ekki sé meira sagt. Bílastæðakort í bílastæðahúsum, auðvitað eiga þau að vera á raunverði því það er líka hluti af því að við getum haft hér, já, það verður ákveðin samkeppni hér í bílastæðahúsum með tónlistar- og ráðstefnuhúsinu nema við ætlum að eiga það bílastæðahús líka en það liggur nú kannski alveg fyrir

Bstj. 18. nóvember 2008

á þessari stundu en það væri mikið framfaraskref ef við færum að hugsa þetta svolítið í raunkostnaði, byggingu þessara húsa og rekstur þeirra, að bílarnir og fólkið sem þar leggur væri að borga raunkostnað af því.

Nú, það hefur komið fram og var í fréttum í dag að það er aukning í strætó. Auðvitað er það mjög jákvætt, það er jákvæð þróun. Það eru þá færri bílar á götunum en mig langar nú aðeins hérna af því að félagi minn, borgarfulltrúi Dofri Hermannsson kom inn á það að, hann líkti því svolítið saman að hér væru götur auðar utan annatíma og hér ækju strætisvagnar um göturnar hálfþómir utan annatíma og það mætti hugsanlega líkja þessu svolítið saman og enginn hugsaði um nýtinguna á götunum. En það er ekki bara svo að vagnarnir aki tómir, það kostar að sjálfsögðu heilmikið að láta þá aka tóma og þeir þurfa jú göturnar sem þarna eru til staðar og gætu ekki ekið yfirleitt ef ekki væru göturnar. En auðvitað má alveg segja að það hafi kannski verið of mikil áhersla á það að greiða umferð, ég veit það ekki, en ég held að þetta þurfi allt að fara saman og við þurfum að hafa hér fjölbreytt, eða val, fólk þarf að geta valið um það hvort það velur einkabíl eða hjólreiðar eða strætisvagna eða aðrar leiðir. En fyrst og síðast þarf fólk auðvitað að komast á milli staða.

Það er mikilvægt í þessu varðandi strætisvagnamálin og almenningsamgöngur að það er klárt mál að það er mikil aukning á annatíma en hins vegar er aukningin ekki utan annatíma þannig að það er jafnvel að verða þannig að það eru heilu strætólestirnar sem koma á sumum leiðum á ákveðnum tímum en síðan dugar einn vagn og jafnvel enginn á öðrum tímum. Það er nauðsynlegt að fara vel yfir þetta og aðlaga strætisvagnakerfið og almenningsamgangnakerfið eins og við mögulega getum að notkuninni til þess að geta jú mætt þessari auknu þörf á ákveðnum tímum. En ég ætla ekki að hafa þetta lengra, ég bara lýsi yfir ánægju minni enn og aftur með það að hér séum við að fara í þessa vinnu við gerð samgöngustefnu fyrir borgina alla í anda þess sem áður hefur verið gert á umhverfis- og samgöngusviði.

Forseti: Borgarfulltrúi Jórunn Frímannsdóttir hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Marta Guðjónsdóttir.

Bstj. 18. nóvember 2008

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Marta Guðjónsdóttir: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Varðandi orð Dofra Hermannssonar hér áðan að vísa í tillögu um umhverfisstefnu í hverfum borgarinnar þá vil ég geta þess að 19. febrúar 2007 lögðu sjálfstæðismenn og framsóknarmenn fram tillögu í menntaráði Reykjavíkur um að komið yrði á umhverfisdögum í grunnskólum borgarinnar. Fyrsti dagurinn var haldinn um vorið og sá síðari um haustið. Sá síðari var helgaður því að ganga eða hjóla í skólann og sá dagur tókst frábærlega vel. Jafnframt hvöttum við skólana til frekari umræðu, bæði meðal starfsfólks og foreldra um að minnka skutlið í skólann.

Síðan er áformað að setja upp skilti við skólana um að hafa ekki bíla í lausagangi við skólana. Eins settum við inn í starfsáætlun okkar árið 2007 að allir skólar skyldu gera með sér umhverfisáætlun. Ég vildi bara upplýsa borgarfulltrúann Dofra Hermannsson um það að mikið verk hefur verið unnið á þessu kjörtímabili af hálfu meirihluta Framsóknarflokks og Sjálfstæðisflokks og sömuleiðis meirihluta Sjálfstæðisflokks og F-lista.

Forseti: Borgarfulltrúi Marta Guðjónsdóttir hefur lokið máli sínu. Næst tekur til máls borgarfulltrúi Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir: Borgarstjóri, borgarfulltrúar. Ég vil þakka fyrir þessa umræðu sem hefur farið hér fram og ætla kannski aðeins að reyna að ná saman athugasemdunum sem komu. Fyrst, borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon, ég er ánægð að heyra að þú takir undir þessa tillögu en þessi umræða um frítt í strætó er enn á dagskrá umhverfis- og samgönguráðs og á eftir að fara í umræðu samhliða fjárhagsáætlunargerð og við munum gera það en ég vil taka undir með borgarfulltrúa Jórunni Frímansdóttur hér, það er að sjást mikil fjölgun, 10% fjölgun í október, segir hérna í frétt í dag, í strætó og það má nefna að það hefur fjölgað um 700, sem sagt 22% á sumum leiðum og ég held við þurfum að skoða þetta allt í samhengi.

Við þurfum líka að skoða í samhengi hvað kostar að fara í strætó, níu mánaða kort kostar 30.500 og við getum alveg rætt það eitthvað meira en það er nú svona meðaltankur á mánuði hjá fólki í dag, kannski aðeins ríflega, það fer eftir því hvað fólk keyrir mikið. En ég ætla líka að taka undir með Dofra Hermannssyni af því að ég veit að við erum oftast sammála. Ég tel þetta vera ójafnræði á milli fólks og samgöngumáta sem það velur og hef sagt það í langan tíma að bílastæði greidd hjá fyrirtækjum eru ekkert annað en hlunnindi og ættu að færast sem slík, sem launakjör af því að þeir sem fá ekki eða nýta sér ekki bílastæði hafa þá ekki aðgang að þessum verðmætum.

Þannig að ég held að við þurfum að taka þetta til umræðu, við þurfum að ræða þetta og sjá hvernig við útfærum þetta af því að sumsstaðar á þetta kannski ekki við, eins og til dæmis í leikskólum borgarinnar og annarsstaðar en það verður allavega að koma inn þeirri umræðu að landsvæðið er verðmætt og það kostar að reka bílastæði og það er alltaf verið að óska eftir fleiri og fleiri bílastæðum í þokkabót. En ég held að við þurfum að skoða þetta mjög vel í samstarfi. Þetta er ekkert annað en grundvallarhugmyndafræðin á samgöngustefnunni frá 2006 þar sem einn af punktunum er að uppfylla fjölbreyttar ferðaþarfir borgarbúa á jafnréttisgrundvelli og við höfum það að sjálfsögðu að sjónarmiði þegar við klárum þetta mál.

Bstj. 18. nóvember 2008

Varðandi hverfi borgarinnar, Dofri Hermannsson, borgarfulltrúi, þá held ég að það sé eitthvað sem við getum tekið upp samhliða eða í kjölfarið á þessu vegna þess að það er rosalega erfitt fyrir umhverfis- og samgöngusvið og okkur öll að fara að hvetja önnur fyrirtæki og kannski þjónustumiðstöðvarnar til að fara að gera eitthvað nema við séum bara með fordæmið í hendinni. Það erum við. Við þurfum að sýna fram á að við séum að vinna eftir þessum reglum og þessari hugmyndafræði áður en við getum farið að óska eftir því hvað er svo gert hjá öðrum. Ég held líka að það skipti rosalega miklu máli að við búum í kjölfarið til einhverskonar umhverfi á umhverfis- og samgöngusviði sem getur aðstoðað fyrirtæki sem vilja taka þátt í svona samgöngustefnu og vinna þetta og við getum þá einhvern veginn hjálpað með aðkomu strætó eða hvernig sem það er sem fólk vill breyta umhverfi sínu í vinnunni.

Ég held að ég hafi náð flestum atriðum en vil ítreka það hvað ég er ánægð með jákvæðnina hér og líka bara öll þessi góðu mál sem hafa komist í gegn þrátt fyrir byltur og aðrar byltur hérna í pólitíkinni, þá höfum við staðið saman um þessi umhverfismál. Við erum að sjá þessa rauðu dregla og þessi hvítu hjól úti um allt í borginni og fólk tekur eftir þessu og er ánægt með þetta. Grænu skrefin eru að mörgu leyti komin til framkvæmda. Það er ýmislegt eftir en margt komið í gang og þetta er stór þáttur í því.

Forseti: Borgarfulltrúi Þorbjörg Helga Vigfúsdóttir hefur lokið máli sínu. Hæstvirtur borgarstjóri tekur til máls.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Borgarstjóri Hanna Birna Kristjánsdóttir: Forseti, borgarfulltrúar. Ég, líkt og aðrir sem hér hafa talað í dag, vil fagna þessari stefnu. Ég held að hún sé mjög mikilvæg fyrir borgina og fyrir okkar starfsfólk og held, eins og allir hafa sagt sem hafa talað hér í dag, að við setjum þarna mikilvægt og öflugt fordæmi. Markmiðið er náttúrliga, eins og komið hefur fram í máli allra sem hafa talað, alveg skýrt og það er kannski ekki síst það að sýna góða fyrirmynd í starfsemi okkar í umhverfismálum og tryggja það að hér séu vistvænir kostir, allavega öflugir valkostir, í samgöngumálum og ég tek undir með borgarfulltrúa Dofra Hermannssyni þegar hann lýsti svo ágætlega hérna áðan því að fólk á að hafa val í samgöngumálum og valið hefur alltof lengi verið nokkuð einhliða og hefur næsta einungis rúmast við það að menn notuðu einkabílinn sinn og það hefur verið talið valið sem ætti að hafa forgang á allt annað val.

Þannig að ég held að við séum að setja okkur öflugt og gott markmið og þakka umhverfisráði, undir hvaða meirihluta sem það hefur starfað, þá hafa menn verið að vinna að þessu í sátt og samstöðu, og síðast en ekki síst þakka ég sviðsstýru umhverfis- og samgöngusviðs fyrir hennar öfluggu og góðu leiðsögn í þessu máli eins og svo mörgum öðrum. Og aðeins til þess að minna okkur á það þá er það nú þannig að bílum í Reykjavík, og það er það sem við erum að reyna að vinna að, það er að breyta borginni okkar þannig að hún verði ekki eins mikil bílaborg eins og þróunin verður ef við spyrnum ekki við fótum, þá hefur bílum í Reykjavík fjölgað mjög mikið á síðustu árum. Á árunum 1999 til dæmis fjölgaði bílum í Reykjavík um 40% á meðan íbúum í borginni okkar fjölgaði um 7%. Í lok ársins 2007 voru 676 bílar skráðir á hverja 1000 íbúa í Reykjavík og þetta er örugglega með því hæsta sem þekkt nokkurs staðar í veröldinni og þetta segir okkur í tölum að hér ferðast flestir Reykvíkingar enn á einkabíl og bara einn í hverjum bíl.

Allt þetta hefur áhrif, ekki bara á umhverfið í borginni okkar eða ásýnd borgarinnar okkar heldur líka á umhverfi okkar, heilsu og borgarbrag. Því við vitum öll að aukin bílaumferð hefur neikvæð áhrif á loftgæði í Reykjavík og á þá þætti sem við teljum til lífsgæða í þessari góðu borg okkar. Þetta er staða sem Reykjavíkurborg vill greiða úr og hefur unnið að því með ýmsum hætti. Eins og allir hafa komið hér inn á þá hefur áróður verið rekinn fyrir

Bstj. 18. nóvember 2008

almenningsgangum, það hefur verið gefið frítt í strætó fyrir námsmenn, sérstakar akreinar hafa verið settar fyrir strætó og aðstaða bætt fyrir vagnana almennt. Aðstaða hjólandi og gangandi hefur einnig verið bætt og eigendum visthæfra bíla umbunað með því að þeir frá frítt í bílastæði borgarinnar. Allt þetta eru liðir í því að tryggja vistvænar samgöngur og setja Reykjavík í þá forystu í umhverfismálum sem hún á sannarlega að vera.

En aðeins, forseti, vegna umræðunnar um frítt í strætó, þá nefnir Ólafur F. Magnússon, borgarfulltrúi, það réttilega að hann hefur lagt fram tillögu þess efnis og sú tillaga er til meðhöndlunar á vettvangi borgarráðs en ég held samt að borgarfulltrúinn og við öll hér verðum að skoða þær hugleiðingar um að gefa öllum frítt í strætó út frá þeirri staðreynd sem við stöndum nú frammi fyrir sem er að standa vörð um grunnþjónustuna okkar, um verðskrárnar og um starfsfólkið okkar og það má vel vera, borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon, að þegar menn fara í þær hugleiðingar hvað skal gera frítt og hvernig skal gera það, þá verði aðrir hlutir ofar á blaði heldur en þetta.

Við þekkjum það til dæmis, sem erum að vinna í aðgerðahópnum, við þekkjum það í borgarráði og við þekkjum það, þau sem sátu fjármálaráðstefnu sveitarfélaganna núna sl. fimmtudag og föstudag að mörg verkefni sem áður hafa verið talin sjálfsgöð og eðlileg á vettvangi sveitarstjórna eru nú í ákveðinni óvissu þannig að ég held að við verðum að átta okkur á því hvernig staðan er og þetta þarf að veita og meta í ljósi annarra kosta sem örugglega munu koma upp á okkar borð, sérstaklega hvað varðar velferðarþjónustu, að ýmsir þættir sem þar hafa verið taldir sjálfsgöðir og vandamál sem við höfum ekki staðið frammi fyrir áður eru nú að gera vart við sig og við verðum að vera við því búin. Þess vegna þarf að skoða það í samræmi við aðra forgangsöröðun.

En varðandi þessa tillögu þá felst í henni sú hugsun sem hefur verið þegar framkvæmd á umhverfissviði borgarinnar, þar sem var breytt um kúrs árið 2005 og sviðið fór að haga sínum samgöngumálum í samræmi við það sem nú er lagt til fyrir Reykjavíkurborg. Þar þótti stjórnendum sem aksturssamningar við starfsfólk væru ekki í samræmi við þau skilaboð og þann áróður sem sviðið var annars að senda út í þjóðfélagið um vistvænar samgöngur. Það að breyta þannig um kúrs var í raun og veru, að mati stjórnendanna, mjög einfalt. Ekkert var tekið frá starfsfólki

Bstj. 18. nóvember 2008

sem hafði verið hjá starfsmönnum áður en nýjum starfsmönnum var ekki boðið upp á aksturssamninga. Í dag, um þremur og hálfu ári síðar, eru tólf starfsmenn hjá umhverfis- og samgöngusviði sem hefðu samkvæmt gamla fyrirkomulaginu átt að vera með aksturssamninga en þeir eru nú ekki með aksturssamninga heldur fara sínar vinnuferðir á vistvænum fararskjótum sviðsins, það er visthæfum bílum, hjólum og með strætó.

Ég held að þetta sé mjög mikilvægt og líka það að við sjáum starfsmenn þessa sviðs fara um borgina á vel merktum bílum og hjólum og eru því um leið góð kynning fyrir borgina. Þetta fyrirkomulag hefur, að mati sviðsstýru og annarra stjórnenda þar, verið mjög einfalt í framkvæmd og verið hagkvæmt fyrir umhverfið og fjárhag sviðsins en eins og nefnt hefur verið þá hefur þetta sparað um 500.000 krónur per starfsmann per ár hjá sviðinu og er mjög mikilvægt þannig líka til hagræðingar og tengist því sem við ræddum svo kröftuglega hér 7. október síðastliðinn þegar við samþykktum aðgerðaáætlun borgarstjórnar þar sem var talað um grænan langtímasparnað.

Það er nefnilega svo að oft hefur verið talið að græn viðfangsefni væru svona lúxus viðfangsefni, það er að segja að þau kostuðu peninga en gætu ekki leitt til sparnaðar en nú á tímum sjáum við að fullt af þeim hlutum sem tengjast umhverfisvernd og tengjast virðingu fyrir umhverfinu skila einnig af sér hagkvæmri niðurstöðu og geta leitt af sér hagræðingu og sparnað, sem er mjög, mjög mikilvægt.

Ég vil einnig geta þess, forseti, að þessi tillaga, eins og formaður umhverfis- og samgönguráðs nefndi, hefur að sjálfsögðu verið rædd við mannauðsstjóra og mannauðsskrifstofu vegna þess að það þarf að vinna þetta í nánú samstarfi við þá aðila eins og fram kemur í tillögunni. Þannig að að lokum vil ég taka fram að samgöngustefnan nær til allra farartækja borgarinnar, þar er hugsunin í því að við kaup og leigu á nýjum farartækjum fyrir borgina eigi að horfa til vistvænna bíla. Þess vegna er þetta í anda þessara grænu áherslna sem formaður ráðsins nefndi hér áðan.

Ég þarf ekki að fjölyrða um það, forseti, ég held að allir þekki hug okkar allra til verkefnisins. Ég held að við séum öll sammála um það, hvar sem við annars

Bstj. 18. nóvember 2008

stöndum í flokki eða flokkum og þess vegna eru það mikilvæg skilaboð frá Borgarstjórn Reykjavíkur til starfsmanna borgarinnar og til borgarinnar og borgaranna almennt að við viljum fara á undan með góðu fordæmi og tryggja að vistvænar samgöngur verði aðalsmerki Reykjavíkurborgar hér eftir sem hingað til.

Forseti: Hæstvirtur borgarstjóri hefur lokið máli sínu. Þá tekur til máls borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Ólafur F. Magnússon: Forseti, góðir borgarfulltrúar. Ég vil fullyrða að ég verði meðal síðustu fulltrúa hér í Borgarstjórn Reykjavíkur til að hvetja til þess að við forgangsroðum ekki í þágu velferðarmála og grunnþjónustu borgarinnar. Fyrir því hef ég talað mjög stíft allt þetta ár og margt af því sem er í aðgerðaáætlun borgarinnar núna er bein endurtekning á því sem ég sagði í ræðu minni hér við framlagningu þriggja ára fjárhagsáætlunar í byrjun febrúarmánaðar. Lagði ríka áherslu á það að vera ekki með gæluverkefni eða dýrar framkvæmdir sem ekki væru á forgangslista eða sérstaklega getið um í málefnasamningi þáverandi meirihluta.

Hann snerist um það að forgangsraða til grunnþjónustu og velferðar borgarbúa og hlutir eins og gjaldfrítt í strætó og ýmis önnur þjónusta sem varðar ekki síst barnafjölskyldur sem munu eiga mjög erfitt á næstunni vegna atvinnumissis og líka þeirrar staðreyndar að margar fjölskyldur munu ekki hafa efni á að reka bíl, þá munar mjög mikið um það að þurfa ekki að borga fyrir börnin í strætó og þyrfti helst líka að ganga lengra varðandi gjaldfríar skólamáltíðir og slíkt, einmitt í því ástandi sem við stöndum frammi fyrir núna. Að auka jöfnuð og réttlæti í borginni á erfiðum tímum og sýna samhug og samstöðu um það að fólk hafi efni á að komast ferða sinna og klæða og fæða fjölskyldur sínar.

Það verður nefnilega erfitt fyrir marga á næstunni, þess vegna verðum við að vera stórhuga með þessar gjaldskrár gagnvart barnafjölskyldum sérstaklega og ég legg á það ríka áherslu að það er vel hægt að forgangsraða í þessa átt því við höfum verið á undanförunum árum með tugmilljarða króna gæluverkefni sem hafa verið sett frammar í forgangsroðun heldur en aukinn jöfnuður og réttlæti og vistvæn umhverfisstefna og réttlát fjölskyldustefna í borginni. Þannig að ég stend við það að það sem ég er að setja fram, til dæmis varðandi samgöngumál er enginn pöpulismi, það er bara réttlát fjölskyldustefna og fyrir þessu hef ég talað í átján ár í Borgarstjórn Reykjavíkur.

Forseti: Borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon hefur lokið máli sínu og þá tekur til máls borgarfulltrúi Dofri Hermannsson.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Dofri Hermannsson: Forseti, borgarstjóri, borgarstjórn. Þetta er skemmtileg umræða hérna og eingöngu af því að hún er svo skemmtileg og djúp kem ég hér upp aftur. Ég vil hnykkja á ágætum orðum borgarstjóra um það hvort græn umhverfisstefna er lúxus eða sparnaður. Ég er sammála borgarstjóra um það og þetta er stutt mörgum dæmum að þegar hefur verið farið í umhverfisátak eða að móta einhverja græna umhverfisstefnu þá hefur það iðulega skilað sér í sparnaði. Það hefur verið farið betur með. Ég gæti nefnt sem dæmi fyrirtæki sem fékk kuðunginn, umhverfisverðlaun umhverfisráðuneytisins, í fyrra. Það er fyrirtæki á sviði ræstinga, það ákvað að uppfylla skilyrði svansmerkisins og á þremur árum náði það að gera það og það var sparnaður nánast á hverju einasta sviði sem þetta hafði í för með sér. Þannig að fyrirtækið er miklu betur rekið, notar miklu minna af efnum og skilar miklu betri árangri. Þannig að svona stefna er ekki bara pjatt eða einhver lúxus, þetta er hreint og beint sparnaðar- og ögunartæki.

Aðeins um þetta, af því að nú eru þessir tímar í samfélaginu. Það eru þeir tímar að maður hugsar sig um áður en maður segir „Það á að rukka raungjald fyrir bílastæði“. En við verðum að hugsa þetta í stærra samhengi, við bjóðum þó upp á ágætis almenningsamgöngur og við eigum að standa vörð um þær og reyna að bæta þær frekar en að fá í magann yfir því að maður ætti að rukka það sem kostar að leggja beint fyrir utan vinnuna og af því að ég tek sjálfur strætó í vinnuna flesta daga, ég er búinn að leggja hjólinu dálítið í vetur, það stendur að vísu til bóta, en ég get fullyrt það að það er mikill sparnaður af því að nota sér strætó. Það er mikill sparnaður sem næst með því að hjóla og það er fyrirséð í okkur að það sé erfitt og óþægilegt að taka strætó og það sé erfitt og óþægilegt að hjóla.

Það er fyrirséð og við erum eitthvað hrædd, það er dálítið skrítíð, við búum á Íslandi og eigum 66° norður fyrirtækið og erum síðan hrædd við rigningu og pínulítinn vind. En það er nú þannig og við höfum einhvern veginn pakkað okkur inn í tíu milljón króna Range-a til þess að verja okkur fyrir regni sem er dálítið skrítíð. En það er bæði fjárhagslegur sparnaður af því og svo er líka heilsufarslegur sparnaður af því. Fyrir samfélagið; það er mikill sparnaður af því og til dæmis ræddum við hér þegar var umræða um hjólatillöguna sem fyrrverandi borgarfulltrúi Árni Þór Sigurðsson flutti hér fyrir einu og hálfu ári, að í Roskilde í

Bstj. 18. nóvember 2008

Danmörku settu þeir af stað sérstakt átak og þeir fundu út að þeir fjármunir sem þeir settu í átakið, sem voru talsverðir, þeir spöruðust margfalt, bara í minni sjúkradagpeningum á tímabilinu. Það sparaðist bara í því og hvað þá sparnaðinum sem fólkið upplifir að eiga betri heilsu. Þannig að núna þegar eru þessir erfiðu tímar, þá verðum við einmitt að horfa á stóru myndina. Við megum ekki láta hræðslu við regn og vind kosta okkur heilsuna og of mikið af peningum.

Hins vegar er það nokkuð sem borgarfulltrúi Ólafur F. Magnússon talaði fyrir; ókeypis í strætó, mér finnst ekki persónulega mjög dýrt að borga, ja, það er fimmtíu kall fyrir ferðina ef ég kaupi níu mánaða kortið og nota strætó tvisvar á dag, það er ekki dýrt og alls ekki dýrt ef maður ber það saman við að keyra á litlum bíl, hvað þá Range Rover. En hins vegar finnst mér að það mætti alveg skoða það að hafa ókeypis fyrir börn. Mér finnst dálítið skrítið að litla dóttir mín, níu ára, sem reynir að nota hverfisstrætó inni í Grafarvogi, hún þurfi alltaf að passa sig að vera með miðann sinn og týna ekki miðunum sínum. Þetta eru ekki þær upphæðir að ég held að við myndum gera rétt með því að kenna börnum að þau geta hoppað upp í strætó.

Ég held líka að við getum gert þetta aðeins þægilegra og væntanlega fer það inn í þessa vinnu um samgöngustefnuna. Við getum gert það þægilegra að kaupa strætómiða. Af hverju er ég til dæmis styrktaraðili þessa ágæta fyrirtækis, World Class? 6.000 krónur á mánuði sem rúlla bara og rúlla alveg sama hvort ég mæti eða ekki en það er lifandis ógerningur að vera styrktaraðili strætó á sama hátt. Af hverju er ég ekki bara að borga 3.500 kall í strætó alltaf á VISA-kortinu mínu og þarf þá ekki að hugsa um það? Ég er bara með gilt kort og ég hoppa upp í strætó þegar ég vil, þarf ekki að vera að hugsa um það hvort ég er nú búinn að endurnýja kortið eða hvort ég á miða. Það er ýmislegt sem við getum gert til að gera þetta þægilegra. Aðstaða á vinnustað fyrir þá sem koma hjólandi eða gangandi og ég held að við eigum að horfa í það að ef við förum í þessa stefnu, þá getum við bæði verið að spara peninga og að bæta lífsgæði í borginni.

Forseti: Borgarfulltrúi Dofri Hermannsson hefur lokið máli sínu. Þá hefur borgarfulltrúi Jórunn Frímannsdóttir óskað eftir að veita andsvar.

Bstj. 18. nóvember 2008

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Jórunn Frímansdóttir: Forseti, ágætu borgarfulltrúar. Bara aðeins hérna, já andsvar, eða bara aðeins að bæta við hér ræðu borgarfulltrúa Dofra Hermannssonar. Í fyrsta lagi var komið inn á þetta með að það væri auðveldara að kaupa í strætó, af hverju get ég ekki verið áskrifandi bara að strætó alveg eins og World Class, ég vil bara upplýsa það hér að við erum að vinna að þessu fullum fetum og við ætlum að standa vörð um gjaldskrána, að hækka hana ekki og það hefur verið tekin ákvörðun um það í stjórn Strætó að það verði ekki farið í gjaldskrárhækkun en hins vegar viljum við bæta inn hér nýjum greiðslumöguleika sem er þá árskort og verið er að útfæra það með hvaða hætti er hægt að verða svona nokkurs konar áskrifandi þannig að menn greiði bara mánaðargjald en ert samt með kortið í heilt ár, bindur þig í heilt ár.

Síðan aðeins varðandi hjólreiðarnar af því að Dofri kom nú inn á það að hann er ekki að hjóla en ég ætla að segja þér það að ég er sem sagt að hjóla og útbjó hjólið mitt þannig í vetur að ég geti hjólað hér hvort sem er frost eða rigning eða hvað það nú er og með ljós á hjólinu og annað slíkt og nagladekk bæði að framan og aftan en ég vil bara segja að það er ekkert mál að hjóla. Ég fer bara í mínum fötum og ég held að borgarbúar séu alltof hræddir við að þetta sé svo mikið mál og þó maður blotni aðeins, maður blotnar jú líka þegar maður fer hérna á milli húsa ef maður er gangandi og maður getur alveg eins, þó maður aðeins blotni þegar maður er hjólandi þá bara tekur maður á því og er í fötum sem þorna hratt. En þetta er ekkert mál og ég hvet bara alla hér í salnum til þess að prófa og ekki síður borgarbúa til þess að spara á þennan hátt því þetta er svo sannarlega heilsubót í leiðinni og getur sparað manni áskriftina í World Class.

Forseti: Borgarfulltrúi Jórunn Frímansdóttir hefur lokið við að veita andsvar. Þá svarar Dofri Hermannsson, borgarfulltrúi.

1. mál Tillaga um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar

Dofri Hermannsson: Forseti. Þetta er nú allt í svo mikilli og yndislegri eindrægni að andsvörin eru bara undirtektir en ekki andsvör. En mig langaði einmitt að deila með ykkur þeirri reynslu að þegar átakið „Hjólað í vinnuna“ hófst hér snemma í vor þá gekk nú heilmikið á í borgarpólitíkinni eins og flesta rekur kannski minni til en þá upplifði ég það einmitt að það er alveg sama hvað dagurinn hefur verið erfiður, hvað þú ert orðinn súr af kaffidrykkju, stressi og meirihlutaskiptum, þegar maður er búinn að hjóla eins og tvo þrjá kílómetra, þá er manni hjartanlega sama hver er borgarstjóri þegar maður kemur heim og líður alveg prýðilega alveg þangað til maður mætir í vinnuna daginn eftir.

Forseti: Já, borgarfulltrúi Dofri Hermannsson hefur lokið við að svara andsvari. Þá er næst á dagskránni að taka til meðferðar tillöguna sem hér liggur fyrir. Það er tillaga borgarfulltrúa allra flokka um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar. Tillaga borgarfulltrúa allra flokka. Það kæmi mér ekki á óvart þótt þessi tillaga yrði samþykkt samhljóða. Við skulum láta á það reyna, þeir sem samþykkja tillöguna gefið merki. Við skulum hafa þetta fimmtán atkvæði, komplett. Þá gerum við aðra tilraun til þess að ljúka þessari atkvæðagreiðslu. Þetta er sumsé tillaga borgarfulltrúa allra flokka um samgöngustefnu fyrir starfsemi Reykjavíkurborgar og þeir sem samþykkja þessa tillögu gefið merki. Hún er samþykkt með fimmtán atkvæðum. Þá er þessum dagskrárlið lokið og við tökum fyrir næsta dagskrárlið sem er annar liður á útsendri dagskrá borgarstjórnar. Það er fundargerð borgarráðs frá 6. nóvember. Borgarfulltrúi Oddný Sturludóttir hefur kvatt sér hljóðs.