

ÄRENDE 16:

JUSTERING AV TAXA FÖR STADSBUSS OCH FÄRDTJÄNST I LUNDS KOMMUN 2012

Miljöpartiet ser kollektivtrafik i första hand som ett klimatsmart transportsätt. Vi stödjer den nationella kampanjen för att fördubbla kollektivtrafikens andel av transporter på bilens bekostad. Därför kan vi acceptera taxehöjningar vars syfte är att förbättra utbudet av snabba kollektivtrafikresor som kan vara ett alternativ till bil. Den höjning från 19 till 21 kronor som den borgerliga majoriteten i Lund förespråkar har emellertid enbart som syfte att vara med och täcka det underskott som uppstått i kommunens ekonomi, vilket enligt oss är orimligt att gå med på.

Med tanke på kommunfullmäktiges mål att halvera klimatpåverkan till 2020 bör alla förslag utformas för att underlätta för dess genomförande eller i varje fall inte motarbeta det. Vid samma sammanträde med kommunstyrelsen föreslogs ett tak för parkeringsavgifter i kommunen. Mot bakgrund av klimatmålet är det ologiskt att värna om ekonomi för bilägare, men inte kollektivtrafik och färdtjänstresenärerna. Såväl fördelningspolitik som klimat talar för att ökade intäkter från bilisterna är en rimligare budgetåtgärd jämfört med höjda taxor för dem som åker buss eller färdtjänst.

Folkpartiet fick med sig den borgerliga majoriteten i kommunstyrelsen på att harmonisera taxorna för kollektivtrafik och färdtjänst i Lunds kommun. En harmonisering ställer vi oss till fullo bakom men vår lösning är att sänka bastaxan för färdtjänsten istället för att höja kollektivtrafiktaxan. En annan utmaning för att efterleva en harmonisering av taxorna är den borgerliga majoritetens förslag att skänka lundabornas stadsbusstrafik till Region Skåne. Därigenom förlorar vi vår direkta möjlighet att använda Lunds stadstrafik som ett planeringsverktyg för hållbara transporter vid förtätningar och utbyggnader av Lunds tätort.

Med anledning av ovanstående reserverar oss därför till förmån för våra yrkanden.


Emma Berginger

Rolf Englesson


Petter Forkstam





Reservation

**Kommunstyrelsens
sammanträde
120502**

Ärende 16

Taxa för stadsbuss och färdtjänst i Lunds kommun

Sedan valet 2006 har taxorna i Lunds stadsbusstrafik och färdtjänst höjts åtskilliga gånger utan att någon märkbar kvalitetsförbättring har skett. Den beslutade förändringen innebär att taxan sedan 2006 har höjts med över 100 procent. Under samma period har förvisso löner för de anställda och drivmedelskostnaderna höjts men långt ifrån i samma utsträckning.

Extra allvarligt är den beslutade höjningen av taxan i färdtjänsten. För den grupp människor som utnyttjar färdtjänsten så innebär varje höjning av taxan att möjligheten att delta i samhället och ta del av samhällets service samt att i övrigt leva ett normalt liv begränsas. I slutänden är detta en fråga om demokrati och grupper och individers likvärdighet.

Oppositionens förslag innebar att taxan för färdtjänsten skulle vara samma som för stadsbusstrafiken samt att taxan för båda tjänsterna skulle sättas till 19 kronor.

Vårt förslag till beslut:

Kommunstyrelsen föreslås besluta

- att** föreslå kommunfullmäktige besluta att grundavgiften för färdtjänst sänks från 22 till 19 kr,
- att** föreslå kommunfullmäktige besluta att taxorna i stadstrafiken lämnas oförändrade 2012, samt
- att** uppmana Tekniska nämnden att återkomma med förslag till finansiering.

Men hänvisning till ovanstående reserverar vi oss till förmån för vårt eget yrkande.


Anders Almgren

Anna-Lena Hogerud


Björn Abelsson

BA M

ÄRENDE 17:

HUVUDMANNASKAPET FÖR LUNDS STADSTRAFIK

Lund har under lång tid värnat om vår rätt att besluta om vår egen stadsbusstrafik, men tyvärr väljer nu den borgerliga majoriteten att sälja ut den till Region Skåne med ett dåligt förhandlat avtal.

Regional kollektivtrafik styrs bäst från regional nivå, men lokal stadsbusstrafik planeras bäst på lokal. Lunds kommun har länge sett fördelarna med att förfoga över sin egen kollektivtrafik. Vi kan då lättare styra såväl prissättning, som kvalitet och linjer. Att Lunds kommun har haft högre ambitioner med sin kollektivtrafik än många andra kommuner har lätt till att vi har fått en högklassig lokal kollektivtrafik med relativt låga priser. Det är en kollektivtrafik som gör det möjligt för många lundabor att välja bort bilen. Genom att ha kontroll på stadsbusstrafiken har vi också haft möjligheten att tidigt dra linjer till utbyggnadsområden så att de som flyttar till ett nybyggt område inte behöver skaffa en bil för att lösa sina transportbehov.

Den borgerliga majoriteten hävdar att vi även i fortsättningen kommer att kunna påverka planeringen av kollektivtrafiken, men att lämna synpunkter till regionen och hoppas på att de beaktas är inte i närheten av det inflytande vi har när vi själva ställer kraven i upphandlingen. Nej, ska vi ha något extra får vi nu beställa dyr tilläggstrafik.

När nu den borgerliga majoriteten nu ändå har bestämt sig för att göra denna överlämning av stadsbusstrafiken till Region Skåne kunde man ha hoppats på att förhandling skulle ha skett så att det exempelvis blivit tillskott i finansieringen av Lunds stadstrafik så att den blivit mer likvärdig i jämförelse med stadstrafiken i Malmö och Helsingborg. Region Skåne betalar hela underskottet på 970 kr/inv i Helsingborg och 700 kr/inv i Malmö medan man i Lund enbart betalade 360 kr/inv år 2010. Nivån på skattebidraget från regionen har legat på i princip samma nivå under hela 2000-talet. Att Lunds stadstrafik har en högre intäkts(taxe-)finansiering och ett lägre underskott per invånare som måste betalas av skattekollektivet än stadstrafiken i Helsingborg och Malmö gör det förstäligt att regionen ser övertagandet av Lunds stadstrafik som en lönsam affär.

Så vad får vi i Lund då tillgodo? Ja, inte skrevs det in några krav i avtalet om överlämning. Regionen kan tänka sig att ta över en person från personalstyrkan på förvaltningen om Lund skulle vilja. Servicebussarna lär bli ett minne blott med tanke på det svaga intresse som regionen visat för denna typ av kollektivtrafik och att servicebussarna enbart ingår i avtalet som en option vilken regionen kan välja om de vill lösa in eller ej. Vi kan ju tänka oss vartåt valet lutar.

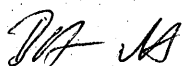
När man fattar rationella beslut bör man väga för- mot nackdelar. När vi från Miljöpartiet i Lund väger fördelarna med att behålla stadstrafiken mot nackdelarna med att lämna över den till regionen blir det tydligt för oss att det mest ansvarsfulla, demokratiska och hållbara vore att behålla stadstrafiken.

Med anledning av ovanstående reserverar oss därför till förmån för våra yrkanden.


Emma Berginger

Rolf Englesson


Petter Forkstam





Reservation

Kommunstyrelsens
sammanträde
120502

Ärende 17

Huvudmannaskapet för Lund stadstrafik

Lunds kommun har under flera år åtnjutit en särställning bland de skånska kommunerna i det att vi själva har ansvarat för och varit beställare av stadsbusstrafiken. Det är en särställning som har tjänat kommunen väl och som dessutom har inneburit fördelar för Skånetrafiken eftersom flera system och lösningar som senare har införts i hela länet har kunnat testas i verkligheten.

Motiven för överföringen till Skånetrafiken har framförallt varit ekonomiska eftersom Lunds kommun i dagsläget betalar i storleksordningen 16 miljoner årligen för stadstrafiken, något som inte skulle behövas med en ny huvudman. Men för att kunna bibehålla nuvarande kvalitet i stadstrafiken så förutsätter detta resonemang att Skånetrafiken investerar motsvarande belopp något som det inte finns några som helst garantier för. Snarare är sannolikheten stor att vi de kommande åren kommer att få se en successiv kvalitetsförsämring i Lunds stadsbusstrafik.

Vårt förslag till beslut:

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avslå förslaget

Men hänvisning till ovanstående reserverar vi oss till förmån för vårt eget yrkande.

Anders Almgren

Anna-Lena Hogerud

Björn Abellsson

ÄRENDE 18:

MARK- OCH BOSTADSFÖRSÖRJNINGSPROGRAM MBP 2013-2015 MED UTBLICK MOT 2017 - REMISSUTSKICK

Miljöpartiet ser det som viktigt att kommunens planering för mark- och bostadsförsörjning stödjer en hållbar utveckling. Såväl den ekologiska som den sociala dimensionen av hållbar utveckling måste beaktas.

Med tanke på kommunfullmäktiges mål att halvera utsläppen av växthusgaser till 2020 och att utsläppen ska vara nära noll 2050 är det viktigt att vi beaktar klimataspekten i alla beslut. Bostäder är ett av de tre områden som orsaker mest utsläpp i Sverige (de övriga anses vara bilen och "biffen"). En byggnad har en mycket lång livslängd och vi kan nästan räkna med att de bostäder vi bygger idag också kommer att finnas kvar år 2050 då våra växthusgasutsläpp ska vara närmast noll. Därför är det viktigt att vi bygger bostäder som kräver så lite energi som möjligt för uppvärmning. Även EU har direktiv om att standarden för nybyggnation senast år 2020 så vara "nära-noll-energihus".

I remissversionen av Mark- och bostadsförsörjningsprogrammet (MBP) nämns det fullmäktigebeslut som innebär att minst hälften av nyproduktionen av byggnader bör hålla Miljöklass B eller bättre enligt Miljöbyggprogram Syd. Det står också att man diskuterar möjligheten att uppnå Miljöklass A inom kärnområde Energi med aktuella byggherrar. Vi från Miljöpartiet menar dock att detta är långt ifrån tillräckligt. Vi anser att all nyproduktion egentligen borde ske enligt Miljöbyggprogrammets klass A på kärnområde energi, men tycker att det i ett första steg kan vara realistiskt att ha som målsättning att minst 30 % av nybyggnationen kan uppnå detta mål. Detta mål borde ingå i Mark- och bostadsförsörjningsprogrammet.

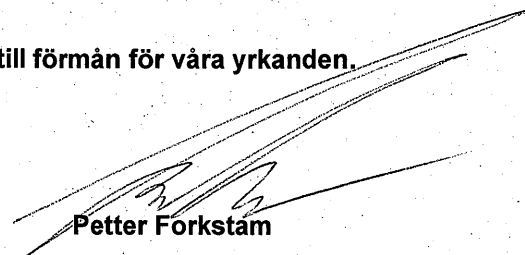
De konsekvenser som klimatförändringarna för med sig bör också i högre grad beaktas och därför är det viktigt att även frågor om dagvattenhantering och grönstruktur tas upp såväl i Mark- och bostadsförsörjningsprogrammet som i andra planer.

Slutligen vill vi också påpeka att det finns ett stort behov av fler hyresrätter i Lunds kommun och detta bör prioriteras i det fortsatta arbetet med Mark- och bostadsförsörjningsprogrammet.

Med anledning av ovanstående reserverar oss därför till förmån för våra yrkanden.


Emma Berginger

Rolf Englesson


Petter Forkstam

AB

Reservation

**Kommunstyrelsens
sammanträde
120502**

Ärende 18

Mark- och bostadsförsörjningsprogram MBP 2013-2015 med utblick mot 2017

I förslaget till Mark- och bostadsförsörjningsprogram saknas flera viktiga strategiska delar. Bland annat saknas en djupare analys av kommunens framtida behov av markresurser och markanvändning exempelvis framtida skol- förskole- och infrastrukturprojekt.

Vi saknar också en kraftig ambitionshöjning kring byggande av hyresrätter samt tydliga målsättningar för hur arbetet med miljöbyggprogram SYD kan intensifieras. En uttalad målsättning om att minst 30 procent av byggnationen ska uppnå energiklass A bör ingå i programmet.

Vårt förslag till beslut:

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att yttra sig över Mark och bostadsförsörjningsprogrammet enligt Kommunkontoret med följande tillägg:

I MBP saknas en djupare analys av kommunens behov av mark för sina verksamheter. För att ha framförhållning inför köp av mark till markreserv bör krav ställas på en fördjupad analys.

I kartmaterialet finns markering för förskola, skola men en djupare analys saknas. Skall vi bygga en ny gymnasieskola så finns ingen notis om detta. Även behovet av mark för infrastruktur verkar bristfälligt. MBP bör ge en samlad bild av markbehovet och byggandet, övriga markbehov bör sammanfattas i en egen rubrik så att det inte försvinner i bostadsbyggandet.

Under de kommande åren bör byggande av hyresrätter tydligt prioriteras, behovet är stort och hyresrätter har extra fördelar under lågkonjunktur när köpkraften är låg.

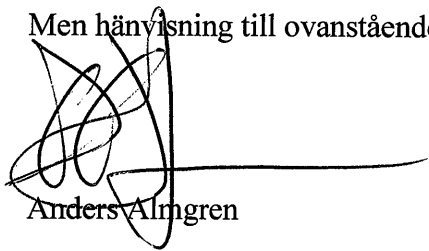
I det fortsatta arbetet med Mark och bostadsförsörjningsprogrammet bör det tas fram en tydlig planering för hur kommunen i exploateringsavtal kan använda sig av krav utifrån Miljöbyggprogram SYD för att få ett miljövänligare byggande. Minst 30 procent av byggnationen skall uppnå energiklass A enligt Miljöbyggprogram SYD.

Dalby stationsområde bör flyttas tillbaka till påbörjandeår 2013 och i övrigt tidigareläggas ett år som i föregående års fastställda Mark och Bostadsförsörjningsprogram.

ASB

All nyexploatering förses med en planbestämmelse som föreskriver de åtgärder som behöver vidtas för att minimera tillskottsvatten till kommunens avlopps nät. Dagvatten ska omhändertas lokalt. Träd med stammar som har en diameter på 20 cm eller mer får inte fällas utan marklov.

Men hänvisning till ovanstående reserverar vi oss till förmån för vårt eget yrkande.



Anders Almgren

Anna-Lena Hogerud



Björn Abelson

AA 2/17

ÄRENDE 26:

MOTION (MP) "EN KÖTTFRI DAG FÖR KLIMATETS, MILJÖN OCH HÄLSANS SKULL!"

Att ta klimatfrågan på allvar verkar vara svårt för Lunds borgerliga majoritet – särskilt om det innebär att man måste fatta beslut med praktiska konsekvenser. Trots att alla nämnder lämnade positiva remissvar på motionen om införandet av en köttfri dag enligt konceptet Köttfri måndag, valde den borgerliga majoriteteten att föreslå kommunfullmäktige att avslå förslaget.

Målet med köttfri måndag är en mer hållbar och blandad kost. Det handlar om att elever, lärare, bespisingpersonal och föräldrar ska göras medvetna om att en måltid kan vara fullgod även med en annan proteinkälla än kött. Köttkonsumtionen har ökat med 70 % sedan 60-talet (enl Jordbruksverket), vilket får konsekvenser för såväl hälsan som klimatet.

Många människor blir positivt överraskade när de får prova på vällagad vegetarisk kost då det finns många fördomar såväl om den vegetariska kosten som att man *måste* äta kött för att bli mätt. En köttfri dag i enlighet med motionen och de föreslagna utbildningsinsatserna skulle ge skolbarnen en större medvetenhet om vilka kostalternativ som finns samtidigt som Lunds kommun skulle kunna göra en insats för ett hållbarare klimat.

Med anledning av ovanstående reserverar oss därför till förmån för vårt yrkande om att föreslå fullmäktige att bifalla motionen.


Emma Berginger

Rolf Englesson


Petter Forkstam

AS BA