

Justerat tisdagen den 23 februari 2010

Inger Linge

Conny Andersson

John Glas

§ 1 **Inledning**

Ordföranden förklarade sammanträdet öppnat.

Upprop förrättades och närvaro och frånvaro på grund av anmälda förhinder antecknades enligt uppropslistan, bilaga 1.

Fullmäktige godkände de anmälda förhindren.

§ 2 **Kungörelse och annonsering**

Kungörelsen anslogs den 28 januari 2010 på landstingets anslagstavla och skickades samma dag till fullmäktiges ledamöter och ersättare samt till länsstyrelsen.

Föredragningslistan infördes den 1 och 2 februari 2010 i de tidningar där enligt fullmäktiges beslut annonsering ska ske.

Tillägg till föredragningslista anslogs den 5 februari 2010 på landstingets anslagstavla och skickades samma dag till fullmäktiges ledamöter och ersättare.

Sammanträdet hade därmed kungjorts i laga ordning.

§ 3 **Justering**

Att tillsammans med ordföranden justera protokollet utsågs förste och andre vice ordföranden.

Protokollet ska justeras senast tisdagen den 23 februari 2010.

§ 4 **Anmälan av länsstyrelsens beslut att för tiden t.o.m. den 31 oktober 2010 till ny ersättare i valkrets 4 efter Johan Ingerö (FP) utse Maryam Barkadehi (FP) och till ny ersättare i valkrets Ost efter Anna-Karin Johansson (KD) utse Leif Kennerberg (KD)** LS 0910-0919, 0911-0957

Efter förslag från ordföranden lades anmälan till handlingarna.

§ 5**Fusion av de vilande bolagen Leasingaktiebolaget Garnis, Västra Servicegruppen Aktiebolag och Vecura AB (förslag 1)**

LS 0908-0671

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att besluta om fusion genom absorption av nedan angivna bolag i Landstingshuset i Stockholm Aktiebolagkoncernen enligt följande;

att besluta om godkännande av Leasingaktiebolaget Garnis (556130-5888) fusioneras in i moderbolaget Aktiebolaget Stockholms läns landstings Internfinans (556449-9183) som är övertagande bolag, och att Leasing Garnis registreras som bifirma i Aktiebolaget Stockholms läns landstings Internfinans

att besluta om godkännande av att Vecura AB (556627-6282) fusioneras in i moderbolaget Huddinge Universitetssjukhus AB (556574-4520) som är övertagande bolag och att Vecura registreras som bifirma i Huddinge Universitetssjukhus AB

att besluta om godkännande av att Landstingshuset i Stockholm AB:s firmatecknare under tecknar och godkänner fusionsplan för aktieägaren Stockholms läns landsting vad gäller de fusioner som anges i föregående två *att*-satser

att besluta om godkännande av att Västra Servicegruppen Aktiebolag (556489-0761) fusioneras in i moderbolaget Landstingshuset i Stockholm Aktiebolag (556477-9378) som är övertagande bolag

att besluta om uppdrag till landstingsstyrelsens ordförande att underteckna och godkänna fusionsplan för aktieägaren Stockholms läns landstings räkning vad gäller den fusion som anges i föregående *att*-sats

att uppdraga åt de aktuella bolagen att genomföra de åtgärder som fullmäktiges beslut innebär.

§ 6**Nytt Skärgårdspolitiskt program (förslag 2)**

LS 0911-0970

Anf. 1-49

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Gustav Andersson, Erik Langby, Staffan Holmberg, Leif Kroon, Raymond Svensson, Lennart Rohdin, Vivianne Gunnarsson, Mikael Freimuth, Mats Skoglund, landstingsrådet Dag Larsson, Kjell Treslow, Mona Rudenfeldt, Ingvar von Malmborg, Jan Stefansson, Jan Olov Sundström, Fredrik Kronberg, landstingsrådet Raymond Wigg, Anna Kettner, Lotta Lindblad-Söderman samt Regiana Hortin.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till S- och V-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till MP-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anta det skärgårdspolitiska programmet med nedanstående tillägg

att uppdra till berörda nämnder, bolag och styrelser att ta ansvar för att programmet används och genomförs samt redovisa hur de bidragit till genomförandet av programmet

att uppdra till landstingsstyrelsen att ta ansvar för den samlade uppföljningen av programmets genomförande.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av S- och V- ledamöterna och av MP-ledamöterna.

§ 7**Föreskrifter för hantering av landstingsägd konst i samband med huvudmannaskapsförändringar (förslag 3)**

LS 0911-0980

Anf. 50-63

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Birgitta Rydberg, Agnetha Boström, Jan Strömdahl, Ingvar von Malmberg, landstingsrådet Ingela Nylund Watz samt Gizela Sladic.

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall med instämmande av V-ledamöterna till MP-ledamöternas framlagda förslag innebärande en förändring av att-satserna i förhållande till reservationen i landstingsstyrelsen enligt följande ” *att* utreda och komplettera föreskrifterna i enlighet med vad som föreslås i reservationen nedan, *att* beslut om försäljning av konst ska fattas av kulturnämnden för belopp under 100 000 kronor respektive av landstingsfullmäktige då beloppet överstiger 100 000 kronor.”

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att fastställa föreskrifter för hantering av landstingsägd konst i samband med huvudmannaskapsförändringar i enlighet med landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av MP- och V-ledamöterna, bilaga 2.

§ 8**Avsiktsförklaring om tidigareläggning av spårutbyggnader i Stockholms län (förslag 4)**

LS 0910-0888

Anf. 64-66

I ärendet yttrade sig Yvonne Blombäck, Åke Askensten samt Gunilla Roxby Cromvall.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till MP-ledamotens tilläggsyrkande innebärande ”att i kommande investeringsbudget, även lägga in medel till spårbilsbanor”.

Ordföranden ställde först propositioner om bifall respektive avslag till landstingsstyrelsens förslag och fann att fullmäktige bifallit förslaget.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att godkänna avsiktsförklaring mellan Stockholms läns landsting och Banverket om tidigareläggning av spårutbyggnader i Stockholms län.

Sedan ställde ordföranden propositioner om bifall respektive avslag till MP-ledamöternas tilläggsyrkande och fann att fullmäktige avslagit yrkandet.

BESLUT

Fullmäktige beslutade *att* avslå MP-ledamöternas tilläggsyrkande.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av MP-ledamöterna.

UTTALANDE

V-ledamöterna lät till protokollet anteckna särskilt uttalande likalydande med uttalandet i landstingsstyrelsen.

§ 9**Motion 2008:39 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om att återinföra trådbussar i Stockholms innerstad (förslag 9)**

LS 0812-1157

Anf. 67-85

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall, landstingsråden Christer G Wennerholm, Lars Dahlberg, Jan Stefansson, Sverre Launy, Yvonne Blombäck, Åke Askensten, Stella Fare samt Tage Gripenstam

- 1) bifall med instämmande av S-ledamöterna till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till V-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till MP-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att avslå motionen.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av V-ledamöterna och av MP-ledamöterna.

§ 10

Frågestund

LS 1002-0136

Anf. 86-145

- 1) Peter Andersson (S) till landstingsrådet Birgitta Rydberg (FP): Avser du att se till att det införs ett sprututbytesprogram före mandatperiodens utgång?
- 2) Birgitta Sevefjord (V) till landstingsrådet Birgitta Rydberg (FP): Kommer förslaget om införande av sprututbytesprogram i enlighet med Narkotikapolitiska utredningens förslag upp till beslut inom kort?
- 3) Yvonne Blombäck (MP) till landstingsrådet Christer G Wennerholm (M): Är du beredd att låta SL öppna upp några tunnelbanestationer i Stockholm då temperaturen är under -12 C?
- 4) Tove Sander (S) till ordföranden i programberedning 4, Gunilla Helmersson (M): Är det ett misstag att IVF-behandlingar inte ingår i vårdgarantin i Stockholms läns landsting då den ingår i den nationella vårdgarantin?
- 5) Håkan Jörnehed (V) till landstingsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M): Anser du att det vidtagits tillräckliga åtgärder för att komma tillrätta med den bristande städningen på sjukhusen i SLL?
- 6) Erika Ullberg (S) till landstingsrådet Christer G Wennerholm (M): Tycker du att SL har gjort tillräckligt för att säkerställa att pendeltågstrafiken ska fungera vintertid?
- 7) Jan Strömdahl (V) till landstingsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M): Är finanslandstingsrådet berett att kräva ersättning från kommuner och andra väg(o)hållare som misskött snöröjningen för de extra kostnader man förorsakat värden och kollektivtrafiken?
- 8) Juan Carlos Cebrian (S) till ordföranden i programberedning 1, Pia Lidwall (KD): Avser du att ta initiativ till att hemsjukvården överförs till kommunerna under den här mandatperioden?
- 9) Johan Sjölander (S) till landstingsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M): Känner du dig trygg i att personalorganisationerna är nöjda med hur de inbjudits att delta i arbetet med landstingets nya personalpolicy?
- 10) Anna Kettner (S) till landstingsrådet Christer G Wennerholm (M): Anser du det vara en bra prioritering att låta skolungdom komma sist i övergången till SL-Access?

Frågorna antecknades som besvarade.

§ 11

Avtal om medfinansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholmsregionen – Stockholmsförhandlingen (förslag 5)

LS 0911-0958

Anf. 146-226

I ärendet yttrade sig landstingsråden Christer G Wennerholm och Lars Dahlberg, Yvonne Blombäck, Gunilla Roxby Cromvall, Erik Langby, Demba Bah, Jan Strömdahl, Lennart Rohdin, landstingsråden Ingela Nylund Watz och Catharina Elmsäter-Svärd, Tage Gripenstam, Johan Sjölander, Jan Stefansson, landstingsrådet Raymond Wigg, Charlotte Broberg, Nanna Wikholm, Sverre Launy, Olov Lindquist, Ingvar von Malmberg samt Vivianne Gunnarsson.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till S-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till V- och MP-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att godkänna avtal mellan Vägverket, Banverket, länsstyrelsen i Stockholms län, Kommunförbundet i Stockholms län, Stockholms stad samt Stockholms läns landsting om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsöverenskommelsen.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av S-ledamöterna samt V- och MP-ledamöterna.

§ 12***Bordlagd motion 2008:16 av Jerry Adbo (S) om förebyggande åtgärder för spridning av HIV (förslag 104)***

LS 0804-0378

Anf. 227-241

I ärendet yttrade sig Jerry Adbo, Marie Ljungberg Schött, Håkan Jörnehed, landstingsrådet Raymond Wigg samt Rolf Bromme.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till S-, V- och MP-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

Begärd omröstning genomfördes enligt följande godkända voteringsproposition.

Den som bifaller landstingsstyrelsens förslag röstar ja. Den det ej vill röstar nej. Vinner nej har fullmäktige beslutat enligt S-, V- och MP-ledamöternas förslag.

Efter omröstningen konstaterade ordföranden att sammanräkningstablan visade 75 ja-röster, 56 nej-röster, och att 18 ledamöter var frånvarande.

Hur ledamöterna röstade framgår av bilaga 3.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av S-, V- och MP-ledamöterna.

§ 13**Motion 2008:34 av Dag Larsson m.fl. (S) om rätt till personlig coach för unga människor med psykisk sjukdom/funktionshinder (förslag 6)**

LS 0810-0902

Anf. 242-250

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Dag Larsson, Ingvar von Malmborg, landstingsråden Birgitta Sevefjord och Birgitta Rydberg, Lena Appelgren samt Anita Attergren Granath.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till S- och V-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till MP-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av S- och V- ledamöterna och av MP-ledamöterna.

§ 14**Motion 2008:3 av Johan Sjölander (S) om trygghetsskapande åtgärder inom kollektivtrafiken (förslag 7)**

LS 0802-0155

Anf. 251-267

I ärendet yttrade sig Johan Sjölander, landstingsrådet Christer G Wennerholm, Yvonne Blombäck, Gunilla Roxby Cromvall, Stella Fare samt Charlotte Broberg,

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall med instämmande av V- och MP-ledamöterna till S-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av S-, V- och MP-ledamöterna.

§ 15

Motion 2008:33 av Raymond Wigg m.fl. (MP) om deltagande i Europeiska Trafikantveckan (förslag 8)

LS 0810-0901

Anf. 268-275

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Raymond Wigg, Jan Strömdahl, Yvonne Blombäck samt landstingsrådet Christer G Wennerholm.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till V- och MP-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att avslå motionen.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av V- och MP-ledamöterna.

§ 16

Motion 2008:40 av Jan Strömdahl (V) om tunnelbanan Slussen – Gamla Stan (förslag 10)

LS 0812-1158

Anf. 276-283

I ärendet yttrade sig Jan Strömdahl, landstingsrådet Christer G Wennerholm, Yvonne Blombäck samt Vivianne Gunnarsson.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till V-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till MP-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att avslå motionen.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av V-ledamöterna och MP-ledamöterna.

§ 17**Motion 2009:5 av Sverre Launy (V) om ny spårbunden tvärförbindelse (förslag 11)**

LS 0902-0155

Anf. 284-286

I ärendet yttrade sig Sverre Launy och Yvonne Blombäck.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till V-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen
- 2) bifall till MP-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att avslå motionen.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av V-ledamöterna och av MP-ledamöterna.

§ 18**Motion 2009:8 av Nanna Wikholm (S) om bättre zongränser i SL-trafiken (förslag 12)**

LS 0904-0327

Anf. 287-305

I ärendet yttrade sig Nanna Wikholm, landstingsrådet Christer G Wennerholm, Yvonne Blombäck, Gunilla Roxby Cromvall, Anna-Lena Östman, Helena Ekekhil, Mona Rudenfeldt, Jan Holmberg, Lennart Rohdin samt Stella Fare.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till S-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till V- och MP-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av S-ledamöterna och av V- och MP-ledamöterna.

§ 19**Motion 2009:10 av Lars Dahlberg (S) om höjd säkerhet i SL-trafiken (förslag 13)**

LS 0904-0329

Anf. 306-312

I ärendet yttrade sig landstingsråden Lars Dahlberg och Christer G Wennerholm, Gunilla Roxby Cromvall, Yvonne Blombäck samt Peter Kockum.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall med instämmande av MP-ledamöterna till S- och V- ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av S-, V- och MP-ledamöterna.

§ 20**Motion 2009:14 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om att sätta fart på Waxholmsbolaget (förslag 14)**

LS 0905-0430

Anf. 313-321

I ärendet yttrade sig Vivianne Gunnarsson, Mikael Freimuth, Jan Strömdahl, samt Ingvar von Malmborg.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till V- och MP-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av V- och MP-ledamöterna.

§ 21**Motion 2009:15 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om att utveckla kollektivtrafiken på vatten (förslag 15)**

LS 0905-0431

Anf. 322-339

I ärendet yttrade sig Vivianne Gunnarsson, Mikael Freimuth, Yvonne Blombäck, Jan Strömdahl, Jan Stefansson, Lennart Rohdin, Ingvar von Malmborg samt Stella Fare.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till V-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till MP-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen

Ordföranden ställde propositioner om bifall till yrkandena ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

Reservation mot fullmäktiges beslut anfördes av V-ledamöterna och av MP-ledamöterna.

§ 22**Valärenden (förslag 16)**

LS 0809-0820, 0810-0944, 0903-0263, 0283, 0910-0894, 0911-0987, 0912-1014, 1018, 1057, 1063, 1001-0037, 0065, 1002-0107, 0139

Fullmäktige beslutade att medge befrielse för Johan Settersjö (MP) från uppdraget som ersättare i fullmäktige valkrets SV och för Zelal Ölcer (FP) från uppdraget som ersättare i fullmäktige, valkrets 6.

Sedan togs val av ledamöter till SL Kundtjänst AB upp till behandling.

Ordföranden frågade om fullmäktige kunde medge undantag från reglementet för landstingsstyrelsen och dess utskott så att valet kunde genomföras utan beredning från allmänna utskottet.

Fullmäktige beslutade enligt ordförandens förslag att utan beredning till ledamöter i SL Kundtjänst AB intill slutet av ordinarie bolagsstämma 2010 välja Gunnel Forsberg (-), Ann-Sofie Chudi (-) och Ragna Forslund (-).

Fullmäktige valde sedan enligt valberedningens förslag

Länsrätten intill utgången av 2010

Nämndemän

M	Tommy Lekenmyr	C	Miguel de Paula
M	Anita Dath	S	Börge Hellström
M	Göta Glemme	S	Laila Björkqvist
M	Leif Skantze	S	Annett Haaf
M	Christina Tibblin	S	John van den Tempel
M	Daniel Snällman	S	Bo Tengberg
M	Angelica Bergman Bille	S	Halina Kowalski
M	Manne Bergström	S	Emina Jukovic
M	Lars Furugård	S	Henrik Due
M	Mikael Zillén	S	Christer Nilsson
M	Olof Hagstrand	S	Bodil Almgren
M	Ulf Bourker-Jacobsson	S	Joanna Mossberg
M	Eva Jacobsson	S	Joar Wennerlund
M	Katja Hessle	S	Patrik Widén
FP	Inga Osbjer	S	Lena Harmelius
FP	Gudrun Steffenssen	S	Åke Dahlberg
FP	Viveca Sundén	MP	Jenny Abrahamsson
KD	Marianne Essén	MP	Majken Humle
KD	Iwona Sjölie	MP	Coura Mbaye
KD	Marina Petsova		
S	Madelene Syrén		(efter Raymond Hansson)
S	Margareta Lydén-Lövkvist		(efter Catrin Larsson)

Svea Hovrätt intill utgången av 2010

Nämndemän

M	Gustaf Palm	(efter Mikael Onegård)
C	Kent Ivarsson	(efter Karin Liljengård)

Övervakningsnämnden Stockholm Söder intill utgången av 2010

Ledamot

C	Margareta Hedström	(efter Bengt Nylander)
---	--------------------	------------------------

Fullmäktige beslutade enligt valberedningens förslag att bordlägga val av

nitton nämndemän i Länsrätten, dels efter Inga B Agnér (M), Sonny Österman (M), Conny Eklund (M), Birgitta Lagerlund (M), Juana Pérez de Olsson (S), Berivan Öngörur (V), Toivo Jokkala (V) och Inger Gemicioglu (V), dels fem nya platser för (M), två platser för (FP), en plats för (C) och tre platser för (V).

tre nämndemän i Svea Hovrätt efter Christina Brofalk (C), Pablo Lizama Farias (V) och Gilda Cordova (V).

en ledamot i skattenämnden för skattekontor 5-8, (V).

en ledamot i skattenämnden vid Storföretagsregionen, Stockholmskontoret efter Sören Swärd (M).

en ersättare i övervakningsnämnden Stockholm Norr efter Anita Hagelbeck (FP).

§ 23**Anmälan av nya motioner**

LS 1002-0138

Nr 2010:01 av Gunilla Roxby Cromvall m fl (V) om att SL ska se cykling som en del av hela resan

Motionen remitterades till landstingsstyrelsen för beredning.

§ 24**Bordlagd interpellation 2009:48 av Raymond Wigg (MP) om landstingets miljöprogram**

LS 0910-0841

Fullmäktige beslutade bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 25**Interpellation 2009:52 av Birgitta Sevefjord (V) om utökat stöd till rehabilitering av tortyroffer**

LS 0912-1019

Anf. 340-345

Interpellationen är ställd till landstingsrådet för frågor. Fullmäktige medgav den 8 december 2009 att interpellationen fick ställas.

Svar på interpellationen, se bilaga 4.

Landstingsrådet Birgitta Rydberg hänvisade till det skriftliga svaret. Vidare yttrade sig landstingsråden Birgitta Sevefjord och Birgitta Rydberg.

§ 26**Interpellation 2009:53 av Lena-Maj Anding (MP) om psykospatienters rätt till stöd för livsstilsförändringar**

LS 0912-1020

Fullmäktige beslutade bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 27**Interpellation 2009:54 av Jakob Dencker (MP) om alarmerande hög frekvens av autism bland somaliska barn**

LS 0912-1021

Fullmäktige beslutade bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 28**Anmälan av interpellationer**

LS 1002-0121--0131

Nr 2010:1 av Ingela Nylund Watz (S) om patientens rätt till vård i tid

Nr 2010:2 av Birgitta Sevefjord (V) om svårigheten att genomföra handlingsprogrammet Omhändertagande av våldsutsatta kvinnor

Nr 2010:3 av Raymond Wigg (MP) om inrättande av en kommission för patientsäkerhet vid Astrid Lindgrens Barnsjukhus

Nr 2010:4 av Lars Dahlberg (S) om pendeltågstrafiken

Nr 2010:5 av Sverre Launy (V) om bristande trafikinformation vid förseningar

Nr 2010:6 av Yvonne Blombäck (MP) om information i kollektivtrafiken

Nr 2010:7 av Håkan Jörnehed (V) om hanteringen av Äldreteam Huddinge och dess framtid

Nr 2010:8 av Raymond Wigg (MP) om projektet Äldreteamet i Huddinge

Nr 2010:9 av Erika Ullberg (S) om den bristande störningsinformationen i SL-trafiken

Nr 2010:10 av Sverre Launy (V) om stora brister i snöröjningen

Nr 2010:11 av Sverre Launy (V) om ökade sjukvårdskostnader till följd av bristande snöröjning

Interpellationerna ska besvaras vid nästa sammanträde.

AVSLUTNING

Ordföranden avslutade sammanträdet kl 21:20.

Vid protokollet

Peter Freme

Anföranden vid Stockholms läns landstingsfullmäktiges möte den 9 februari 2010

§ 6 Nytt Skärgårdspolitiskt program

Anförande nr 1

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Stockholms skärgård är unik. Ingen annanstans i världen finns en så vidsträckt skärgård i ett skyddat innanhav så nära en storstadsregion. De värden som finns i skärgården – kultur, miljö, traditioner, företag och boende – förpliktigar inte minst oss i landstinget, som spelar en central roll för skärgården.

På många sätt är skärgården stark. Jag tänker bland annat på kombinationsföretagare, som tampas med krångliga regelverk, pendlare som kan ha två till tre timmars resa i endera riktningen och äldre som bor praktiskt taget ensamma på öar under vintertid, där närmaste vårdcentral kan ligga en halv dagsresa bort. Den täthet som finns på många ställen i skärgården när det gäller småföretag, föreningsliv och civilsamhälle hör till det unika i Sverige. Jag tror faktiskt att Gnosjöbygden, som ofta framhålls som en företagarmiljö, kommer i skuggan av en ö som Möja, där det på drygt 200 invånare finns 60 företag och 50 föreningar. Inte minst därför är landstingets olika verksamheter särskilt viktiga för skärgården – mer så än på fastlandet, där nästa vårdcentral kan ligga redan en tunnelbanestation längre bort.

En levande skärgård är för mig i grunden en fråga om valfrihet, att vi som politiker ska bejaka en mångfald av olika livsstilar och kulturer. En levande skärgård skapar därför valmöjligheter för medborgare att välja sin egen livsstil och boendemiljö och mål i livet. Därför är det så viktigt att de befintliga skärgårdssamhällena på öar utan fast vägförbindelse kan överleva och behålla sin livskraft. Det är en fråga om mångfald, och denna ambition att bevara den mångfalden är i grunden det som ligger bakom alla insatser som finns i skärgårdspolitiken.

Ordförande, fullmäktige! I förslaget till program finns det ett par saker som jag särskilt vill lyfta fram, bland annat vår målsättning i alliansen att bidra till att positionera skärgården som ett besöksmål och för en förlängd turistsäsong. Vår satsning på att erbjuda rabatterade priser för ungdomsgrupper i Waxholmstrafiken är en sådan satsning, som är i samklang med det arbete Skärgårdsstiftelsen gör för att uppnå målsättningarna i sin Vision 2020, att öppna upp skärgården för nya grupper av besökare.

Skärgården som helhet har en komplex befolkningsutveckling. Å ena sidan bor fler och fler i skärgården, men samtidigt finns det oroväckande tecken på många håll att allt färre ungdomar bor kvar. Vissa öar har en stabil befolkningsutveckling, medan andra har problem att få en sammansatt befolkning och en balans i sin befolkning som kan utgöra underlag för samhällsservice, skolor, affärer och så vidare.

Så bilden av skärgården som avfolkningsbygd stämmer bitvis, men bara delvis – men det är tillräckligt för att vi ska ha anledning till oro för de ställen där befolkningsutvecklingen är instabil. Jag hoppas att vår satsning på att göra det lättare för ungdomsgrupper att komma ut i skärgården kan bidra till att en och annan ungdom från fastlandskommunerna också får upp ögonen för skärgården, inte bara som en plats att besöka utan också som en plats att bo som ung vuxen. Möjligheterna att hitta trafiklösningar på tvären är viktiga såväl för ungdomars sociala liv som för arbetsmarknad, näringsliv och turistnäring.

Waxholmsbolagets roll i skärgården är svår att överskatta. Bolagets roll är särskilt viktig i den yttre skärgården, men jag tror också att pendling på Stockholms inre vatten kommer att bli allt viktigare i takt med att kommuner som Nacka, Värmdö och Lidingö utvecklas. Därför tar vi höjd för behoven att överväga båttrafik på de inre vattenvägarna, men vi säger också att kommuner och andra aktörer, framför allt näringsidkare och rederier, har en roll att spela i detta. Mycket har skrivits om behovet av en levande skärgård genom åren. Därför är jag glad att kunna konstatera att det program vi nu antar är långt ifrån en papperstiger. Landstinget har omfattande åtaganden i och för skärgården, med allt ifrån kollektivtrafik,

vårdcentraler, ambulanser och regionplaneringsansvar. Med en så stor organisation är det en nödvändighet att säkra att alla drar åt samma håll. Därför markerar vi från alliansens sida och från landstingsstyrelsens sida behovet av konsekvensbeskrivningar vid beslut.

Är min tid redan slut? Då får jag helt enkelt yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 2

Erik Langby (M): Fru ordförande, fullmäktige! Jag kan börja med att helt och hållet instämma i det som Gustav Andersson hann säga i sitt inlägg. Jag utgår från att han kommer tillbaka med ytterligare klokskap.

Det här är ju ett program för landstingets egna insatser i skärgården. Jag kan tänka mig att det kan finnas en och annan som kanske undrar: Hade vi inte ett program för skärgården ganska nyligen? Det var den så kallade delregionala planen. Det handlade om våra idéer, så att säga en nedbruten Rufs, för att försöka beskriva vad *alla* olika parter bör tänka på när man ska hantera de särskilda frågor som rör skärgårdens utveckling. Man kan säga att det var en strukturell plan och idé om den sammantagna utvecklingen. Nu har vi ett program för det som är landstingets egna insatser. Det är självklart att det hänger ihop, men det är också så att det är lite andra frågor med i det här.

Vår politik går ju mycket ut på att frigöra möjligheter. Det är inte så att vi i den här salen eller andra politiker kan så att säga leva livet i skärgården åt människorna som bor och verkar där, men vi kan naturligtvis undanröja hinder, och vi kan bidra till att skapa möjligheter. Det är det som gör att ett samhälle fungerar, att ett samhälle växer – att människor kan stå på egna ben och att man får en positiv utveckling, som då också ger tillfällighetsbesökare och många andra en glädje av att kunna ha en levande skärgård.

Ett av de främsta medlen för att bidra till att det går att bo och verka i skärgården är naturligtvis det som vi gör från landstingets sida när det gäller transporter på olika sätt. Det kommer andra att talare senare att återkomma till.

Det finns väl också anledning att påminna sig om att en hel del politik långt utanför det som vi kan bestämma i den här salen väldigt tydligt påverkar förutsättningarna för livet i skärgården. Ta bara det som är riksdagens och regeringens arbete med att man ska kunna fortsätta att ha säsongsanställda inom olika typer av näringar. Det är naturligtvis helt grundläggande för att många av de aktiviteter som finns och som vi alla uppskattar i skärgården, och som är viktiga för dem som ska bo där året runt och de företag som ska verka året runt, ska kunna fungera. Man måste självklart ha nationella regler som gör att det går att bedriva näringsverksamhet med de särskilda förutsättningar som gäller när man har så oerhört tydliga säsongsvariationer. Självklart har vi försökt bidra på olika sätt till att göra kunskaperna om de särskilda förutsättningarna i skärgården kända i rikspolitiken, och därmed har vi också fått det tillbaka. Det sätter vi naturligtvis mycket stort värde på.

Någonting som vi också har velat lägga kraft vid i arbetet från regionplanenämnden i processen kring det här är att gå igenom, som ni kan se i materialet, att genomförandefrågorna är oerhört viktiga och uppföljningsfrågorna är oerhört viktiga. Det är alltid trevligt med sådana här program, men det är ju bara om de blir genomförda – och det är mycket kopplat till uppföljning – som vi också får någonting att hända.

Jag vill för min del yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag, som är lika med det som kom från regionplanenämnden.

Anförande nr 3

Staffan Holmberg (S): Fru ordförande, ledamöter och åhörare! Det är lovvärt att landstinget nu arbetat fram ett nytt program för vår skärgårdspolitik. I förslaget understryks vikten av politisk långsiktighet. Det är en god ambition. Skärgårdens utveckling är beroende av tydliga beslut och långsiktiga strategier.

I det nu föreliggande förslaget har en del av de invändningar vi och flera remissinstanser riktade mot det tidigare förslaget tagits i beaktande. Särskilt glädjande är att majoriteten har lyssnat till våra synpunkter på att tydliga implementerings- och uppföljningsstrategier saknades i förslaget. En mer omfattande analys av skärgårdens särskilda behov och landstingets roll har också gjorts, och inom ett par områden är programmet mer långtgående än tidigare.

Vi ser särskilt fram emot att få ta del av den genomförandeplan för landstingsstyrelsens uppföljningsarbete som rimligen nu behöver utarbetas. Detta är viktigt för oss. Det får inte bli en dammsamlare i bokhyllan!

Skärgården står i dag inför en rad problem. Försämrad offentlig service, arbetstillfällen som försvinner, minskande befolkningstal på många öar och en åldrande befolkning är bara några av de problem som måste bemötas genom en aktiv politik.

Landstinget har ett avgörande ansvar i egenskap av regional aktör med de ekonomiska och politiska resurser som krävs för att skärgården ska kunna utvecklas positivt. Det måste framgå av det skärgårdspolitiska programmet att landstinget har för avsikt att hålla en mycket hög ambitionsnivå och tillföra de resurser som är nödvändiga för att bidra till en lösning på de problem som finns.

Problemen har accelererat snabbt under de senaste åren. Programmet bör klargöra att landstinget har en viktig uppgift som pådrivare.

I programmet bör det också slås fast att en strategi bör utarbetas för hur landstinget ska öka möjligheterna att arbeta i skärgården genom att förlägga arbetstillfällen till skärgården, men också dess närhet i kustområdena, så att pendling till arbetet på fastlandet kan möjliggöras.

Det är viktigt att det skärgårdspolitiska programmet klargör landstingets roll och att det regionala samordningsansvar som i dag inte fungerar tillfredsställande åligger landstinget. Detta bör tydliggöras i programmet.

Kollektivtrafiken är naturligtvis en avgörande fråga, såväl till lands som till sjöss, men särskilt till sjöss. Det innebär att man måste förbättra kollektivtrafiken i nord-sydlig riktning för att binda ihop skärgården på ett bättre sätt.

Skärgården ska betraktas som glesbygd. Därför råder särskilda förutsättningar för skärgården. Det innebär bland annat att offentlig service måste få kosta mer per invånare än i normalfallet. Gustav Andersson sade i en intervju i en tidning för ett par veckor sedan: Vi ska nu börja tänka efter före vi tar beslut. Det kanske är någonting som ni bör ta till er lite mera när det gäller till exempel införandet av Vårdval Stockholm, som har varit förödande för skärgården och vår glesbygd. Vi kan återkomma till det senare i debatten. Ambulanshelikoptern är ett sådant exempel, där ni har tagit bort läkare ombord på helikopterrarna, vilket har inneburit att glesbygden och vår skärgård har fått en avsevärt försämrad sjukvård.

Möjligheterna till företagande i skärgården är annorlunda än i normalfallet, det måste vi vara medvetna om. Företagandet präglas ofta av småskalighet och säsongarbete. Fraktstödet kan vara en avgörande faktor för att näringslivet ska kunna fungera. Därför menar vi socialdemokrater att fraktstödet måste bli tydligare och utökas i fortsättningen.

Det bör göras tydligare skrivningar i programmet om att landstinget har en viktig roll för bevarande av skärgårdens miljö och dess unika växt- och djurliv.

Fru ordförande! Jag återkommer senare i debatten, när det finns mera tid, men jag yrkar redan nu bifall till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets reservation i landstingsstyrelsen.

Anförande nr 4

L e i f K r o o n (KD): Fru ordförande, ledamöter! Jag tänker inte uppehålla mig så mycket vid de processmässiga aspekterna på skärgårdspolitik utan ta upp ett antal punkter som mera visar den enskilda människans situation.

Vi säger ju att vi i skärgården har ett väldigt starkt kort när det gäller att skapa norra Europas mest attraktiva storstadsregion. Det tror jag att alla, vare sig man har bott hela sitt liv här i trakten som jag eller har flyttat hit, upplever. Skärgården är omistlig för oss.

För att vi ska kunna leva upp till förväntningarna måste man förstå vilka skilda förutsättningar som finns. Vissa saker måste vi bevara – de är omistliga – men det är också en massa saker som måste utvecklas för att det ska fortsätta, bli än mer tillgängligt, locka än fler människor hit ut. Vi pratar om skilda förutsättningar mellan innerskärgården, ytterskärgården och mellanskärgården – hoppas alla förstår vad jag talar om. Vi räknar kanske inte in Mälåröarna, men där finns också en sorts skärgård som ibland dras in i det här sammanhanget. Där ute har vi norra skärgården och södra skärgården, som är väldigt olika, och vi har den mellersta skärgården. Det är skilda förutsättningar där med.

Vi har skilda förutsättningar när det gäller att vara fritidsboende eller att vara permanentboende. Jag var permanentboende när barnen växte upp i en underbar miljö där ute, på den tiden, och har numera chansen att vara både stadsbo och fritidsbo i ett bekvämt hus – på en ö med landförbindelse, så jag är inte en öbo i den bemärkelsen, men jag bor på en stor ö i alla fall.

I Kristdemokraternas värld vill vi alltså ha en blomstrande och levande skärgård året runt.

Naturen har ju präglats av människorna som bor där. Det har skapats hot genom övergödning, saltvatteninträngning, undermåliga avloppslösningar, utsläpp från fartyg och fritidsbåtar, svall, buller, giftiga ämnen från bottenfärger och utsläpp från motorer, och farleder som man vill spränga får absolut inte göra våld på miljön. Samarbete med berörda intressenter för att förbättra vattenkvalitet och möjliggöra att lämna avfall i land och så vidare och att stödja kollektiva transporter är därför nödvändigt.

Kulturen kommer mycket ifrån kontakten med både hav och land. Man livnärde sig genom mångsyssleri en gång i världen och skapade en överlevnadskultur, som i viss mån finns kvar än i dag. Sjöfarten har sitt ursprung i skärgården. I dag lever det kulturarvet vidare under begreppet Stockholms skärgård, på Skeppsholmen, Beckholmen, med Wasa- och Djurgårdsvarven. Vi måste se till att de får fortleva och behålla kulturen. Båtlivet berör oss alla där ute, antingen man har en egen båt eller hyr en båt, precis som man gör när man åker bil på annat håll. Det måste finnas mackar och möjligheter att tömma avloppstankar. Man måste kunna förtöja sin båt ibland på fastlandet, om man inte har någon annan möjlighet.

Fyrarna är ett viktigt minne. En del av oss var med på den oförglömliga jubileumsresan under 24 timmar då vi tittade på fyrarna i havsbandet. En del var uppe hela natten och lyssnade på historierna om dem – helt fantastiskt! De är ett minne från förr som fortfarande har betydelse. Det är angeläget att de bevaras.

Vidare måste båtfilleriet stävjas.

Strandskyddsreglerna måste vara anpassade efter lokala förhållanden. I Stockholms skärgård bör ytterst få nya tillstånd till byggande ges, annat när det är näringsverksamhet som har intresse. Allmänhetens tillgång till strandlinjen är viktig. Kommunerna måste beivra överträdelser. Olovligt byggande får inte löna sig. Allemansrätten är en omistlig tillgång, som är unik. Den kanske man borde upplysa om ännu bättre i skolor och på flera språk.

Turismen har nämnts här: orörd natur, rent vatten, historia, kultur, att kunna njuta av sol och bad, lugnet i skogarna och på ängarna, att plocka hjortron på de yttre öarna – turistanläggningar med vägförbindelse och serviceanläggningar i skärgården är nödvändiga.

Vad det gäller transporter har det redan betonats att SL och WÅAB bör samordna sig bättre. SL-kort bör gälla även i skärgårdstrafiken. Vänthallar, små närtrafikbussar kanske längst ut där det inte behövs större bussar, fartygsterminal vid Slussens tunnelbana när den en gång blir klar – det är några saker.

På servicesidan: mobila vårdcentraler kanske är aktuellt. Ambulanshelikopter, naturligtvis. Grupp- och äldreboende, bostadsförsörjning för de unga. Offentliga badplatser bör bli fler, för det är svårt att komma till. Bryggor, bussvändplaner, p-platser, bredband – listan är lång.

Tack för ordet. Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 5

R a y m o n d S v e n s s o n (C): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare! Det känns jättebra att kunna stå här i dag och något följa upp det jag sade när vi diskuterade det skärgårdspolitiska programmet förra gången. Då var det mera om hur Stockholms läns landstings såg på skärgårdens allmänna utveckling. Nu har vi anledning att föra samtal om vilket ansvar landstinget har och vad landstinget genom sina egna verksamheter och genom samverkan med andra aktörer kan göra för att bidra till att man kan leva ett bra liv, hela livet, året runt i Stockholms skärgård.

Skärgårdens värden, med dess begränsningar och utmaningar, har redan några varit inne på så det tänker jag lämna därhän – inte för att det inte skulle vara viktigt utan för att det så väldigt har uttryckts tidigare. Jag koncentrerar mig på det uppdrag som jag har förmånen att få av landstinget, nämligen att leda Skärgårdsstiftelsens arbete.

Jag har också tidigare kortfattat berättat om det arbete som vi inledde för ett par år sedan med att skapa en ny utvecklingsstrategi för stiftelsen utifrån de stadgar och det uppdrag som vi har från våra stiftare. Det kan sammanfattas under rubriken Skärgårdsmiljöer för alla, och det rimmar ju väldigt bra med de ambitioner och den inriktning som det här skärgårdspolitiska programmet anger för landstinget.

Sammanfattningsvis handlar vår vision och strategi om fyra centrala begrepp: det handlar om att bredda skärgården som besöksmål rent generellt, att fördjupa kunskaperna om skärgården, att utveckla besöksmålen men också upplevelsorna av vår skärgård, och sist men inte minst att bevara skärgårdens naturvärden och landskapsbild.

I Skärgårdsstiftelsens områden, som i princip samtliga är uthyrda och där vi har anläggningar i form av stugbyar, hotell och restauranger, har vi över 1 miljon besökare på ett år. Vi har tusentals gäster i våra anläggningar, som drivs av framgångsrika entreprenörer. Vi har alla kategorier besökare: dagturister, de som kommer från andra länder till dem som gör en längre turistisk vistelse i vår skärgård eller de som tar kanoten och paddlar runt i våra områden.

En sak som vi är stolta över i Skärgårdsstiftelsen, och har varit det under lång tid, är att vi genom vår existens och vår verksamhet faktiskt har bidragit till att många människor har sin utkomst. Vi använder många skärgårdsföretagare som entreprenörer i vår verksamhet, eller de levererar varor och tjänster till dem som driver de anläggningar som stiftelsen har – förutom den personal som vi själva har i stiftelsen med de många duktiga naturvårdare och tillsynsmän som vi har.

Men ska vi nu klara av att utveckla och upprätthålla skärgårdens kraft och ta till vara de utmaningar som ligger framför oss, handlar det naturligtvis, som flera har varit inne på tidigare, om att göra det möjligt för folk att bo och verka i skärgården, livskraftiga företag och en bra infrastruktur. Och då är det klart att landstinget är en viktig aktör genom den egna verksamheten – som andra får recensera och dra upp riktlinjerna för – men det jag vill peka på är det som står i programmet, nämligen konsekvensbeskrivningar. Om vi fattar detta beslut eller detta beslut, vad får det för konsekvenser?

Då kommer jag in på det som jag tycker är så bra med att landstinget genom det här programmet har höga förväntningar på Skärgårdsstiftelsen, inte minst när det gäller att bredda skärgården som besöksmål eller att öka tillgängligheten. Men det finns en sak som jag gärna kan komplettera med, inte som ett yrkande men som en hälsning på vägen. I programmet talas det mycket om öppet landskap och strandängar för att göra skärgårdsmiljöerna tillgängliga för människor. Och det är just vad våra skärgårdsjordbruk gör, som vi kompletterar med en möjlighet att bedriva sitt jordbruk.

Vi ska förstärka våra insatser på detta område. Jag har bara en from förhoppning: att vi också inom närtid kan skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar finansiering av Skärgårdsstiftelsens verksamhet, för att vi ska kunna uppfylla de förväntningar som landstinget enligt programmet har på sin skärgårdsstiftelse.

Anförande nr 6

Lennart Rohdin (FP): Fru ordförande, landstingsledamöter! Jag vill i likhet med Erik Langby börja med att instämma i Gustav Anderssons målande och vältaliga beskrivning av den fantastiska skärgård som vi har här i Stockholmsregionen. Jag har ju själv den stora förmånen att få ha min bostad precis vid kanten av den, så jag upplever den varje dag.

Skärgården uppvisar ju en väldig mångfald och en väldig variation, den är vidsträckt, den erbjuder väldiga möjligheter – och är samtidigt väldigt skör. Den är skör när det gäller naturen, men den är också skör när det gäller den dagliga mänskliga verksamheten ute i skärgården. Men skärgården har plats för alla – åtminstone om vi visar hänsyn till varandra.

Det här skärgårdspolitiska programmet tar sin utgångspunkt i just dem som bor, verkar och bedriver näringsverksamhet ute i skärgården. De är utgångspunkten, och de är en grundförutsättning. Utan de här människorna skulle skärgården ha väldigt mycket mindre att erbjuda alla oss andra.

För tre år och elva månader sedan stod vi i den här talarstolen och debatterade det skärgårdspolitiska program som då lades fram av den dåvarande majoriteten. Jag hoppades den gången att den nya mandatperioden skulle leverera ett nytt program lite snabbare än vad den förra majoriteten gjorde. Så har det inte blivit, men jag tror att vi kan konstatera att det är en väldigt stor skillnad mot den gången. I dag är det här programmet mycket bättre förankrat hos alla de berörda. En av orsakerna är säkerligen det regionala skärgårdsrådet, som har kommit i gång, men jag tror också det är ett uttryck för att vi har lärt oss att lyssna på de berörda, och även att lyssna på varandra som ju skärgårdsvännen Staffan Holmberg påpekade i sitt inlägg tidigare i dag. Det tror jag har stor betydelse för det fortsatta arbetet. För det är ju ändå så att det är nu det arbetet börjar. Det är nu som riktlinjerna i programmet ska börja konkretiseras ute i landstingets olika verksamheter. Det är nu vi ska gå från ord till handling när det gäller skärgårdspolitiken. Jag vill betona att jag tycker det är en stor tillgång för landstingets skärgårdspolitik när jag läser reservationerna från oppositionen och konstaterar att de skrivningarna faktiskt understryker den breda samstämmighet som råder om skärgårdspolitiken. Det lovar gott för den framtida skärgårdsutvecklingen!

Med det vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 7

Vivianne Gunnarsson (MP): Ordförande, ledamöter! Ja, att alla älskar skärgården förstår vi när vi hör alla de uttryck för denna känsla för den fina naturen som vi har runt omkring oss där som uttalas här i salen. Men det är också, tycker jag, en romantisering av livet i skärgården och vad det är som egentligen pågår nu för tiden där ute.

Det är självklart att Skärgårdsstiftelsen är en viktig del av skärgårdens hantering och att det var väldigt förutseende att bilda Skärgårdsstiftelsen. Å andra sidan kanske det inte är tillräckligt mycket medel som läggs på Skärgårdsstiftelsen för att vi skulle kunna få den utveckling som vi verkligen ville ha.

Likadant är det med transporter. Man pratar mycket om hur fina transporter man skulle vilja ha och hur man ska utveckla skärgårdstransporterna och näringslivet och tvärförbindelser – men inte ett öre lades i budgeten på några tvärförbindelser eller utökade transporter i skärgården.

Det finns en motsättning här, tycker jag. Många vill vara i skärgården och utnyttja allt det fina som man tycker sig finna där, men samtidigt vill man inte betala. Det är någonting som man märker också om man som jag är delaktig i en samfällighetsförening: många vill vara delaktiga, men få gör verkligen det arbete som man måste göra för att det ska kunna fortsätta att vara en bra natur och så vidare.

Vi har lagt en reservation, kan man säga. Men det är inte en riktig reservation, för i stora delar håller vi med om programmets inriktning. Däremot är det några saker, som jag skulle vilja peka på, som vi tycker att man skulle kunna utveckla bättre.

Först och främst menar vi att när det gäller den uppföljning och utvärdering som Erik Langby var så intresserad av, finns det inga tidsangivelser för det i själva att-satserna. Därför menar vi att man måste skärpa till det här så att det verkligen blir en uppföljning och en utvärdering av vad som åstadkoms. I och med att inga större summor pengar läggs på skärgårdsutvecklingen utan det är ett program utan några pengar, är det desto viktigare att man följer upp det och ser om det blir något av eller om det bara är en läpparnas bekännelse. Det tycker vi är viktigt, att stärka upp de att-satserna.

En annan sak som är viktig är, som jag nämnde tidigare, att det i Skärgårdsstiftelsen behövs ett utökat samarbete mellan kommuner och organisationer för att också utveckla ytterligare reservat, både naturreservat och marina reservat. Det behövs för Östersjösamarbetet. I år är det ju Östersjösamarbetets år, och det visar sig att Östersjön behöver mycket mera hjälp än vad man tidigare trodde så det behöver vi också jobba mycket med.

Sedan menar vi att man också bör avsätta medel i landstinget för förvärv av ytterligare områden. När Försvaret lämnar en del områden i skärgården finns det väldigt fina områden som skulle kunna utnyttjas, där det redan finns byggnader och bryggor, som mer eller mindre direkt bara kan tas i bruk faktiskt. Ja, man får väl rensa upp lite efter militären, men annars kan man genast använda det här.

När det gäller kollektivtrafiken är det en väldigt konstig uppdelning i kärnöar och fastland och replipunkter. Det är alldeles för få replipunkter. Det är inte så att vi bara har en mellan-skärgård, vi har en norrskärgård och vi har en söderskärgård också. Vi behöver fler replipunkter, och vi behöver också utökad kollektivtrafik på vatten – och vi behöver lägga pengar på det!

Ytterligare en sak som jag vill peka på innan min taletid är ute är näringslivsutvecklingen i skärgården bland annat när det gäller affärsservicen, både till fastboende och andra. På grund av att skärgårdskommunerna bygger ut sina centrumanläggningar i centrum läggs affärerna ned och i stället blir det bostadsrätter av affärsfastigheterna, och även av hotellen. Det är inte en utveckling som jag vill stödja i alla fall, utan man borde se till att det finns en service året runt både ute på öarna och på det som är fastlandet i skärgården.

I övrigt har vi som sagt vår reservation, som jag yrkar bifall till. Jag vill också säga att jag hoppas att det som står i programmet blir verklighet, för mycket av det är också bra.

Anförande nr 8

M i k a e l F r e i m u t h (M): Fru ordförande, ledamöter! Det här är väl inte det första skärgårdspolitiska programmet som har diskuterats här, och antagligen heller inte det sista, men det är en process och en utveckling åt rätt håll. Som det nämndes tidigare är den stora skillnaden mot det program som diskuterades under förra mandatperioden att man nu har tagit väldigt stor hänsyn till de remissinstanser som har haft möjligheter att inkomma med synpunkter. Dessutom har det här programmet en annan fördel mot tidigare program, och

det är att syftet är väldigt tydligt redan inledningsvis. Man fokuserar på en sak, och det är landstingets roll. Vad kan vi i landstinget göra?

Landstinget satsar faktiskt en hel del. Den största satsningen sker genom Waxholmsbolaget. Där bidrar vi med inte mindre än över 200 miljoner kronor per år. Läger vi dessutom till det stöd som landstinget ger till fraktstödet via RTN och Skärgårdsstiftelsens och kultur- nämndens satsningar, så rör det sig om närmare 300 miljoner kronor per år. Det är landstingets aktiva insatser när det gäller att satsa pengar i skärgården. En tioårsperiod går rätt snabbt. Det blir alltså 3 miljarder kronor på en tioårsperiod som man satsar!

Waxholmsbolagets roll är naturligtvis helt dominerande och har en väldig betydelse. Utan goda kommunikationer är ju skärgården fullkomligt död. Som ni vet bedriver Waxholmsbolaget en bra trafik året runt. Det har varit en viss kritik mot att Waxholmsbolaget har beställt isgående vinterbåtar. Den senaste sjösattes precis före jul, den 16 december. Sedan dess har det varit en väldigt kraftig is. Det var länge sedan – jag tror det är bortåt tio år sedan – vi hade en sådan issituation i Stockholms skärgård. Utan de här isgående fartygen skulle det inte kunna bedrivas någon form av vintertrafik. I dagsläget är det dock ingen kritik mot de här vinterbåtarna.

Det finns ju flera rederier, som vi känner till, och det är bra – det borde finnas ännu fler – men just Waxholmsbolaget är det rederi som får landstingssubvention. Det ägs ju helt och hållet av landstinget. Det diskuteras ofta om Waxholmsbolaget, inte minst ur miljösynpunkt. Jag vill bara tala om att Waxholmsbolaget är branschdominerande när det gäller att köra på miljövänliga bränslen. Och det är kanske helt naturligt, i och med att Waxholmsbolaget har den styrka och kraft som det har genom sin ägare. De mindre rederierna har inte samma resurser att vara med i utvecklingsprojekt som Waxholmsbolaget har, inte minst eftersom det är skattemedel som stöder upp det hela.

Waxholmsbolaget bedriver inte trafik i egen regi, utan man upphandlar entreprenadföretag. Det gör också att många skärgårdsbor därigenom får aktiva arbetstillfällen, precis som man via Skärgårdsstiftelsen också ger ett antal skärgårdsbor möjlighet till en utkomst i skärgården.

Waxholmsbolaget, som jag av naturliga skäl koncentrerar mig på, har en ambition att hålla hög punktlighet. Det är viktigt inte bara sommartid utan även vintertid som nu. Den här satsningen har betygsatts av passagerarna. Man gör ju undersökningar bland trafikanterna, och Waxholmsbolaget får höga betyg – närmare 90 procent säger att de är väldigt nöjda med den trafik som bedrivs.

Det har redan nämnts och kommer att nämnas senare – jag tror det var Vivianne som var inne på det – om detta med parallelltrafik i innerstaden. Det är säkert ingen från Waxholmsbolaget eller någon annan som har något emot det – men först måste vi klara ut att trafiken fungerar på öar ute i skärgården som inte har någon fast förbindelse, innan man kan börja satsa på en parallell trafik i Stockholms innerstad. Här finns det ju ändå både bussar, tunnelbana, spårvagnar och andra alternativ. Där ute finns inte de alternativen.

Diskussionen om en levande skärgård har pågått sedan storlandstinget startade 1971. Faktum är att så mycket pengar som landstinget satsar på skärgården nu, innevarande mandatperiod, har tidigare aldrig satsats. Därmed inte sagt att det inte kan bli ännu bättre.

Med detta, fru ordförande, vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 9

V i v i a n n e G u n n a r s s o n (MP): Jag tänkte inte ta upp det där med innerstadssjöfarten utan det där med att det var så väldigt mycket pengar som vi satsade på skärgården. Ja, det är mycket pengar. Det är en subventionering på ett par hundra miljoner kronor. Men vi ska ju också betänka hur mycket pengar vi satsar på SL-trafiken. Det är också en subventionering, på fler miljarder varje år. Då tycker jag man ska se det i ett sammanhang i så fall, och

man ska se i ett sammanhang att människor kan komma från fastlandet till en ö också, inte bara från en ö till en annan ö.

Det handlar om en utveckling som måste göras, och ett piggare initiativ på Waxholmsbolaget!

Anförande nr 10

M i k a e l F r e i m u t h (M): Fru ordförande! Piggare initiativ – ja, det är möjligt att det ligger någonting i det. Om några dagar fyller Waxholmsbolaget 141 år. Det bildades den 15 februari 1869. Det var fyra grader kallt i Stockholm då, ungefär som nu. Jag vet inte hur gammalt SL är. Det går säkert att utveckla Waxholmsbolaget till att bli ännu bättre.

Det jag menade med mitt inlägg var att det satsas väldigt mycket pengar i dag. När vi hör Vivianne Gunnarsson kan man nästan få skenet av att ingenting görs från landstingets sida, men jag ville tala om att rent konkret satsas det 300 miljoner kronor. Läger man dessutom till SL:s subventioner så är det naturligtvis ännu mycket mera.

Då måste man också vara tydlig med vad som är vår roll. Det är väl i det sammanhanget som programmet på ett förtjänstfullt sätt, tycker jag, har angivit färdriktningen.

Anförande nr 11

V i v i a n n e G u n n a r s s o n (MP): Ja, i vår reservation kommer vi lite senare att prata om vad vi vill med Waxholmsbolaget också. Vi vill faktiskt använda det bolaget till en förbättrad kollektivtrafik på vatten, som kombineras med SL-trafiken på ett sätt som gör att man faktiskt kan komma ut i skärgården på ett mycket bättre sätt.

Jag vet inte om du vet det, men man kan alltså inte gå på bio i stan, till exempel, och komma ut till Blidö efter bion om man inte har bil. Man kan inte handla om man bor på Blidö och inte har bil. Man kan inte handla om man bor på Furusund och inte har bil.

Det finns jättemycket man skulle kunna göra ifall man hade en bättre kombination mellan Waxholmsbolaget och SL.

Anförande nr 12

M a t s S k o g l u n d (V): Fru ordförande! Jag ska börja med att instämna i Staffan Holmbergs yrkande om bifall till den gemensamma reservationen från Socialdemokraterna och Vänsterpartiet. Jag kan också instämna i vad Staffan Holmberg sade.

Jag kan också instämna i vad Gustav Andersson sade när han beskrev skärgården som världens vackraste och dess möjligheter till avkoppling och rekreation.

Sedan är det väl inte så jättestora skillnader mellan partierna när man beskriver skärgårdens problem och kanske vad man vill göra åt dem. Nu blev det ju en liten skillnad mellan Moderaterna och Miljöpartiet som drogs upp. Det kan säkert stämma som Vivianne Gunnarsson säger.

Men jag reagerade mest på vad Gustav Andersson sade om de inre vattenvägarna – innerstadstrafiken kallade någon det. Gustav Andersson sade att det finns möjligheter, men då måste mer privata aktörer och enskilda rederier sköta om det. Jag tycker det är lite synd. Samhället borde ta ett huvudansvar för att utveckla de inre vattenvägarna, för de kan ju faktiskt förkorta restiderna för många. De kan också avlasta den övriga kollektivtrafiken och vägarna, så man får se det som en alternativ kostnad i stället.

Man kan exempelvis tänka sig att de som bor på Värmdö, där jag själv bor, jobbar på Lidingö. Det blir så klart lite utanför innerstadstrafiken, men det är ett exempel på hur man kunde förkorta restiderna. Man kunde ta en båt som gick lite snabbt från Värmdö på lämp-

liga ställen – naturligtvis kan man inte köra runt hela skärgården på väg till Lidingö, men det går att göra. Man kan också tänka sig att restiderna skulle kunna förkortas för många i Mälaren, och likaså avlasta vägarna och den övriga kollektivtrafiken.

Bifall till vår reservation tillsammans med Socialdemokraterna!

Anförande nr 13

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: Ja, Mats Skoglund, i det förslag till beslut som landstingsstyrelsen lägger i dag framgår att vi ser positivt på en utveckling av de inre vattenvägarna.

Jag tror samtidigt att det är oerhört viktigt att vi understryker att detta inte får tränga undan trafiken för de personer som är helt och hållet beroende av just Waxholmsbolagets båttrafik. Därav krävs det andra finansieringslösningar än att inom ramen för dagens Waxholmsbolagets budget finansiera den typen av satsningar. Här behövs antingen tillskott av medel eller att olika aktörer kan hitta lösningar kreativt tillsammans.

Eftersom uppdraget att bedriva trafiken för de personer som bor fastboende huvudsakligen ävilar SL, är förstas SL och samordningen mot SL här central för utvecklingen av den här typen av trafik.

Anförande nr 14

M a t s S k o g l u n d (V): Fru ordförande! Vi kanske är lite överens, Gustav Andersson, för som jag sade är inte alternativkostnaden att man lägger ned mer pengar på infartsleder och vägar i tunga trafikavsnitt. Det finns möjligheter att avlasta vägarna och den andra kollektivtrafiken med trafik på de inre vattenvägarna. Det går ju att ordna. Men jag tror inte att man kan överlåta till privata rederier att vara lite fyndiga, utan det måste vara samhället som tar ansvar genom SL och WÅAB. Alternativkostnader är ju något annat. Vi måste också se på hur mycket snabbare man kan resa inne i staden över vattnet.

Anförande nr 15

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: Naturligtvis är en förutsättning för utbyggnad av båttrafik på de inre vattenvägarna att de löser olika typer av trafikproblem och att de gör det på ett sådant sätt att man främjar en god miljö, att man främjar kortare restider och att man gör det på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt. Att sedan hitta lösningarna på det är nog någonting som vi behöver fundera på inom ramen för landstinget, inom ramen för SL, inom ramen för Waxholmsbolaget och inom ramen för de kommuner som skulle betjänas av den här typen av trafik, liksom de kommersiella aktörer i skärgården, besöksnäring och så vidare, som skulle kunna ha ett intresse av detta. Nyttan måste naturligtvis vägas mot varje insats.

Centerpartiets och alliansens utgångspunkt är att vi är positiva till utveckling av dessa vägar, men vi är inte positiva till att man nedprioriterar de fastboende på öar utan landförbindelse och deras tillgång till en bra trafik med Waxholmsbolaget.

Anförande nr 16

Landstingsrådet **L a r s s o n (S)**: Ordförande! Man kan ju fundera på varför vi har ett skärgårdspliktsprogram och varför landstingsfullmäktige egentligen antar ett sådant. Varför har vi inte ett program för Kungsholmen eller ett program för Södermalm? Det bor ändå fler människor på Kungsholmen eller på Södermalm än det bor i skärgården.

Svaret är givet för den som tänker efter en stund, nämligen att skärgården är en angelägenhet för alla som bor i Sverige och i den här regionen. Skärgården är också en tillgång för alla som bor i Sverige och i den här regionen. Det är en oskattbar naturtillgång. Det är en oskattbar besöksstillgång med oanade möjligheter. Men om skärgården ska kunna utvecklas räcker det inte med att enbart skärgårdskommunerna tar det ansvaret. Det behövs också ett regionalt ansvar för att hjälpa till att utveckla skärgården på en mängd olika sätt och vis. Det är

väl värt att tänka på för de politiker som ibland lite lättvindigt i buskagitationen brukar säga att det inte behövs något landsting eller någon regional nivå. Skärgården är ett alldeles utmärkt bevis på att landstinget gör nytta, både genom sina insatser för kollektivtrafiken, för sjukvården och via Skärgårdsstiftelsen. Det är en alldeles utmärkt regional politik som bedrivs gentemot skärgården.

Sedan tycker jag att det finns skäl att öka ambitionsnivån och poängtera en del saker. Det är mycket som vi är överens om och det finns mycket som är väl värt att utveckla. När det handlar om Skärgårdsstiftelsen och dess fantastiska verksamhet är jag väldigt glad över att kunna konstatera att det finns en ganska bred majoritet i den här församlingen. I princip backar alla politiska partier utom ett upp Skärgårdsstiftelsen och tycker att den är väl värd att utveckla och värna.

Det är klart att jag tycker att man skulle ha en högre ambitionsnivå, därför att när man kommer ut till Nämdö, när man kommer ut till Möja, eller till Sandhamn för den delen, möter man ganska få medborgare som har sin bostadsadress i Tensta eller på Järvafältet. Man möter ganska få som är bosatta i Skärholmen. Man ser ganska få som har invandrabakgrund ute i skärgården. Mestadels ser man etniska svenskar där ute. Jag tycker att det är en brist. Jag tycker att det är tråkigt att väldigt många som bor i vår region faktiskt inte får möjlighet att uppleva den fantastiska skärgården.

Här, mina vänner, finns en väldigt klar skillnad mellan vad vi i oppositionen förespråkar och vad ni i den borgerliga alliansen har sett till att det har blivit. Under förra mandatperioden hade vi långtgående ambitioner att försöka göra skärgården mer tillgänglig för alla som bor i vår region. Vi genomförde bland annat Björnölägret dit tusentals ungdomar och familjer fick komma för att lära sig om allemansrätten. De fick lära sig båtliv och de fick lära sig att komma ut i skärgården. När det blev borgerliga valsegrar i kommunerna och i det här landstinget upphörde Björnölägret. Det beklagar jag. Det ökade orättvisorna. Jag lovar er att blir det maktskifte i den här församlingen, blir det maktskifte i kommunerna kommer vi att se till att skärgården blir tillgänglig för alla, även för dem som bor i Skärholmen och för dem som bor på Järvafältet.

Jag tycker att det är viktigt att skärgården är trygg. Jag tycker att det är en skandal att man har lyft ut läkarna ur helikopterverksamheten. Det är viktigt att snabbt kunna få ut läkare till öarna om det behövs. Där borde man också ha en högre ambitionsnivå.

Jag tycker att man borde ha en högre ambitionsnivå när det gäller försvaret och försvarets mark. Försvaret konstaterar nu att man inte längre behöver ha vissa områden. Vi försökte överta försvarsmark. Vi försökte dessutom ordna sambruksvarianter med försvaret. Mycket av det arbetet har i dag avstannat. Det beklagar jag också.

Det finns skillnader i skärgårdspolitiken. Det finns skillnader i ambitionsnivå. Vi har en högre ambitionsnivå när det handlar om att se till att fler människor kan få uppleva och njuta av vår underbara skärgård.

Jag yrkar bifall till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets reservation.

Anförande nr 17

Raymond Svensson (C): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! När man hör Dag Larsson verkar det som om mörkret har infunnit sig över landstinget och verksamheten i Skärgårdsstiftelsen. Så är naturligtvis inte fallet. Som ledamot av Skärgårdsstiftelsens styrelse vet Dag Larsson att han inte riktigt skulle klara en bedömning av Marknadsdomstolen.

Visst är det en brist att skärgården inte är tillgänglig för alla länsinvånare. Det var därför vi, långt innan landstinget, formulerade det som står i dagens skärgårdspolitiska program, att vi ska bidra till ökad tillgänglighet till skärgården.

När Dag Larsson drar upp Björnölägret kan jag bara säga att det inte var någonting som stiftelsen ägde utan det var andra aktörer som valde att inte samverka med oss. Vi stod med öppna famnen och sade att vi är beredda att göra det som vi alltid har gjort, nämligen att vara en god samarbetspartner.

Anförande nr 18

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Jag måste säga att jag älskar politik. Man kan välja att uttrycka saker och ting på så många olika sätt. Du är en bra kille, men när du säger "andra aktörer" kan det låta som om det är någon i största allmänhet som har varit stygg. Det är inte vilka andra aktörer som helst. Det som hände var att ett antal kommunfullmäktigeförsamlingar fylldes med borgerliga politiker, ett antal stadsdelsnämnder i Stockholm fylldes med borgerliga politiker. De tycker inte att det är viktigt att invandrarungdomarna från Järvafältet och Skärholmen får komma ut i skärgården. De drog in anslagen. Det är de andra aktörerna det!

Anförande nr 19

R a y m o n d S v e n s s o n (C): De andra aktörerna har sina budgetdebatter på andra ställen. Här diskuterar vi hur landstinget ska fullgöra ambitionerna när det gäller Skärgårdsstiftelsen. Landstinget har inte ålagt oss några begränsningar.

Anförande nr 20

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Skärgårdsstiftelsen investerar ju både pengar och personal, resurser, kontakter och kunnande i detta. En förutsättning var ju att kommunerna gick in och betalade bussarna så att ungarna kunde få komma ut till Björnö. Det här var ett samarbetsprojekt mellan kommunerna och landstinget. Fortfarande kvarstår fakta. De andra aktörerna hade partiböcker. Tyvärr hade de borgerliga partiböcker och de tyckte inte att invandrarungdomarna skulle få komma ut i skärgården.

Anförande nr 21

K j e l l T r e s l o w (M): Fru ordförande! När jag begärde ordet var det för att jag lyssnade till en debatt som hade en annan ton och ett annat allmänt intresse än många av de gräldebatter som vi har upplevt under den här mandatperioden, men nu verkar det som om vi snart är tillbaka i detta tonläge igen. Det tycker jag är tråkigt.

Vi är många i den här salen som på olika sätt är relaterade till Stockholms skärgård. Jag ska inte ägna min tid åt att tala om hur bra och hur viktigt det är att vi har Stockholms skärgård.

Jag som representerar Lidingö vill bara konstatera att vi där har en av regionens bästa skärningspunkter mellan den landburna kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken till sjöss genom banan ut till Gåshaga. Jag vill också säga att när man som jag har möjlighet att vara i stora delar av skärgården som privatperson och även representera en skärgårdskommun kan man notera att vi har en väldigt bra kollektivtrafik. Det är fantastiskt vilka möjligheter som alla stockholmare och boende i Stockholmsregionen har att utnyttja skärgården.

Jag skulle som utgångspunkt vilja ta lite grann av det som Erik Langby sade inledningsvis, att det naturligtvis är implementeringen av det här programmet som blir avgörande. Det är ett mycket bra program. Det är heltäckande. Det är utmärkt som utgångspunkt. Hur bra kollektivtrafiken än är, precis som någon från Miljöpartiet sade, måste man ibland ändå ägna sig åt någonting annat än den. En implementering som skulle kunna hjälpa till på ett annat sätt är att få den lokala taxiverksamheten att fungera. Utan taxibolag ute på de större, landförbindelsemässiga öarna går det inte att över huvud taget ta sig någonstans vid sidan av de linjer som kollektivtrafiken har med bussar eller båtar. Det är självklart att det aldrig kommer att gå att fylla alla transportbehov i skärgården med kollektivtrafikens hjälp.

För något är sedan stötte jag på just upphandlingen av färdtjänsten. Där skulle landstinget möjligen kunna vara lite mer generöst genom att se till att fler taxibolag finns kvar. Utan att ett lokalt taxibolag, exempelvis på Blidö, har möjlighet att också delta i färdtjänsten finns det inga förutsättningar att bedriva den kompletterande kollektivtrafik som taxiverksamheten är. Det är ett exempel på hur man skulle kunna implementera programmet på ett praktiskt plan.

Sedan vill jag också säga någonting om levande skärgård. Det är naturligtvis oerhört viktigt att skärgården inte växer igen. Vi hade en debatt en gång i tiden om att naturvårdsområdena inte skulle få röras. Man skulle helt enkelt inte bruka jorden. Det var väldigt bra när Skärgårdsstiftelsen så småningom fick till stånd en ändring av den inriktningen och man i dag arbetar med öppna jordbruk och ett miljölandskap. För att det ska kunna fungera också i övriga områden i skärgården krävs det ekonomiska förutsättningar för privata lantbrukare eller rörelseidkare av olika slag att kunna hålla skärgården öppen. Utan att den hålls öppen blir det väldigt svårt att ha en levande skärgård.

Trycket på skärgården ökar naturligtvis i samma proportion som befolkningsökningen i regionen. Jag känner inte igen mig i den bild som Dag Larsson gav tidigare, att invandrare inte skulle besöka skärgården. Det finns alla möjligheter nu, inte minst mot bakgrund av den rabatt som Waxholmsbolaget kommer att ge ungdomar så att de kan åka ut i skärgården till ett lägre pris. Varje gång man åker med någon av bolagets båtar är det en väldigt, om uttrycket tillåts, brokig skara människor som man träffar på. Jag förstår inte riktigt Dag Larssons resonemang. Jag tycker att vi sköter vår skärgård bra, och jag yrkar bifall till det föreliggande förslaget.

Anförande nr 22

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Om vi ger oss ut och tar en liten promenad på Sandhamns brygga och frågar människor varifrån de kommer är jag ganska övertygad om att vi kommer att hitta fler människor som bor i din hemkommun, Lidingö, än människor som bor på Järvafältet. Jag tror att alla är medvetna om att så är fallet. Jag är inte emot att Lidingöborna befinner sig ute i skärgården eller att Täbyborna befinner sig i skärgården. Jag tycker att alla ska vara i skärgården. Bekymret, och det frågar jag mig fortfarande, är varför de så kallade aktörerna drog in de kommunala anslagen till att lära folk som inte vet hur man gör hur man ska nyttja skog och mark, båtliv och annat. Det tycker jag var tråkigt.

Anförande nr 23

K j e l l T r e s l o w (M): Jag är inte så ofta i Sandhamn att jag vet hur det ser ut där, men det är klart att du slår in öppna dörrar när du säger att det är folk som är någorlunda burgna som har sommarhus i skärgården. Det är dumheter annars. Det vi pratar om här är den befintliga befolkningen och det rörliga friluftslivet.

Det rörliga friluftslivet ökar hela tiden och kommer att fortsätta öka. Man behöver bara ta båten någon gång, Dag Larsson, för att se vad det är för slags människor som åker dit. Det finns massor med stugor runt om i skärgården som bebos av andra människor än dem du hittar på Sandhamns brygga.

Anförande nr 24

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Ett av skälen till att jag är så glad åt att den nya skärgårdsstiftelsen bildades, i strid mot Moderata samlingspartiet, är just att det ger en möjlighet för människor som inte har tjocka plånböcker att ta sig ut i skärgården. Det har öppnat vissa möjligheter men inte tillräckliga, därför att väldigt många barn och ungdomar fortfarande lever i familjer som inte åker på semester, inte har sommarstuga och som dessutom inte ens ger sig ut på de öppna allmänna markerna i skärgården. Det tycker jag är en brist. Vi borde ha en högre ambitionsnivå. Men det förutsätter att kommunerna och Skärgårdsstiftelsen ges möjligheter att göra det arbetet.

Anförande nr 25

Kjell Tresslow (M): Jag har varit med rätt länge i politiken. Jag var faktiskt med om föregångaren till den här skärgårdsstiftelsen. Det var Stig Dingertz och andra som startade den, bland annat för att bevara Waxholmstrafiken. Vi får naturligtvis hjälpas åt att hålla skärgården öppen för alla. Exakt på vilken nivå man ska göra det får diskuteras över parti-gränserna för att få en långsiktighet i detta. Det finns ingen som helst anledning att göra klasskamp retorik av den här frågan.

Anförande nr 26

Mona Rudenfeldt (S): Presidium, ledamöter och åhörare! Till att börja med, om jag inte hinner med sedan, yrkar jag bifall till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets reservation.

Jag tycker att skärgårdsprogrammet till stora delar är mycket bra. Dock uppfattar vi att tonvikten ligger mer på besökare och rekreation än på dem som bor och lever där ute. Då kan vi påpeka att resorna ut till skärgården blir kostsamma med högsta zon på SL och höga priser på Waxholmsbåtarna. Det missgynnar turismen och det missgynnar dem som bor och lever där ute och har sina näringsverksamheter där. Sop- och slamhantering blir dyrare i skärgården. Dessutom belastas i alla fall abonnenterna i Värmdö med ett extra påslag på grund av kostnaden för sopmajor. Det handlar om ca 40 procent av dessa kostnader som i dag läggs på abonnenterna i Värmdö kommun. Resten administreras av Skärgårdsstiftelsen.

Vi ser fraktstödet som en infrastruktur, inget bidrag. Om ni vill undanröja hinder, sätt gärna på er de glasögonen och se fraktstödet som en infrastruktur. Det bör snarast ges en grundlig och seriös behandling och utgå från skärgårdsbornas egna erfarenheter. Vi är inte gynnade av att tillfälliga företagare ges fraktstöd för att bygga fritidshus. Däremot har vår egen livsmedelsindustri, tillverkningsindustri och produktion nytta av det här infrastrukturstödet. Alla som handlar i livsmedelsbutiken har glädje av fraktstödet i dag. Konkurrensen med butiker på fastlandet minskar och neutraliseras nästan genom detta.

Läkarbemanning helikopter och helikopterlandningsplatser är faktiskt krav. Stora bekymmer uppstår eftersom ingen har ansvar för dessa landningsplatser i dag. På vissa öar har de här platserna blivit upplag så att helikoptern inte kan gå ned. Det är stora bekymmer, särskilt om man har behov av den stora Uppsalahelikoptern som har begränsade möjligheter att gå ned. Flera ytterskäringar har helikopter som kompletteringstrafik under isvintern. De har lättare att åka till Gamla stan än till öns butik för att proviantera. Det tycker jag också är ett starkt skäl för att se över situationen för helikopterlandningsplatser.

Annars är det utmärkt med ambulanshelikopter in till sjukhus, men hur ska man komma hem igen till sin ö? Det har precis kostat tre fyra dagars längre sjukhusvistelse för en äldre skärgårdsbo som inte erbjöds någon möjlighet att ta sig ut till sin ö. Waxholmsbolaget, detta fantastiska rederi, har inte alla öar på sin karta.

När det gäller kassagirotjänsten borde det regionala skärgårdsrådet kunna hjälpa till med uppvakning till Post- och telestyrelsen, till att börja med så att alla större öar får kassagirotjänsten. Sedan måste tjänsten byggas på så att man kan ta emot kort som är knutna även till utländska banker. Vi vill ju göra skärgården tillgänglig för fler turister.

Sluta upp med alla begränsningar och tillstånd för vissa leder när det gäller svävartrafiken! Svävaren används för nytta, för kommunikation när inga båtar kan gå på grund av is. Alla nås inte av dessa fantastiska isgående Waxholmsbåtar. Då behövs svävare, hydrokoptrar, helikoptrar, snöskotrar och fyrhjulingar, om isen håller. Dessa okynneskörningar med ribbåtar och vattenskotrar behövs däremot inte. Om ni gärna vill ha restriktioner, snegla på dem i stället för på våra nyttosvävare!

När det gäller militärens avlagda områden har jag ett gott råd. Ta med några skärgårdskvinnor och samtala med dessa militära företrädare. De kostar ju skjortan med sitt stelbenta sätt att hantera utrangerade byggnader med mera.

Skärgårdsstiftelsen är en fantastisk institution. Tänk så stora områden som nu är tillgängliga för er på fastlandet! Ett varnande finger dock, se upp så att ni inte medverkar till ett a- och b-lag bland de boende med extra förmånliga verksamheter, omsättningshyror med mera! Övriga verksamhetsinnehavare får betala sina räntor, lån och avgifter oavsett om sommaren regnar bort eller inte.

Anförande nr 27

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: Jag ska först säga att jag tycker att det finns mycket tänkvärt både i det som Mona Rudenfeldt sade nyss och i det som herr Treslow lyfte fram i sitt anförande. Från Staffan Holmbergs och Dag Larssons sida och även från andra håll har ju framförts synpunkter på ambitionsnivån, på hur mycket pengar som satsas i skärgårdspolitiken. Jag tackar för att Mikael Freimuth informerade om att det trots allt handlar om uppemot 300 miljoner kronor per år som satsas på skärgårdens utveckling. Per invånare är det relativt stora satsningar. Det är större satsningar än på till exempel SL på fastlandet. Visst kan man önska sig ytterligare någon eller några miljoner. Det skulle säkert kunna göra nytta på olika håll, men vi vet alla att landstingspolitik mycket handlar om att göra prioriteringar.

Vi satsar mycket på skärgården. Ändå vill jag säga att jag tror att det viktigaste för en levande skärgård är att ta fasta på den utvecklingskraft som finns där, i skärgårdens företagande och i den fantastiska naturresurs som skärgården är samt att på ett ansvarsfullt sätt skapa förutsättningar för utveckling. Jag tycker att Skärgårdsstiftelsens arbete med utvecklingsplaner för grupper av öar är oerhört spännande. Här finns möjligheter att hitta balansen mellan bevarandebestånden och utvecklingsintressena och att hitta ökade utrymmen för den näringsutveckling som finns, där Skärgårdsstiftelsen är en del av infrastrukturen.

En livskraftig utveckling bygger på en livskraftig näringsutveckling. Därmed vill jag också bemöta den kritik som förs fram mot att vi skulle lägga för stor tyngdvikt vid besöksnäringen. Vår utgångspunkt är hela tiden de bofastas behov och det som ligger i att det ska finnas en livskraftig utveckling i skärgården med jobb, med service och så vidare. Basen för detta är dock att det finns jobb, att det finns en underliggande utvecklingskraft. Besöksnäringen är trots allt i sina olika former den viktigaste drivkraften för skärgårdens näringsliv, oavsett om det är hantverksföretag eller om det är hotell och retreat. Vad det än kan vara är besöksnäringen en oerhört viktig utgångspunkt.

Det finns mycket som man skulle kunna säga. Jag tycker att förslaget om att man ska göra ett slags skärgårdskonsekvensbeskrivning är slående. Det är inte någonting som vi har som utgångspunkt enbart från erfarenheter under alliansens styre, även under tidigare regimer har ofta beslut fattats som inte på ett tillräckligt bra sätt har grundats i en analys av skärgårdens behov och de konsekvenser det får för skärgården.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 28

V i v i a n n e G u n n a r s s o n (MP): Nu är vi där igen att utgångspunkten är den bofasta befolkningens behov. Självklart måste den bofasta befolkningens behov värnas, men nu är det så att skärgården lever på grund av tre olika delar: den bofasta befolkningens möjligheter och behov, besöksnäringen och de deltidboende. De deltidboende är en kategori som faktiskt bär upp skärgårdens servicesystem, och det är väldigt viktigt att man faktiskt tänker på den delen också och inte romantiserar över bara bofast befolkning och besöksnäring.

Sedan är det så att ni, trots att ni påstår att ni lägger så mycket pengar, inte har ökat budgeten med ett enda öre det här året.

Anförande nr 29

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: De samband du beskriver, Vivianne, är precis de samband som jag också ser. Visst finns det en sammansatt befolkningsstruktur i skärgården och visst är deltidsboende också jätteviktiga som en drivkraft. Avsikten med mitt inlägg var ju att tydliggöra att man inte kan få en levande skärgård enbart genom stödinsatser. Man måste också satsa på att ge förutsättningar för näringslivsutveckling. Näringslivsutveckling i sin tur är beroende av en infrastruktur som delvis måste ha ett offentligt stöd. Det är oerhört viktigt att vi inte tror att det enbart genom politiska beslut går att skapa ett underlag för den samhällsservice, de jobb och så vidare som behövs för att skärgårdssamhällena ska kunna överleva.

Anförande nr 30

Vivianne Gunnarsson (MP): Då måste de politiska besluten vara samstämda så att man på kommunal nivå fattar beslut som också stöder det som landstinget försöker göra. Om vi försöker arbeta för näringslivsutveckling i skärgården måste också kommunerna ute i skärgården göra det. Men om man bygger ett kommuncentrum som får fler och fler affärer så att människor måste åka och handla där läggs ju affärer ned där man själv bor. ATG läggs ned, Bolaget kan inte längre leverera dit och Apoteken blir privata. Det finns inga sidoinkomster till näringslivet. Då har man inte stött näringslivet. Jag menar att det krävs att både kommuner och landsting hjälps åt med det här.

Anförande nr 31

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: Jag kunde inte bättre själv ha understrukt vikten av ett bättre samarbete mellan kommunerna och landstinget och mellan landstingets olika styrelser och verksamheter. Skärgårdspolitikerna blir nog något lidande av det faktum att det är många aktörer och en komplex miljö. Det är därför som Stockholms läns landsting tillsammans med länsstyrelsen och kommunerna har bildat en regional samrådsstruktur med ett regionalt skärgårdsråd och en exekutiv kommitté.

Jag tror personligen inte att det går att genom inskränkningar av utvecklingen av centrumbildningarna i skärgårdskommunernas huvudorter så att säga pressa fram eller förhindra en nedläggning eller utveckling av affärslivet på öarna. Jag tror att det bygger på att det finns människor som bor på öarna, som besöker öarna och som efterfrågar produkter.

Anförande nr 32

Ingvar von Malmberg (MP): Jag vet inte hur många av er som såg Guldbaggegalan på tv för en tid sedan. Filmen som vann heter *Män som hatar kvinnor*. Ett skäl till att den vann var, om man lyssnar på korridorpratet, att den faktiskt visade Stockholm i rörlig bild. Det är nämligen något mycket ovanligt numera, och det beror på den regionala finansieringen som gör att film görs uppe i Luleå, den görs i Trollhättan och den görs i södra Sverige. Då skriver man in i kontrakten att här ska man visa bilder från den plats där filmen görs. Därför visas Stockholm inte på film numera.

När jag läser det skärgårdspolitiska programmet inser jag att det är någonting som saknas här. Det finns egentligen inget resonemang alls om EU-pengar. Det finns heller inget resonemang om de olika regionala Östersjöpengar som finns. Jag menar att man borde använda EU:s mål 3-pengar och Östersjöpengar för att skapa ett regionalt långfilmscentrum i skärgården där Stockholms läns landsting är en av huvudmännen.

Det finns väldigt många fördelar med ett sådant här förslag. Man brukar diskutera vad man egentligen kan ha för verksamhet i skärgården. Det är en känslig miljö så man ska inte ha precis vad som helst där. Däremot går det utmärkt att förlägga ett långfilmscentrum dit, som fungerar hela året runt för det första. Det genererar för det andra ganska mycket kringtjänster. Film i syd har räknat på hur mycket de får ut per tusen kronor som de satsar på film. Det är alltså fem gånger så mycket i det kringliggande samhället. Då tycker jag att det är lite lågt räknat. Det finns andra siffror som visar på ännu mer. Det här skulle alltså innebära att

det genererade alla möjliga intäkter till skärgårdssamhället. Och, som sagt, det fungerar året runt, inte bara under sommaren eller vintern. Det här är någonting som hela filmbranschen har längtat väldigt länge efter. I vartenda filmsammanhang i princip tar man upp behovet av långfilmsproduktion i Stockholm. Här ligger nämligen hela branschen. Här bor 60 procent av skådespelarna, 80 procent av regissörerna och så vidare. Men man producerar alltså ingen film här.

Nu brukar Birgitta Rydberg prata om att landstinget inte ska vara huvudman. Landstinget ska inte producera film är exakt vad hon brukar säga. Det kan man ju säga. Jag tycker inte heller att landstinget ska producera film. Det har vi filmproducenter och filmbolag till. Det landstinget däremot ska göra är att skapa förutsättningar för att en sådan produktion kan komma till stånd. Jag skulle vilja att vi gjorde en blocköverskridande överenskommelse där vi på något sätt kunde reda ut det här problemet, som alltså har diskuterats otroligt länge. Det finns ett otroligt starkt behov av det här. Ska vi inte någon gång kunna slå till och faktiskt göra allvar av det här? Det är nu ett idealiskt tillfälle med de EU-pengar som finns.

Anförande nr 33

Staffan Holmberg (S): Fru ordförande! Jag har deltagit i den skärgårdspolitiska debatten i flera årtionden. Man har alltid hört begreppet en levande skärgård. Det är väl ett begrepp som är viktigt och som vi är överens om, men vad innehåller detta begrepp? Vilken vilja finns att ha en levande skärgård? Jag tycker att det är viktigt att också åskådliggöra att det faktiskt finns skillnader i hur vi ser på det från de olika partiernas sida.

Som Vivianne Gunnarsson från Miljöpartiet mycket riktigt sade här gäller det att inte romantisera skärgården. Skärgården är inte bara ett besöksmål någon dag på sommaren eller för dem som har en skärgårdssommarstuga under några veckor under sommartiden när det är som allra bäst och trevligast och det finns en bra service. Skärgården finns också alla andra tider på året. Där har skärgården särskilda förutsättningar. Det är dem som vi politiker måste vara medvetna om och ta itu med.

I första hand handlar det om den offentliga servicen. Den måste få kosta mer pengar per individ i skärgården, i glesbygden, än vad den gör i en tätort. Det handlar om att det måste få kosta mer per skolbarn. Det handlar om att det måste få kosta mera på dagis. Sjukvården måste få kosta mer i glesbygd än i tätorten. Det gäller transporter och så vidare.

Fraktbidraget är en del av infrastrukturen, som också Mona Rudenfeldt har sagt. Det är viktigt att fraktbidraget lyfts fram. Det är en viktig faktor för att vi ska kunna ha ett näringsliv ute i vår skärgård.

Den militära marken har tagits upp här. Det är faktiskt på det viset att man från militärens sida i ganska rask takt håller på och avvecklar olika delar av vår skärgård och överlämnar marken till andra ändamål. Det finns direktiv från statsmakten till Fortifikationsverket, som äger marken, att man kan överlämna marken för en mycket billig peng om den används för allmänna ändamål. Det är ganska lätt för till exempel Skärgårdsstiftelsen att ha allmänna ändamål. Det är fantastiska områden det handlar om. Dem måste vi se till att ta vara på så att de också blir allmänna i framtiden.

Det gäller att ha en samsyn för hur vi ska använda våra resurser, och Skärgårdsstiftelsen måste få kosta pengar. Det är inte bara så att det är bra att ha Skärgårdsstiftelsen, den måste också få kosta pengar. Viktigt nu, som jag också pekade på i mitt förra anförande, är att vi får en genomförandeplan för hur det skärgårdspolitiska programmet ska genomföras. Det måste landstingsstyrelsen snabbt ta fram om vi ska kunna få resultat av det vi säger i det skärgårdspolitiska programmet.

Anförande nr 34

Jan Stefanson (KD): Fru ordförande! Min partikamrat Leif Kroon kommenterade det mesta som berör skärgården. Jag tänkte bara ta upp en liten del. Jag vill börja med att yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Förvaltarskapet av Stockholmsregionens gemensamma resurser är viktigt för att kommande generationer ska få njuta av regionens kultur- och naturlandskap även i framtiden. Att förvalta regionens klenod, skärgården, är att utveckla och skapa livskraftiga förutsättningar för en blomstrande skärgård. Jag är stolt över Kristdemokraternas avtryck i det skärgårdspolitiska programmet. Att modernisera och integrera Waxholmsbolaget i kollektivtrafiken som helhet är att utveckla och skapa livskraftiga förutsättningar för skärgården. Att utveckla en miljövänlig pendelbåtstrafik på de inre vattenvägarna är nödvändigt för att till fullo utnyttja den potential som finns i det sjönära boendet.

Självklart ska alla effektiva kollektiva transportmedel som finns i denna region stödjas och utvecklas. Spårväg, tunnelbana, pendeltåg och buss har alla sina förtjänster, men även pendelbåtstrafiken behöver utvecklas. Varför ta omvägen runt Saltsjön mellan Nacka, Slussen och Stockholms city när man kan ta genvägen över vattnet? Det skärgårdspolitiska programmet slår an en för landstinget helt ny och positiv ton gentemot pendelbåtstrafiken. Det är jag som kristdemokrat väldigt positiv till.

Anförande nr 35

Jan Olov Sundström (M): Fru ordförande! Jag tänkte i någon mån strö lite salt i sären, vilket kanske kan behövas ibland i en debatt. När jag hör diskussionen och debatten om landstingets insatser i skärgården tycker jag i och för sig att det är en sansad och bra diskussion som vi har i dag. Samtidigt tycker jag, och det framgår väl också numera av det mer strukturerade program som föreligger i dag, att det är väldigt viktigt att man har klart för sig hur landstingets egentliga roll ser ut. Det är väldigt lätt att prata om alla fina värden som finns ute i skärgården, miljö, natur och allt det andra, men landstingets roll är trots allt relativt begränsad i sammanhanget. Jag ska återkomma till det.

Däremot är det fruktansvärt viktigt att vi har, och det har vi uppenbarligen, en rätt stor samsyn i de här frågorna över huvud taget. Några försöker i och för sig att ta någon enstaka poäng här och var på något som vi inte riktigt är överens om, men i stort sett är vi ändå överens. Jag tror nog att jag vågar påstå att det i stora drag faktiskt också gäller Skärgårdsstiftelsen. Vi kan ha lite olika syn på delar av detta och jag tror att det alltid är viktigt att man för en debatt i frågor. Det gör vi ibland från moderat sida. I stort menar jag att även Moderaterna, trots det någon påstod tidigare, ändå står bakom det som Skärgårdsstiftelsen gör. Jag vill bara slå fast det.

Det regionala skärgårdssamarbete som nu har utvecklats tycker jag också är en väldigt bra insats, att man äntligen börjar få lite struktur på det samarbete som ändå krävs i skärgården mellan de olika parter som det trots allt handlar om. Det är förutom landstinget i hög grad kommunerna som har ansvaret för utvecklingen i skärgården, och förutom dem förstås staten som också har en viktig roll i sammanhanget.

Vi har för övrigt också ett samarbete, som inte har nämnts i dag, med hela skärgårdshavet så att säga, över till den finska sidan. I det samarbetet deltar även vårt landsting, bland annat finns jag med i de sammanhangen. Det tycker jag också är spännande. Man får lite utblickar till vad som sker på annat håll. Väldigt mycket av samarbete handlar kanske inte om att man åstadkommer konkreta resultat utan om att man får utblickar och erfarenheter av hur andra gör. Det tror jag är väldigt viktigt att man skaffar sig på det sättet.

Våra stora insatser från landstingets sida är framför allt det som Waxholmsbolaget ägnar sig åt och som jag personligen, liksom de allra flesta tror jag, tycker att de gör på ett i huvudsak väldigt bra sätt. Jag tror att det är väldigt viktigt att man fortsätter att kraftsamla och ha klart för sig hur kärnuppgiften ser ut för Waxholmsbolaget. I huvudsak tycker jag nog att Waxholmsbolaget sköter det uppdrag som de har på ett väldigt bra sätt. Däremot kan man

naturligtvis bedriva den verksamhet som Waxholmsbolaget sköter på lite olika sätt. Jag tror att det är viktigt framgent att vi även när det gäller Waxholmsbolaget försöker få ett stort utrymme för enskilda och privata entreprenörer i trafikutövandet i vår skärgård, bland annat inom ramen för det uppdrag som Waxholmsbolaget har.

Sedan har vi landstingets service i övrigt som i hög grad handlar om sjukvård. Jag har svårt att tycka, som någon nämnde, att vårdvalet på något sätt skulle ha lett till en katastrof. I varje fall i den kommun där jag själv arbetar och är verksam som byggnadsnämndsordförande, Österåker, är så icke fallet. Det fungerar åtminstone lika bra som tidigare, kan jag säga. Vårdvalet har i varje fall inte inneburit någon nackdel, snarare tvärtom, på det sätt som vi har gjort gällande tidigare.

Landstingets ansvar för service handlar naturligtvis i hög grad om just vården, men det är inte bara skärgården som är glesbygd i vårt län. Vi har glesbygd på många andra ställen. I lika hög grad har vi självklart ansvar för att tillhandahålla vård och landstingskommunal service även på de ställena, oavsett om den glesbygden ligger i skärgården eller inte.

Däremot tycker jag att Kjell Treslows tidigare resonemang var korrekt och bra, nämligen att landstinget skulle kunna göra väsentligt mycket mer, bland annat i upphandlingssammanhangen när det gäller färdtjänst men kanske också när det gäller en del av SL:s busstrafik runt om i länet. Där tycker jag kanske att man ska ägna sig åt, som man också tittar på i vården i övrigt, att göra upphandlingarna något mindre omfattande än de hittills har varit i just landstingets regi.

Jag tänkte sluta där med att bara konstatera att det i de andra stora frågorna trots allt är kommunerna som har huvudansvaret. Det handlar framför allt om hur marken ska användas. Det är det ansvaret och de konflikter som ofta är förknippade med det som kommunerna tar. Jag yrkar därmed bifall till föreliggande förslag.

Anförande nr 36

Fredrik Kronberg (M): Fru ordförande! Det har diskuterats en del kring de inre vattenvägarna. Jag vill bara göra ett påpekande så att det inte glöms bort att även om man har bundit ihop två punkter med en linje över vattnet och därmed har fått en kortare resväg är det väsentligt var målet för resan finns någonstans. Det gäller både startpunkten och målet. Om man kommer till en terminal där man har en kilometers gångväg till mål och en kilometers gångväg för att ta sig dit från något annat trafikmedel har man inte nått speciellt långt.

Förutsättningen för att ha bra vattenvägar är att hela resan fungerar. Vi måste tänka hela resan så att det till exempel finns en bytespunkt nära eller ett rimligt stort mål för resenärerna. Annars fungerar det inte. Gåshaga på Lidingö, som jag kommer från, är ett exempel som jag brukar ta där man har löst detta. Men många andra ställen har diskuterats där det verkar som om man ibland inte tänker på att resenärerna får ganska lång väg till exempel till en bytespunkt.

När jag har tittat igenom det här förslaget har jag också sett på reservationerna, och Dag Larsson talade för oppositionen. Jag fick intrycket att han pratade för hela oppositionen. Då är det lite märkligt att läsa att Miljöpartiets reservation utgår från den organisation vi har i dag. Det är delat ansvar. Kommuner och landsting och de roller som de har i dag är utgångspunkten och basen. Sedan kan det finnas saker där vi kan vara oense, men i grunden finns det en likhet när det gäller hur man ska angripa de här problemen. När man däremot läser Socialdemokraternas och Vänsterpartiets reservation kan man se att det på ett antal ställen framgår att de vill ha en helt annan landstingsroll. När jag läser den reservationen får jag vibbar från 70-talet. Då skulle man ha landstinget som någon slags överkommun som skulle ha ett regionalt bestämmandeansvar. Det finns faktiskt formuleringar som är rätt tydliga på den punkten. Jag skulle faktiskt vilja fråga: Är det så att socialdemokrater och vänsterpartister vill ha en återgång till den diskussion om landstingets roll som jag trodde för länge sedan var förpassad till historien?

Anförande nr 37

Landstingsrådet Wigg (MP): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Jag tycker att det Fredrik Kronberg sade var bra. Genomtänkta replipunkter, har jag skrivit här. Det är just det som det handlar om. När vi har båttrafik och kommer till bryggor ska det finnas närhet till anslutande kollektivtrafik. I dag till exempel blir tendensen mer och mer att vi har snabbbussar in till Slussen, men om jag ska till Gustafsbergs centrum från en brygga tar det längre tid för mig att komma till centrum i min kommun än att åka in till Slussen. Då är vi inne på frågan vem skärgårdspolitikerna är till för. Är den till för den ena och den andra eller ska den vara till för alla? Hur ser perspektivet ut på de fastboende eller deltidsboende som i högre grad är beroende av att det finns en service nära?

Jag vill inleda med att säga att jag tycker att det är ett förtjänstfullt program. Jag tycker att det finns många bra saker. Det finns en början till en genomtänkt struktur. Men det går alltid att göra bättre. Det är min inställning till det hela, till exempel vad gäller kommunikationer, varav replipunkter är en sak. Men IT är ju en viktig del för att våra fastboende i framtiden i ännu högre grad, skulle jag vilja säga, ska kunna ta del av kommunal, statlig och annan näringslivsservice. Vad gäller landstinget har vi i Miljöpartiet lagt fram en motion om e-hälsa. Det är hälso- och sjukvårdsnämndens ansvar att se till att det går att göra diagnostik, att det går att ha rådgivning men också behandling, om det finns någon som på delegation kan utföra behandling, från läkare till sjuksköterska och så vidare. Det är en viktig del av att utveckla kommunikationerna i skärgården.

Vi har naturligtvis också kulturfrågan, att kunna vara delaktig i både att producera, som Ingvar tidigare var inne på vad gäller film, och att konsumera kultur. Det har också att göra med att vi har bra IT-struktur på ett annat sätt än vi har i dag.

I fråga om parallell trafik säger vi i Miljöpartiet att vi tycker att det är bra att se vattnet som en tillgång i stället för ett hinder. Vi vill ha både bussar och båtar, från Värmdö, från Haninge, från Nacka och andra kommuner. Vi ser inte att det ena slår ut det andra. Vi ser att det kompletterar, bygger ut och gör områden ännu mer tillgängliga om vi tänker både-och och inte antingen-eller. I det tänkandet har vi också sagt att vi vill ha ett enda kollektivtrafikkort för både land- och sjötrafik. Varför ser vi och gör vi i landstinget skillnad mellan trafik på land och på sjön?

När det gäller miljön är det viktigt att landstinget i sin roll i Skärgårdsstiftelsen och i skärgårdsrådet tar ett ansvar för utvecklandet av ett hållbart friluftsliv och en hållbar turism. Det som är mest akut och aktuellt är ju vattenfrågan.

Vattnet är en bristresurs, speciellt i skärgården, men vi kommer i vår region i framtiden att över huvud taget få se på vattnet som en brist och en väldigt viktig fråga. Det handlar om avloppsfrågor. Det handlar om att inte överkonsumera vatten. Ju fler vi blir som ska åka ut i skärgården, desto knappare blir de resurserna.

Vi har också debatten om strandskydd och allemansrätt. Vi vet att mer och mer av markerna ute på öarna i dag bebyggs av människor som har goda ekonomiska resurser. Där är det ju en klassfråga. Någon talare sade: Varför göra det här till en klassfråga? Det är ju en fråga om ekonomi. Det kan vi inte sticka under stol med. Det är också en fråga om kultur och om social tillhörighet. Det är inte självklart för människor som kommer till vårt land från kulturer där man har taggråd, staket och ingen tillgänglighet genom allemansrätt att åka ut. De vet kanske inte ens om att de får göra det. Därför måste vi vara en aktiv part i att se till att människor kommer ut i skärgården.

Slutligen vill jag bara säga att Miljöpartiet har lagt fram en egen reservation. Den viktigaste satsen – vi har tre – som vi lägger till är att uppdraga åt landstingsstyrelsen att ta ansvar för den samlade uppföljningen av programmets genomförande samt att göra en genomgripande avstämning av programmet efter tre år. Här har vi avstämning och uppföljning. Läger vi bara ut saker och ting på bolagen tror jag att vi missar att samla ihop allt igen. Vad har hänt? Vi tycker att det är en lämplig tid att efter tre år återkomma till den här försam-

lingen och följa upp vad nämnder och bolag har gjort. Då kan vi göra en avstämning och uppgradera programmet.

Därmed yrkar jag bifall till Miljöpartiets reservation i landstingsstyrelsen.

Anförande nr 38

A n n a K e t t n e r (S): Det är inget fel på era audiovisuella inställningar. Min röst ska nu komma från en plats till höger i rummet. Som en del av er som har varit med ett tag vet är det så att när jag tror att jag verkligen behöver prata med er och liksom hoppas lite på er ställer jag mig i den här talarstolen. De som sitter i den andra delen av salen håller ju med mig, eller hur?

Jag hade inte tänkt gå upp i den här frågan, men jag blev väldigt bekymrad när jag i debatten hörde sådana formuleringar som att man på båten ser en brokig samling och att man inte ska göra klasskampspolitik av det här. Det vore bra om man slapp det, tycker jag, men det är också så att den här debatten har gjort det lite tydligt för mig att det finns något även i denna fråga som trots allt samförstånd skiljer oss åt.

Jag är uppvuxen med Stockholms skärgård, som godnattsaga och myt. Min pappa är uppvuxen i Saltsjöbaden som son till ett hovrättsråd. Han var sjöscout och reservofficer i kustartilleriet i sin ungdom. Men jag kom själv till skärgården som vuxen, precis som många av mina grannar i Rinkeby. Precis som de som också har tagit sig ut dit i vuxen ålder har jag läst broschyrer, tittat på nätet, bokat stugor och skummat information och kanske lite nervöst tagit mig till de här Waxholmsbåtarna och funderat på hur jag ska klara av att byta och så vidare.

Där slutar likheterna, för när jag kliver på båten är det ingen som ser något märkligt. Jag är en badjäväl som alla andra, eller hur? Jag är ingen främmande fågel. Det där som Raymond pratade om och som många av oss inte tänker på sitter inte i min kropp, att det förmodligen är någonting olagligt jag gör när jag går till stranden och badar, att någon kan komma och hävda sin mark, därför att det är otänkbart att sådan här mark kan vara tillgänglig för många. För min gamla svärfar som är amerikan är det otänkbart. Att göra skärgården tillgänglig är därför inte bara att se till att båtarna går och att man kan ta sig ned till strandkanten. Om den ska bli tillgänglig för alla krävs det faktiskt ett mer offensivt förhållningssätt av oss.

Jag förstår att det är mycket begärt att be att några av er ska göra ett annat ställningstagande här och nu, fast jag tycker att en del av er borde göra det. Men om ni inte vill det kan ni väl åtminstone gå hem och ta ett samtal med era partikamrater om Björnölägret. Det betyder hemskt mycket när det finns och det är en väldigt stor saknad när det inte finns, kan jag berätta som kommer från en plats där det var många familjer som åkte på de där lägren. Ta chansen och prata med era riksdagsledamöter och gör något aktivt av försvarsmarken i samarbete mellan kommuner och stat!

Gör någonting med fraktbidragen! Ni vann ju en omröstning i regionplanenämnden, varför kunde ni inte ha låtit det vara? Gör rätt, bygg bostäder! Det är vackert att få sitta här och dela era drömmar, men lite vill jag ruska om er i majoriteten och säga: Vi som sitter i opposition är just nu hänvisade till visionerna. Ni har makten. Ni kan göra saker. Det är jobbigt och ängsligt. Man kan få mycket skäll, och det kan bli fel. Jag tänkte ge ett löfte: Prata med era kamrater om Björnölägret så ska vi ordna det här. Jag lovar att göra mitt allra bästa för att ni ska få ägna mycket tid åt drömmar och visioner de närmaste åren, alldeles snart. Men nu får ni göra ett ryck och handla lite först.

Bifall till Socialdemokraternas och Vänsterns reservation!

Anförande nr 39

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: Jag borde inte låta mig provoceras, men det är svårt att låta bli. Det är verkligen inte så att vi enbart ägnar oss åt drömmar och idyllisering av skärgården. Många av de frågor som nämns här i dag är mycket mer komplexa än man kan få intrycket av från oppositionens retorik. Likväl görs stora insatser, inte minst från vår landshövding Per Unckels sida men också av företrädare härifrån landstinget och från många kommuner, för att hitta lösningar på hur det ska bli ekonomiskt möjligt att till exempel bygga bostäder i skärgården. Det är för övrigt inte landstingets uppgift att bygga bostäder, utan det är naturligtvis kommunernas i den utsträckning det ska göras offentligt.

Att jobba för dagskassehantering kommer vi att diskutera nästa vecka i exekutivkommittén. Där har jag personligen engagerat mig i att försöka hitta en lösning.

När det gäller tillgängligheten finns det massor av andra verksamheter än Björnölägret där kommuner beställer barn- och ungdomsverksamhet. Det vill vi stödja med satsningen på Waxholmsbolaget.

Anförande nr 40

A n n a K e t t n e r (S): I en fråga vill jag hålla med dig. Landshövdingen har verkligen på ett älskligt sätt anpassat sig till att vara allas landshövding, opolitiskt faktiskt. Det är inte riktigt något ni i majoriteten kan häva in, om ni inte har ändrat på statsskicket.

I övrigt vill jag säga att när det gäller bostäderna finns det en ganska viktig pusselbit i fraktbidraget som ni tackar nej till.

Idén med tillgänglighet handlar om att inte bara skicka ut barnen utan att se till att de kan åka med sina föräldrar.

Anförande nr 41

Landstingsrådet **A n d e r s s o n (C)**: Det är så otroligt bekvämt att vara i opposition, Anna Kettner. När du talar om idyller kan man få intryck av att det verkligen var en idyll i skärgården under de år som Socialdemokraterna styrde landstinget och socialdemokrater styrde kommunerna på olika håll här i länet.

När det gäller satsningarna på att få en ökad regional samordning är det inte direkt så att Socialdemokraterna har strött rosor på vår stig i det arbete som har bedrivits för att skapa en gemensam samarbetsstruktur.

Tvärtom är det från Socialdemokraternas sida som invändningarna har riktats mot att det här är intrång i det kommunala självstyret, att det är fel gjort eller att man borde ha dragit ut på det mycket längre genom att lyssna in många fler synpunkter innan man kom till skott.

Idyllteckningarna behöver vi naturligtvis, men det är bättre att ha idyllerna framåt än att peka bakåt mot något som det är så lätt att kontrollera att det inte var någon idyll.

Anförande nr 42

A n n a K e t t n e r (S): Gustav! Jag har inte ägnat mig åt nostalgi. Jag pratar om att vi vill göra något nu och att ni verkar vilja slippa. Du säger själv att det är så bekvämt att vara i opposition. Jag ska göra mitt bästa, Gustav, för att du ska få det bra och skärgården också.

När det gäller just fraktbidraget är faktiskt alla utom ni, inklusive företagarföreningen, överens om att det var bättre som det var på vår tid. Vi vill gärna få ordning på saker och ting. Vi tar det på barrikaderna i höst så ska vi se att det ordnar sig för både dig och mig.

Anförande nr 43

Mats Skoglund (V): Jag ska också instämma i det Anna Kettner säger, men jag går lite längre än hon när det gäller att Gustav ska få det bekvämt. Det är bara åtta nio månader kvar så kommer han att få det bekvämt, om han tycker att det är det att vara i opposition.

Jag ska också understryka det Dag Larsson sade förut när han sade att det egentligen är sex partier i Skärgårdsstiftelsen som håller ihop. Sedan är det ett sjunde parti, det största, som vill begränsa Skärgårdsstiftelsens verksamhet och markinnehavet i skärgården. De ställer ut sig själva där.

Dag Larsson tog också upp att landstinget och Skärgårdsstiftelsen ska jobba för att människor med invandrarbakgrund ska komma ut mer i skärgården. Då säger Kjell Treslow från Lidingö att han minsann har sett invandrare både i skärgården och på Waxholmsbåtarna. Det har han säkert gjort, men jag vill då säga att en av Skärgårdsstiftelsens visioner i programmet 2020 just är att bredda tillgängligheten i skärgården och få ut fler invandrare dit. Tycker du att det är fel, Kjell Treslow? Har Skärgårdsstiftelsen fel? Det är alltså ingen uppgift man behöver ha, för det är redan tillräckligt bra. I så fall märker ni ut er en gång till.

Fredrik Kronberg säger att man måste se till hela resan när man tar ställning till vattenvägarna. Det var väl just det jag sade i min polemik mot Gustav Andersson, att samhället måste ta ansvar. Det ska inte vara enskilda rederier som tar ansvar för en bit här och en bit där, utan allt måste fungera. Landstinget, kommunerna, ja, samhället, SL och WÅAB måste se till att hela resan fungerar, att det blir snabbare och lättare, inte att man måste gå någon kilometer.

Det är lite knepigt att få ihop, exempelvis att se till att få ner bussar till bryggorna lite längre ut på Lidingö, och på Värmdö kan det också vara svårt att få ner dem. Det är ett jättestort jobb, och det tror jag inte att de enskilda rederierna klarar av.

Han frågar också om vi tycker att landstinget ska vara någon sorts överkommun. Nej, jag tror att ni tolkar fel då. Men landstinget måste vara pådrivande och ta ett övergripande ansvar. Det visas just genom frågeställningarna kring trafiken.

Jag kommer från Värmdö, som gränsar till sex kommuner i skärgården: Vaxholm, Österåker, Norrtälje, Tyresö och Haninge samt Nacka, som en del tycker ska räknas in, även om det kanske inte är skärgården.

Det visar väl att någon måste ta huvudansvaret. Varje kommun kan inte bara jobba för sig själv. Jag tycker att du har lite fel i vad du säger, Fredrik Kronberg.

Anförande nr 44

Raymond Svensson (C): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare! Det är självfallet alltid roligt med uppfriskande debatter, och visst finns det skiljaktigheter i skärgårdspolitiken. Men när kolleger till mig i Skärgårdsstiftelsen säger att det finns stora parti-skiljande linjer och åsiktsskillnader i Skärgårdsstiftelsens arbete kan jag med glädje konstatera att det inte är så.

I våra beslut – åtminstone de beslut som vi har tagit under de år som jag kan överblicka, under den här mandatperioden – har vi varit fullständigt eniga. Det har varit meningsutbyten i enskilda sakfrågor, men det är väl inte fel att vara kritisk och ställa frågor, bara man sedan fattar kloka beslut.

Kring vision, strategisk utvecklingsplan och skärgårdsmiljö för alla finns det inte någon annan uppfattning än vad som finns angivet i detta dokument – inte på någon enda punkt som vi har bestämt.

Anförande nr 45

Kjell Treslow (M): Fru ordförande! När jag diskuterade skärgården var det lite grann i polemik mot den bild som man från vissa håll vill lyfta fram, om vilka slags människor som finns i skärgården. Jag ville visa att skärgårdslivet är väldigt folkligt. Om man då från Socialdemokraternas sida reagerar på begreppet folklighet eller brokighet är det ganska uppseendeväckande.

Jag vill också påminna om vad Jan Olov Sundström sade när det gäller Moderaternas inställning till Skärgårdsstiftelsen.

Ni försöker provocera fram och pådyvla oss åsikter som vi faktiskt inte har. Vi är för detta, och vi är för att det är allmän tillgänglighet till skärgården för alla sorters människor. Det är dumt att påstå något annat.

Anförande nr 46

Fredrik Kronberg (M): Jag gjorde en jämförelse med 70-talet, när det fanns väldigt mycket idéer och tankar kring landstingets roll, att landstinget skulle vara något slags överkommun i bland annat planeringsområdet. Jag tolkar reservationen så att man vill gå i den riktningen.

Det som alliansen och även Miljöpartiet har gått in för är att man ska samverka för att nå bra resultat. Det är den linje som jag stödjer, och jag yrkar alltså bifall till förslaget.

När man läser direkt ser man att ni är ute efter en helt annan, interventionistisk politik i gammal anda. Vi vill ha samverkan. Det är det moderna sättet att arbeta.

Anförande nr 47

Lotta Lindblad-Söderman (M): Ordförande, fullmäktige! Jag skulle vilja prata lite om Waxholmsbolagets betydelse.

Waxholmsbolagets turer, upphandlade eller i egen drift, är en livskraftig och för vår moderna skärgårdsbefolkning nödvändig förutsättning. Vill vi enligt programmets målbeskrivning ha en levande skärgård, då måste det finnas rimliga förutsättningar för unga människor, med unga människors syn och förutsättningar.

Det finns ett lysande exempel i närheten av där vi bor. Det är en ö som är några kilometer lång och en eller ett par kilometer bred och har ungefär 100 fastigheter, de flesta fritidsboende.

Ön har varit bebodd med kanske 20 fastboende familjer. Antalet har minskat, och för ett par år sedan var det bara sju personer kvar, alla äldre. Det såg dystert ut. Jag behöver väl inte nämna hur viktigt det är att på en ö ha några som bor året runt.

För några år sedan sattes en fast tvärgående Waxholmsbåtslinje till ön in med två turer på morgonen och två turer på kvällen. I dag är det unga familjer som har flyttat ut. Det finns tio småbarn, nya företag och företag som har tagit sig över till ön, och sju av de gamla bor kvar. Ofta arbetspendlar en person i hushållet till fastlandet.

Det har möjliggjorts genom en klok och långsiktig planering av replipunkter, som efterlystes här, och genom byggnadsplaner från kommunens sida och i samarbete med Waxholmsbolaget. Här har Waxholmsbolagets turer gjort en jätteskillnad.

Jag har några önskemål som har skickats med från de boende, som jag nu skickar med till bland annat Waxholmsbolaget. Låt representanter för berörda öar vara med när tidtabellerna fastställs. Mycket klokskap finns det här, sade gubben till mig. Det borde man ta till sig.

Se till att färdtjänst, linjebussar, SL, Waxholmsbåtar, taxibåtar, Vägverkets bilfärjor och kommunen uppmuntras, nej inte bara uppmuntras utan förutsätts samarbeta. Så det är inte i dag.

Man vill att landstinget ska vara med och försöka ordna kontanthantering, som är ett stort problem.

Den vanligtvis lite griniga gubben som ringde till mig – han lyssnar säkert på detta – sade: Prata mindre om uppifrånförvaltande! Lyssna på oss som bor här! Det har blivit bättre med åren – ni är på god väg.

Han sade också: Jag tror aldrig att ni skulle uttrycka det så att ni ska ha ett väl förvaltad Närke, till exempel, men det gör ni i den här skrivelsen. Tänk på oss som bor här! Lyssna lite mer på oss!

Själv skulle jag vilja säga: Fortsätt satsningarna på tvärförbindelser med Waxholmsbolaget! Det bidrar till miljömålet och utvecklingsmålet, och det bidrar till en levande skärgård och till service och tillgänglighet. Det är en *win-win*-situation.

Jag yrkar bifall till förslaget till program.

Anförande nr 48

Staffan Holmberg (S): Fru ordförande! "[Som det är nu vill jag] inte att mina barn ska växa upp på [ön]." Så säger en 15-årig tjej på högstadiet, boende i ett av de skärgårdssamhällen som saknar statlig vägfärja. Hon fortsätter: "Samtidigt som det är en fin miljö så vill jag att de ska ha fler alternativ för att kunna göra saker. Jag har aldrig kunnat gå på någon dansgrej eller nåt sänt för det har inte gått med båtarna. Och det vill jag att de ska kunna göra – att de ska kunna ha hobbies."

Uttalandet återfinns i rapporten Unga röster i skärgården, som har tagits fram av landstingets regionplanekontor i samband med utarbetandet av det nya skärgårdspolitiska programmet.

Landstingsfullmäktige! Vi vill ha en levande skärgård. Men när vi kommer till skarpt läge och beslut ska fattas och medel måste prioriteras, lyssna då på dessa skärgårdsungdomar, för vi vill alla ha en levande skärgård. Just nu går faktiskt utvecklingen åt fel håll, och det måste vi gemensamt ändra på.

Anförande nr 49

Regina Hortin (C): Fru ordförande, kära ledamöter, åhörare! Diskussionen om skärgården har varit väldigt intressant. Jag har hört många prata om fraktbidrag, militär med mera och så invandrare.

Skärgården kan vara en stor möjlighet för människor med invandrarbakgrund. Det är många som kan flera språk. Vi ska ta vara på den kunskap och den kraft som finns i våra samhällen. Vi ska bygga ett samhälle som är mångfald, med olika människor med olika bakgrund och olika kraft, som vi kan bygga upp vårt samhälle med.

Jag själv bor i Skärholmen. När jag kom till Sverige för 16 år sedan besökte jag skärgården med min dåvarande man. Det var fantastiskt och inspirerade mig ungefär som i det land jag kommer ifrån: natur, strand, upplevelser, fåglar som sjunger, vatten som är underbart, att bara sitta och må bra av.

När det gäller hälsan hoppas jag att vi i alliansen kan fortsätta att jobba för att ge människor som bor i förorten möjligheter att vara delaktiga i samhället och bygga en hälsa. Att se på vackra saker och uppleva natur är som terapi.

För framför allt människor som kommer från länder där man har drabbats av psykisk ohälsa kan skärgården vara en stor möjlighet, och skärgården kan vara bra för alla människor oavsett varifrån man kommer när det gäller att bli delaktig i samhället.

Det gäller att bryta upp skillnaderna mellan svenskar och invandrare. En invandrare är, som ni vet, en människa av kött och blod, med känslor och förmåga att jobba för att visa att man vill vara delaktig i sysselsättningen för sitt land och sina barn. Jag vill att mina barn ska växa upp med kunskap och samtidigt med en respekt för vilka de är oavsett hur de ser ut. Vad vi behöver är kunskap och utveckling i vårt land och i vår skärgård.

§ 7 Föreskrifter för hantering av landstingsägd konst i samband med huvudmannaskapsförändringar

Anförande nr 50

Landstingsrådet R y d b e r g (FP): Ordförande, ledamöter! Detta ärende handlar inte om att landstinget ska börja sälja av sin fina konstsamling, utan det handlar om ett regelverk, om det skulle bli aktuellt vid något tillfälle i framtiden, om det av något skäl inte finns anledning att behålla något konstverk. Det reglerar också deponering av konst hos vårdgivare som vi har avtal med, så att medborgarna får fortsatt tillgång till utsmyckningen.

Kulturnämnden ska veta exakt var konsten är upphängd och att ansvaret för att sköta om konsten finns reglerat i ett avtal.

Ärendet är ett led i att skapa öka tydlighet. För nästan ett år sedan beslutade vi här i fullmäktige om ett ärende om regelverk och ansvar för inventering av den landstingsägda konsten och hur inrapportering ska ske från de olika förvaltningar där konsten hänger, så att kulturnämnden vet var konsten finns. Det byggde på att vi hade fått synpunkter från revisionen och ville rätta till förhållandena.

Kravet på ett tydligt regelverk kring den utlånade konsten hos andra än landstingsägda verksamheter aktualiserades av den stora altartavlan i Essinge kyrka som ägs av landstinget. Det fanns och finns ingen plats inom landstinget där det passar att hänga upp den stora altartavlan så att allmänheten kan se den. Tavlan kommer framöver att behöva restaureras för att kunna besvaras.

I samband med den analysen gjordes det en värdering. Då väcktes det också en fundering på att sälja tavlan, eftersom restaureringen blir dyrbar. Det visade sig att tavlan värderades väldigt högt, och det visade sig också att församlingen inte hade möjlighet att köpa tavlan till det värderade priset.

Det satte ljuset på själva principfrågan: Får kulturnämnden fatta beslut om försäljning? Med de regler som föreslås i detta ärende hade det sannolikt blivit aktuellt med ett ställningstagande för fullmäktige. Så värdefull visade sig altartavlan vara, om den skulle ha sålts till församlingen.

Näväl, nu finns det ett förslag från kulturnämnden. Det klargör vilka beslut kulturnämnden får fatta och vilka beslut som ska upp till fullmäktige. Om det i framtiden skulle visa sig att något konstverk inte passar någonstans och inte kan placeras är det solklart hur befogenheterna ser ut.

Det är också väldigt tydligt hur det ska vara i lokaler där man utför verksamheter för länets medborgare på uppdrag av landstinget. Det ska vara en tydlighet i ett avtal om hur det deponerade verket ska placeras och skötas, så att ansvaret blir tydligt.

Jag vill därför bestämt yrka avslag på Miljöpartiets återremissyrkande, om att det ska vara olika ekonomiska villkor för konstutlåning till landstingsägda respektive vårdavtalsdrivna verksamheter som drivs av entreprenörer men där verksamheten ändå riktar sig till alla medborgare och skattebetalare i länet.

Jag kan inte förstå varför det ska vara olika regler för konst som hänger på Danderyds geriatrik, som ägs av landstinget, och Handens geriatrik, som drivs av Praktikertjänst. Det är lika viktigt för patienterna att kunna ta del av konsten oavsett vem som driver verksamheten på uppdrag av landstinget. Det ska inte vara några höjda avgifter eftersom Handens sjukhus drivs av en entreprenör.

Jag vill därför med kraft yrka bifall till landstingsstyrelsens yrkande om detta regelverk och avslag på återremissyrkandet.

Anförande nr 51

Agnetha Bostrom (MP): Ordförande, ledamöter! Om man lyssnar på Birgitta Rydberg låter det ganska betryggande att konst inte ska säljas. Men vi kan inte bara lyssna på de ord som sägs här i talarstolen. Läser man förslaget till föreskrifter märker man att det tyvärr öppnar för försäljning lite grann bakvägen, och det är något som vi från Miljöpartiets sida inte vill se.

Vi är positiva till att föreskrifter kommer. Sådana har saknats, så det är bra. De hade också kunnat komma tidigare. Men problemet är dels att föreskrifterna öppnar för försäljning, dels att skrivningarna inte är tillräckligt tydliga för att garantera att vi inte släpper den politiska kontrollen över den landstingsägda konsten.

Vad Birgitta Rydberg far efter när hon säger att det skulle bli olika ekonomiska villkor för olika verksamheter förstår jag inte alls. Vad vi har sagt är att vi skulle vilja utreda om man kunde ta ut en mindre depositionsavgift för att täcka extra kostnader som landstinget har för att hantera konsten när man deponerar den.

Den konst som landstinget äger ska i huvudsak finnas i våra egna verksamheter. Det är vår grundständpunkt. Sedan kan den lånas ut genom deposition.

Om man ska sälja konst ska det ske på andra grunder än att verksamheten privatiseras. Vi tycker inte att man ska sälja ut konst som om det vore vilka inventarier som helst, som bokhyllor och kontorsstolar. Det är en kulturskatt som landstinget äger, och den ska vi hantera med yttersta varsamhet.

Oavsett var konsten finns ska det ska garanteras att den fortsätter att förevisas publikt och är tillgänglig för allmänheten och inte hamnar i privat ägo.

I dag finns det en massa olika verksamheter som har konst deponerad. Vid samtal med kulturförvaltningen i dag visar det sig att det finns 20–30 depositionsavtal som har löpt ut men som inte har förnyats. Det tyder på att man inte har full kontroll över detta.

Jag yrkar bifall till Miljöpartiets förslag.

Anförande nr 52

Jan Strömdahl (V): Vi har från Vänsterpartiets sida inte sagt något i landstingsstyrelsen. Men vi har beslutat oss för att stödja Miljöpartiets förslag i frågan.

Skälet är att vi menar att det ger helt fel signaler att presentera detta regelverk på detta sätt. Det ger signalen att den lite huvudlösa privatiseringen inom vården också ska tillåtas att dra med sig konsten i fallet. Vi vill se privatiseringarna som något lite mer tillfälligt än att de också ska innebära att den allmänt ägda konsten för evigt, får man anta, lämnar det gemensamma ägandet, lämnar landstinget.

Man kan tycka att ärendet är lite oskyldigt. Det är bara ett regelverk, säger Birgitta Rydberg. Men det ger ändå väldigt tydliga signaler. I reglerna säger man att om "lokaler och verksamheter övergår till annan huvudman", då kan man sälja. Man säger att om en verksamhet kommer att fortsätta under annat huvudmannaskap, då kan man sälja om "den

nya huvudmannen avser att behålla konsten i verksamheten”. Det är väldigt lösligt. Man säger vidare att det går att sälja om ”den nya huvudmannen visar intresse för konsten och förstår att det innebär ett framtida åtagande att ta över konsten”.

På dessa lösa grunder kan man alltså sätta igång en värderingsprocess, och sedan är det väldigt svårt att sätta stopp. Om man visar att det på dessa grunder går att göra värderingar, vad händer då sedan? Det är klart att det då också blir intressant att genomföra försäljning.

Det är viktigt att vi ger ett tydligare besked utåt: Vi ska inte sälja landstingets konst annat än väldigt undantagsvis. Därför yrkar vi bifall till Miljöpartiets förslag, som vad jag förstår fortfarande innebär återremiss.

Förste vice ordföranden: Vi ska nog återkomma till Miljöpartiets förslag, eftersom man i dag har kommit med ett förslag med delvis annan innebörd. Det tror jag att Miljöpartiets talare kommer att beröra senare.

Anförande nr 53

Ingvar von Malmberg (MP): Ärendet sätter fingret på något som har diskuterats länge, nämligen hur man hanterar landstingets konst när man lägger ut verksamhet på entreprenad. Faktum är att det i dag inte finns någon bra kontroll över den konsten: vilken den är, vilka verk vi har och hur den sköts. Inventeringar har pågått i årtal, och revisorerna har klagat massor med gånger på att det inte finns någon ordentlig inventering och ingen bra koll. Men man har egentligen inte gjort någonting.

Det alliansen borde ha gjort när man satte igång sin stora entreprenadväg är naturligtvis att omedelbart katalogisera och helt enkelt ta reda på vilken konst som finns var.

Som det är nu läggs verksamheter ut på entreprenad, och då följer konsten med. Vad händer när man sedan möblerar om? Jo, man tar ner en tavla från väggen och ställer den någon annanstans. Den kanske hamnar i en källare. I källaren vet man inte vad som händer, och så småningom försvinner den.

Det handlar om ungefär 86 000 verk. Det är den näst största konstsamlingen totalt sett i hela Sverige, och den behandlar vi alltså på detta ytterst slarviga sätt.

Varje gång man lägger ut något på entreprenad borde man göra en tydlig kartläggning av vilka konstverk som ingår och hur man ska handskas med dem i fortsättningen, och det borde finnas ett tydligt beslut om att de inte får säljas utan ska återgå till landstinget om verksamheten inte vill behålla dem, så att konstsamlingen behålls intakt.

Det vore det självklara. Det handlar om ett kulturarv där vi under olika år har köpt in konst och där vi kan följa konstens utveckling genom årtiondena. Det är en poäng med konsten. En annan poäng är att vi bjuder besökarna på sjukhus och andra instanser på konst på väggarna, vilket vi vet har olika positiva effekter.

Detta är slarvigt skött, och förslaget är också slarvigt. Man har satt 100 000 kronor som gräns och sagt att försäljning av konstverk som kostar över 100 000 kronor ska tas upp i nämnd. Men det gäller bara 1 procent av konstinnehavet. Allt det andra kan alltså säljas på tjänstemannanivå. Där öppnar man för något verkligt farligt.

Anförande nr 54

Landstingsrådet Rydberg (FP): Det regelverk som nu föreslås innebär att när summan är över 100 000 kronor ska fullmäktige besluta. I annat fall är det kulturnämnden som ska besluta. Du pratar om att tjänstemän kan besluta, men det är kulturnämnden som får möjlighet att ta ställning.

Vår uppfattning från alliansen är inte att vi ska börja sälja ut landstingets konst. Men vi ska ha en bra kontroll av var konsten befinner sig, även när det handlar om entreprenaddrivna verksamheter. Det är ingen som har tagit tag i den frågan tidigare. Vi tar tag i frågan, men då blir det *darned if you do, darned if you don't*.

Vi behöver regler, och vi lägger fram regler. Ni underkänner att vi ska ha regler. Men då blir det som det har varit, att vi inte riktigt vet var vi har konsten och att den kan försvinna i samband med entreprenader. Vi tycker att det är viktigt att ha kontroll över konsten, så att medborgarna har möjlighet att fortsätta se den.

Anförande nr 55

Landstingsrådet Nylund Watz (S): Ordförande, landstingsfullmäktigeledamöter! Jag ska börja med att yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag i ärendet. Jag tycker nämligen – till skillnad från Vänstern och Miljöpartiet – att ärendet är bra.

Det är precis som Birgitta Rydberg säger: Detta ger oss ett ordentligt regelverk för hur vi ska hantera de situationer som *kan* uppkomma om vi gör bedömningen att konst kan eller bör försäljas eller på vilket sätt vi ska hantera frågorna ifall vi bedömer att vi ska deponera konsten.

För mig är detta inget annat än ett svar på den kritik som vi gemensamt har riktat mot en rad av de brister som har funnits från alliansens sida när det gäller att hantera verksamheterna i samband med att det blir förändringar av entreprenörskapet. I den delen tycker jag efter ett tag att majoriteten har skött sig ganska väl.

Därför yrkar jag bifall till förslaget.

Det betyder inte att vår kritik inte kvarstår när det gäller det sätt på vilket majoriteten arbetar med privata entreprenörer i vården. Det är en helt annan sak. Men detta ger oss ett bra regelverk för hur vi ska hantera den landstingsgemensamt ägda konsten. Jag tycker för egen del att det är bättre att medborgarna får se konsten också hos de entreprenörer vi har avtal med än att den stängs in i källarutrymmen.

Anförande nr 56

Agnetha Bostrom (MP): Jag inledde mitt förra anförande med att säga att vi är positiva till att ett regelverk kommer fram. Det har vi absolut ingenting emot, utan vi tycker att det är jättebra. Däremot är förslaget alltför otydligt, och det finns hål i det, så vi skulle vilja se ett bättre förslag.

Det finns i dag en skyldighet att meddela när en verksamhet flyttar eller ändrar inriktning. Men till och med de tjänstemän som arbetar på kulturförvaltningen i dag säger att det är jättesvårt att hålla koll på detta, för de får inte alltid meddelanden. Sådant måste vi också reda ut.

Vi vill också ha ett förtydligande om att när försäljning ska ske är det ett politiskt beslut som ska tas. Det ska inte kunna lämnas på delegation, men det nämns ingenting om det i förslaget.

Det är möjligt att kulturnämnden säger: Vi lämnar det på delegation till våra tjänstemän att fatta beslut, eftersom vi inte tycker att konsten är värd så mycket. Men vi vill inte se det. Vi vill att det ska vara medvetna politiska diskussioner, medvetna politiska beslut ifall det blir aktuellt att sälja något.

Jag står kvar vid vår uppfattning att konsten inte ska säljas eftersom en verksamhet byter huvudman. Ska den säljas ska det vara på andra förutsättningar. I första hand ska den finnas kvar i landstingsverksamheten.

Som ordföranden nämnde har vi lagt ett delvis annat förslag än det vi lade i landstingsstyrelsen. Vi föreslår fullmäktige "att utreda och komplettera föreskrifterna i enlighet med vad som föreslås i reservationen" och "att beslut om försäljning av konst ska fattas av kulturnämnden för belopp under 100 000 kronor respektive av landstingsfullmäktige då beloppet överstiger 100 000 kronor."

Det sista kan tyckas vara detsamma som det står i förslaget. Men vi vill alltså tydliggöra att det ska vara politiska beslut och inte beslut på delegation.

Förste vice ordföranden: Då kan vi konstatera att motivtexten är densamma som i er reservation i landstingsstyrelsen.

Anförande nr 57

Landstingsrådet Rydberg (FP): Jag vill bara tydliggöra för fullmäktiges ledamöter att ärendet inte innebär att man ska sälja konst när man gör ett huvudmannaskapsskifte av något slag. Det innebär bara att man ska reglera i depositionsavtal.

Historiskt har vi haft brister i att reglera var konsten hänger och hur den ska skötas. Men det innebär inte att vi ska fortsätta att ha de bristerna, utan i fortsättningen ska vi ha deponeringsavtal. Om det uppstår en försäljningssituation ska det vara kulturnämnden som har beslutet. Det är fullmäktigebeslutet.

När det gäller deponeringsavgifter eller inte är det bara att inse att om man tar ut deponeringsavgifter blir det kanske billiga Ikeatavlor som hänger på de entreprenaddrivna enheterna. Vi har enorma konstskatter i landstinget, och det är oerhört värdefullt om medborgarna får möjlighet att se dem.

Anförande nr 58

Gizela Sladic (S): Jag anser att det är jätteviktigt att visa konst. Och vi är tacksamma för att det har kommit fram föreskrifter, efter kanske två års arbete av våra tjänstemän. Vi som sitter i kulturnämnden och konstnämnden vet att det inte var så lätt att hantera frågan om inventering av konst.

Därför är vi väldigt glada, på grund av olika avknoppningar som har skett i landstinget, att vi har möjlighet att förbereda ärenden och underlätta för våra tjänstemän, så att de vet vem som äger konsten och var den finns.

I föreskrifterna står det väldigt tydligt att det är kulturnämnden som ska ge förslag till landstingsfullmäktige om konst ska säljas och beloppet är över 100 000 kronor. Kulturnämnden är ansvarig för att bestämma om konst under 100 000 kronor ska säljas.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 59

Jan Strömdahl (V): Jag yrkade bifall till Miljöpartiets förslag. Det man kunde utläsa ur handlingarna var att förslaget var ett återremissyrkande. Det är det egentligen fortfarande i sak. Ni föreslår förändringar i regelverket.

Jag yrkar för Vänsterpartiet bifall till det förslag som Miljöpartiet nu har lagt fram.

Jag uppfattar att Socialdemokraterna fortfarande tycker att detta är ett bra förslag. Jag kan inte riktigt förstå det. Förslaget innebär trots allt att man på något sätt ger en puff framåt och initierar en utförsäljning av våra konstverk. Jag tycker att våra konstverk ska visas. De behöver inte säljas ut för att de ska visas. Det vore mycket bättre om grundinställningen är: Vi ska ha kvar vår konst i allmän ägo.

Anförande nr 60

Landstingsrådet **Nylund Watz (S)**: Jan! Jag delar i allt väsentligt din uppfattning om hur den konst som vi har samlad i landstinget ska ägas och leasas. Men jag tycker att det har funnits en brist, när vi inte har haft någon reglering av hur vi ska hantera det faktum att en lång rad verksamheter drivs på entreprenad med skattefinansiering. Därför tycker jag att det är bra att vi får det reglerat.

Däremot är jag rätt säker på att du och jag kommer att trycka på samma knapp, om det visar sig att den nuvarande landstingsmajoriteten skulle sätta igång en försäljningscirkus med vår konst.

Anförande nr 61

Ingvar von **Malmberg (MP)**: Jag hoppas att det här ärendet leder fram till att vi får en inventering av landstingets konst. Jag skulle vilja fråga Birgitta Rydberg direkt: När kommer du att anslå pengar så att personer kan utföra en total inventering av landstingets konstsamling på 86 000 verk, Sveriges näst största konstsamling? När kommer du att anslå pengar till det?

Anförande nr 62

Landstingsrådet **Rydberg (FP)**: I landstingets budget har varje nämnd sitt totala budgetansvar. Enligt det beslut fullmäktige har fattat när det gäller ansvar för inventering av konst åligger det respektive förvaltning där konsten finns att göra det. Det kommer inte att finnas några öronmärkta pengar som fullmäktige fattar beslut om. Men ansvaret är mycket tydligt genom det fullmäktigebeslut som vi har tagit tidigare.

Anförande nr 63

Ingvar von **Malmberg (MP)**: Men, Birgitta, det är ju det svaret som är så fantastiskt otillfredsställande! Det system du pekar på har ju inte fungerat. Det är uppenbart att det inte har fungerat. Därför måste man göra något annat.

Jag frågar dig igen, om du verkligen är intresserad av landstingets konst: När kommer du att anslå medel så att man kan göra en total inventering?

§ 8 Avsiktsförklaring om tidigareläggning av spårutbyggnader i Stockholms län**Anförande nr 64**

Yvonne **Blombäck (MP)**: Ordförande, åhörare, ledamöter! Man kan tycka att detta är ett litet ärende, men det är ett stort ärende.

Vi ställer oss egentligen i princip bakom den överenskommelse som finns om att tidigarelägga spårutbyggnaden, för det är en viktig fråga, eftersom kollektivtrafikandelen i Stockholms län minskar och behovet är mycket stort.

Men den fråga som vi inte heller i dag tänker släppa taget om och som vi har drivit länge är frågan om att man måste tillföra investeringsmedel för att få igång ett pilotprojekt för en spårbilsbana i detta län. Det finns ett enigt beslut i SL-styrelsen 2007 om att man ska komma med förslag på en plats. Vi vet att regeringen har tillsatt en utredning. Det finns ett brett intresse. Det finns ett antal platser, varav två i Stockholms län är högintressanta.

När det gäller just den delen var det i fredags ett stort seminarium inne i denna sal där företrädare för en mängd olika kommuner, länsstyrelsen, Näringsdepartementet, Banverket, SL och andra var närvarande.

För att göra det tydligt för de ledamöter som inte var där – jag vet att åtminstone en till var här inne och såg den stora samlingen – tänkte jag räkna upp alla de kommuner som deltog med planeringschefer, politiker och andra intresserade: Botkyrka, Danderyd, Ekerö, Lidingö, Norrtälje, Nynäshamn, Sigtuna, Solna, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands Väsby, Vallentuna, Värmdö och Österåker. Vaxholm var representerat genom ett samarbete som heter Stockholm Nordost. Dessutom var Stockholm representerat genom Akademiska Hus, som vill ha sitt projekt vid Akademiska hus i Stockholm.

Det är ganska intressant att notera att det finns ett enormt intresse från kommuner i Stockholms län. Här finns ett enigt styrelsebeslut. Här finns er egen alliansregering, ett pågående uppdrag och en utredning.

Kollektivtrafiklagen är tydlig med att det är landstinget som äger rätten över kollektivtrafiken. Och åtminstone vi vill att spårbilar som ny teknik ska bli ett komplement till befintlig infrastruktur i form av kollektivtrafik. Då måste man tillföra investeringsmedel, om man ska få igång något pilotprojekt, och då måste man sätta in det i budgeten. Men det saknas hos er.

Det förslag vi nu har framför oss gäller de kommande tio åren. Där anslår ni noll kronor. Vi är helt övertygade om att det behövs andra investerare för att sätta igång en pilotbana. Men landstinget måste stå för sin del. Det kommer att behövas både forskningspengar och statliga pengar och kanske också någon privat investerare för att få igång ett pilotprojekt. Men landstinget kan inte ducka och säga: Det här berör inte oss.

Jag kvarstår vid det yrkande som vi har lagt i alla instanser hittills. Det finns på sidan 3 i förslaget. Vi föreslår att man utöver lagt förslag också beslutar att i kommande investeringsbudget även lägga in medel för spårbilsbana.

Anförande nr 65

Åke Askén (MP): Ordförande, ledamöter! Det är självklart att vi är positiva till en tidigareläggning av satsningarna. Men det räcker inte. Problemet är att man har räknat fel från början. När man har bedömt befolkningsutvecklingen har man mer blickat bakåt än framåt, känns det som. Under de senaste 30 åren har befolkningsökningen i länet varit ungefär 13 000 per år.

Man har ungefär dubblat det i det högsta befolkningsalternativet i regionplanen, som är det nuvarande förslaget. Men det räcker inte, för verkligheten är en helt annan.

År 2009 var det enligt Statistiska centralbyråns preliminära bedömning en ökning med 34 000 personer, varav 18 000 i Stockholms stad, i stället för 26 000–27 000 enligt regionplanen, som ligger till grund för bedömningen.

Därför duger detta inte. Man måste i stort sett göra om Stockholmsförhandlingen och basera den på korrekta siffror för befolkningsutvecklingen.

Till detta kommer att vi har en beräknad trafikökning på 80 procent till 2030 enligt Länsstyrelsens bedömning. Det är en förskräcklig siffra, men den är nog sann, om man utgår från Stockholmsförhandlingens resultat. Så illa är det. Att ta bort pengarna från Förbifart Stockholm och i stället lägga dem på kollektivtrafiken är det enda radikala och sunda greppet man kan ta på en mycket besvärligt framtidssituation.

Jag yrkar bifall till Miljöpartiets förslag.

Anförande nr 66

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande, fullmäktige och ni som lyssnar! Den här avsiktsförklaringen är delvis bra, eftersom den möjliggör en tidigareläggning av spår, som vi har hört i tidigare inlägg från talarstolen.

För er som inte har läst ärendet kan jag berätta att det gäller Södertälje hamn–Södertälje centrum, Nynäsbanan med Nynäsgård som mötesstation, utbyggnad av tvärspårväg Solna–Alvik, Slussen–Hammarby Sjöstad–Saltsjöbaden och Ulvsunda–Kista samt dubbelspår på Roslagsbanan. Det är angelägna utbyggnader som vi i Vänsterpartiet är positiva till.

Men som det också står i ärendet: Staten bidrar inte med den finansiering av spårutbyggnad i den takt som vi behöver.

För att komplettera bilden av befolkningsökningen kan jag berätta att Stockholm sedan 70-talet har växt med över ett helt Göteborg, med över en halv miljon. Det ställer krav på vår utbyggnadstakt. Detta räcker inte. Vi kommer tillbaka till det i nästa ärende.

Det är bra att vi gör de här tidigareläggningarna. Men det är fel att det är landstinget som gör dem. Det borde ha varit staten som hade stått för den här utbyggnadstakten. Vi måste bygga ut i Stockholm.

Med det yrkar jag bifall till vårt särskilda uttalande i landstingsstyrelsen.

Förste vice ordföranden: Efter detta ärende skulle vi egentligen ha gått in på ärende 9. Men eftersom vi har antagit att vi inte kommer att vara färdiga med det ärendet till klockan 13, när frågestunden ska börja, vill jag föreslå att vi nu tar upp någon motion i stället. Vi vill inte påbörja ett stort ärende som kan ta uppemot två timmar, och i vår arbetsordning har vi sagt att frågestunden i möjligaste mån ska börja klockan 13.00.

§ 9 Motion 2008:39 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om att återinföra trådbussar i Stockholms innerstad

Anförande nr 67

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ni ska få se tre bilder när jag pratar. Jag är tyvärr övertygad om att jag inte kommer att få er att bifalla motionen i dag. Men jag tänkte att ni kunde få höra hur bra det är med trådbussar, sedan går ni hem och funderar, och senare kan vi komma överens om att förslaget ska bifallas.

Jag tror att ni tror att det handlar om det jag nu visar en bild på. Det är en spårvagn i Stockholm på 50-talet. Det finns en sak på bilden som är rätt fantastisk. Ser ni att klockan på bilden är 5 i 5? Det är alltså rusningstid, men det finns inte en bil på gatan. Det finns en trådbuss och massor med cyklister.

Jag blir nostalgisk, för jag minns trådbussarna och spårvagnarna. Men de togs bort. De ansågs omoderna, och det ansågs att det blev olyckor på grund av dem.

Stockholm växer så det knakar. Som jag sade för en stund sedan har det blivit mer än en halv miljon invånare i vår region sedan 70-talet. Det är mer än ett helt Göteborg. Ingenting säger att befolkningsexplosionen mattas av, utan snarare växer vi så det knakar, och det märks på tunnelbanor, i pendeltåg, i bussar och på gatorna.

Nu måste vi tänka nytt och modernt. Vi måste få fler att resa kollektivt och lämna bilen. Det är vår största klimatutmaning för Stockholms läns landsting.

Då går vi till visionen. Så här – som på bilden jag visar nu – ska det se ut, inte som på 50-talet. Flera saker avgör vad vi som resenärer använder. Viktiga aspekter är tillförlitlighet och pålitlighet. Det har dessa trådbussar. De går efter trädarna, så man ser snabbt var de går någonstans. De går förhållandevis snabbt och kan gå ännu snabbare om det är raka gator utan bilar. De är förutsägbara och tydliga och ger en väldigt bra komfort och standard.

Vi vet att vi måste bygga ut spårtrafiken. Men det tar otroligt lång tid, och vi har problem nu i dag. Vi ska till exempel bygga tunnelbana och tvärbana och satsa på spårbilar i ett spårbilsprojekt. Vi ska göra mycket. Det ena utesluter inte det andra. Det här kan vi göra väldigt snabbt.

Vi måste göra det, för vi måste ställa om till bättre, miljövänligare och resenärsvänliga fordon. I dag finns moderna trådbussar som är förhållandevis snabba och billiga att installera, med en standard som spårvagnar och med förutsägbarhet som spårvagnar. Man vet helt enkelt var de går.

Vad är då en trådbuss? Man kan säga att det är en buss som går på el eller en spårvagn som inte går på räls. Den har båda de här trafikslagens fördelar.

Dagens moderna trådbussar är inte beroende av att ha kontakt med elledningen hela tiden, eftersom de har hjälpmotorer som kopplar om sig på bara några sekunder och så kan de drivas med hjälp av batterier eller andra drivmedel, beroende på vad man väljer.

Det är inte bara vi i Vänsterpartiet i Stockholms läns landsting som har insett trådbussarnas fördelar. Det finns i dag 360 system världen med över 40 000 fordon i drift. Landskrona införde trådbussar 2003, och succén var given. Det blev över en halv miljon resenärer per år – en otrolig ökning – utan att man förändrade turtätheten. I Europa satsar man stort på detta. Vi kan dra lärdom av Lyon i Frankrike eller av Salzburg. Överallt där man har gjort dessa satsningar, till exempel i de städer jag nämnde, blev det en ökning av antalet resenärer med 17 procent.

Trådbussarna har en hjälpmotor som gör att de inte är beroende av el hela tiden. De kan gå vid sidan om när de behöver. Byggnadsinvesteringen är billig och går att göra snabbt. Det är inga stora arbeten som behövs i våra gator.

En trådbuss är betydligt lättare än en spårvagn eller dieselbuss. Det innebär att den inte sliter så mycket på våra gator och broar. Inköp av trådbussar är billigt. Det är faktiskt billigare att köpa en trådbuss än att köpa en dieselbuss, om man nu ska jämföra med dieselbuss.

I mitt nästa inlägg får ni sex punkter till om hur bra det är med trådbussar.

Anförande nr 68

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m (M)**: Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Det är ju intressant med ny och modern teknik, och det har ju vi inom alliansen upptäckt sedan länge. Det är intressant att Vänsterpartiet går över ån efter vatten i miljöfrågan.

Man kan väl beskriva det på det sättet att om man nu vill åstadkomma det som du är ute efter, nämligen att få bättre kapacitet inom kollektivtrafiken, ja, då är det ju inte bussar som har en annan drivkälla än de nuvarande som vi helst skulle skaffa. Då är det kapacitetsökning just i form av det som vi satsar på, en utbyggnad av spårvagn och ett modernt spårvagnssystem, som är det bästa alternativet.

Du skulle ju kunna ersätta ditt resonemang när du, Gunilla, beskriver hur din trådbuss också kan avstå från att ta drivkällan från ledningen för att i stället ta laddningen i form av hjälpmotor eller ur ett batteri. Då finns det andra miljövänliga bussar på väg fram som är flexibla, som drivs på el, som kan ta till vara kraften i till exempel inbromsningar och liknande. Det tror jag i så fall, i en modern framtidsvision, är ett mycket bättre komplement till en kraftig utbyggnad av de tunga stomnäten med spårvagn.

Det är nämligen fortfarande så att en spårvagn rymmer lika många passagerare som tre bussar. Det är fortfarande så att dina bussar tar större gatuutrymme i anspråk för att transportera samma volym människor i spårvagn. Vi vet också att en utbyggnad till ett spårvagnsnät, eller ett nät med trådbussar som du föreslår – och då ser jag framför mig att du ser ett nät som är betydligt mer vidlyftigt än spårvagnsnätet – leder till problem med att vi

ska förhandla med alla fastighetsägare om dina luftledningar. Det blir en förhandling med var och en av dem. Jag är säker på att det kan bli ganska omfattande och komplicerade förhandlingar.

Däremot är jag övertygad om att det är värt att göra som vi har gjort, nämligen satsa på den nya spårvägen i city, att sedan gå vidare och studera stombusslinjerna för att i tur och ordning konvertera dem till spårvagnslinjer.

Sedan ska vi hitta ännu modernare drivkällor till våra befintliga bussar för att de ska drivas så miljövänligt som möjligt. I det fallet tror jag ju att eldrift kommer att bli en del av lösningen, men inte genom att man tar elen från en luftledning utan genom att man har laddat batteriet i en buss. Där man kan också ha, precis som du själv beskriver, hjälpmotorer.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag i ärendet!

Anförande nr 69

Landstingsrådet Dahlberg (S): Ordförande, fullmäktige! Trådbussar är ju ingen företeelse som vi ser i Stockholm i dag. Däremot är det här en teknik som används i många andra storstäder runt om i världen. Jag är ändå lite förvånad över den här ganska strikta avvisande hållningen till den här tekniken. Jag tycker att vi ska ha öppenhet när vi diskuterar olika tekniska lösningar.

För vår del, vi socialdemokraterna, är öppna för att diskutera även trådbusstekniken om det är så att den bedöms vara mest lämplig beroende på vilken typ av busslinjer det handlar om.

Däremot stöder vi landstingsstyrelsens förslag att avvisa motionen, men vi tycker att den alldeles för hårda och negativa hållningen till trådbusstekniken är lite onödig, ni i majoriteten borde kunna vara lite mer öppna. Det finns ingenting som säger att det här inte skulle kunna fungera lika bra i Stockholm som det gör i till exempel Zürich eller Peking, för att ta två exempel. En större öppenhet tycker jag att man kan visa, Christer Wennerholm, mot den här typen av teknik.

Anförande nr 70

Jan Stefansson (KD): Herr ordförande!, ledamöter och åhörare! I Europa satsar man stort på det här, sade Gunilla Roxby Cromvall. Jag fick alldeles nyss veta att man i Bern och Basel i Schweiz konverterar från trådbuss till spårväg av kapacitetsskäl, precis med de motiv som Christer G. sade alldeles nyss. Men i opposition är resurserna oändliga!

Vi välkomnar alla nya spårutbyggnader i Stockholms län. Så uttryckte sig Vänsterpartiet i en reservation när deras motion om trådbussar behandlades i landstingsstyrelsen. Det är inte sant. Både i ord och i handling har Vänsterpartiet agerat mot utbyggnad av spårvägsnätet i Stockholm samt Spårväg city.

Spårväg city kommer att binda samman nya arbetsplats- och bostadsområden i centrala Stockholm, från Valdemarsudde i öster mot Frihamnen i norr och till Hornsberg. Det är trist att Vänsterpartiet inte vill bejaka den utveckling av modern spårvägstrafik som snart återfinns i varje storstad av rang på kontinenten.

Ord måste förenas med handling. Vänsterpartiet och övriga oppositionen lyckas inte med det. Under förra mandatperioden byggdes inte en meter nytt spår. Detta har Kristdemokraterna tillsammans med allianspartierna ändrat på. Vi har gått från ord till handling och inte bara välkomnat ny spårutbyggnad i Stockholms län. Vi bygger nya spår för såväl pendeltåg och Roslagsbanan som den moderna spårvägen. Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 71

Sverre Launy (V): Ordförande, ledamöter! Jag förstår inte riktigt, eller rättare sagt, jag förstår inte alls det här motståndet mot att över huvud taget resonera kring begreppet trådbussar. Det finns åtskilliga fördelar med att titta på det här som faktiskt väger upp väldigt väl mot en utbyggnad av spårtrafiken. Christer Wennerholm sade här tidigare att spårvagnar har betydligt bättre kapacitet än vad trådbussar har. Det är en sanning med väldigt stor modifikation. Det finns en alldeles utmärkt utredning kring spårbussar som Stockholms Handelskammare har tagit fram. Där återges exempel där skillnaden mellan en Bombardierervagn och en dubbelledtrådbuss från ett annat företag faktiskt inte är mer än 19 personer. Alltså är kapacitetsskillnaden väldigt begränsad.

Man kan också konstatera att trådbussarnas möjligheter att ta sig fram i trafiken är betydligt bättre. Händer det någonting på spåret så står spårvagnen stilla. Händer det någonting på vägen så kan en trådbuss väja och köra runt. Den är alltså smidigare att hantera i de trafikmiljöer där de här båda fortskaffningsmedlen faktiskt ska fungera.

Vad som förvånar mig än mer är att man inte tar till sig resonemanget om att investeringar i trådbussar faktiskt åstadkommer ungefär motsvarande kapacitet som spårvagnar men till ett betydligt lägre pris.

Om man tittar på Cityspårvägen – som man räknar med kommer att kosa någonstans kring 6,5 miljarder, så vitt jag har förstått – så innebär det att man kan spara ungefär 5 miljarder om man satsar på trådbussar i stället för på spårvagnar. Skälet till att man kan göra det är att man slipper de väldigt kostnadskrävande markarbeten som faktiskt behövs för att få ned spår i gatorna. Man slipper lösa in marken, man slipper planera för att flytta ledningar av olika slag – gas, telefoni, el, avlopp och sådana saker. Det slipper man om man i stället väljer spårbussar.

Man kan konstatera att det går att köra en linje med trådbussar i 20 år till samma kostnad som det faktiskt genererar att gräva ned spår i backen. Det är en avsevärd skillnad, tycker jag. Det finns ingen större skillnad när det gäller driftskostnaden för spårvagnar och trådbussar. Den stora kostnaden ligger i de arbeten som måste göras i markplan. Där är reella besparingar att göra. De kommer säkert att väl kunna uppväga problemen med eventuella förhandlingar om luftledningar och om hur de ska dras från olika fastigheter och de kostnader som detta innebär.

I den utredning som är framtagen så jämför man växthuseffekt per producerad kilometer när det gäller spårvagn respektive trådbuss. Man kan konstatera att byggande av till exempel tvärbanan genererar 13 000 ton koldioxid per kilometer, medan en trådbussdragning genererar mellan 25 och 30 ton per kilometer. Det är också en väsentlig skillnad till förmån för trådbussystemet.

Uttag av inte förnybar energiråvara per producerad kilometer innebär för tvärbanans del ungefär 3 900 megawatt per kilometer, för trådbuss är motsvarande siffra ungefär 100 megawatt per kilometer. Åter en väldigt stor skillnad till förmån för en satsning på trådbussar.

Att man över huvud taget inte vill titta på det här och resonera lösningar som innefattar även trådbussar när man pratar om utbyggd kollektivtrafik i tätorten, och för den delen också ute i förorterna och kanske tom på landsbygden, är mycket förvånande. Jag tycker att det är anmärkningsvärt att alliansen, som anser sig vara så rädd om skattebetalarnas pengar, inte vill titta på någonting som reellt skulle kunna innebära en kraftig besparing. Bifall till motionen!

Anförande nr 72

Gunilla Roxby Cromvall (V): Det ena utesluter inte det andra. Vi säger inte att vi nu ska sluta satsa på spårvagnar eller på tunnelbaneutbyggnad. Det här är ytterligare ett alternativ. Det som är bra med det här alternativet är att det är ett komplement och är snabbt genomförbart. Vi måste få snabba lösningar eftersom Stockholm har växt så mycket.

De som också har insett det här, förutom många länder i världen, är Handelskammaren, som Sverre också nämnde, som har sett fördelarna. Det är en snabb investering. Vi kan göra den och vi kan också sedan dra nytta av den om vi sedan konverterar om det här till spårvagn framöver.

Vi har heller inte sagt att det här ska ske överallt, så står det inte i vår motion. Vi säger att det här är ett komplement, en bra teknik som vi kan genomföra nu, och Stockholm behöver den här satsningen nu.

Vi tycker att landstinget kan titta sakligt på den här frågan, titta på vilka linjer man skulle kunna dra som trådbuss. De tio fördelarna som alltså finns är de här. De är inte hela tiden beroende av el från kontaktledningen. Investeringen är väldigt billig och går mycket snabbt att genomföra. Bussarna är lättare, de är väldigt mycket lättare än vanliga bussar eller ens spårvagnar, så det går att dra linjerna över broar, och de sliter inte på våra gator.

Inköpen är billigare, billigare än dieselbuss. Den är tyst, och vi som åker kollektivtrafiken vet att bussarna bullrar och spårvagnarna gnisslar. Med trådbuss blir det tyst inuti och utanpå.

Trådbussar är mycket resenärsvänliga. Eftersom de ligger så lågt och inte har motorer och sådant så blir det väldigt resenärsvänligt för den som har barnvagn eller rullator att gå på och av.

Den har ungefär samma resenärskapacitet som en spårvagn och jag säger inte att vi ska ersätta spårvagnarna med trådbussar, men ett komplement blir de där vi inte hinner eller kan bygga ut just nu.

Energiförbrukningen är också helt fantastiskt låg. Om man tittar på en trådbuss under en livscykel ser man att de har den lägsta energiförbrukning som något transportslag har, om vi bortser från cykeln. Den släpper ut 0 procent koldioxid.

Kristdemokraternas inlägg måste jag faktiskt säga var rena struntet. Ursäkta ordvalet! Det vi har protesterat mot var den så kallade NK Express, alltså att man gjorde den prioriteringen. Vi hade inget emot att själva linjen byggdes.

I övrigt är vi i Vänsterpartiet naturligtvis för en utbyggnad av all vår trafik för alla människor som kan göra att bilister lämnar bilen och går över till det kollektiva resandet. Med det yrkar jag bifall till motionen!

Anförande nr 73

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Det är ju många saker som sagts här som är bra. Det som jag ändå vill betona från Miljöpartiets sida är att vi inte tar ställning när det gäller teknikvalet. Vi är ganska noga med det, för det är inte alltid vi har kunskap om vilket teknikval som gör att vi uppnår vårt önskade resultat.

Vi menar att varje utredning som man gör eller varje förslag som man lägger beträffande en ny sträckning eller en viss linje ska innebära att man tittar på både miljö- och klimatpåverkan. Man ska också titta på det som nu har nämnts här, alltså investerings- och driftkostnaderna. Det är en av flera parametrar. Genusperspektivet saknas nästan alltid. Tillgänglighetsaspekterna har vi också talat om liksom den oerhört viktiga delen att kunna öka kollektivtrafikandelen, som vi allihop vet är en av de allra viktigaste åtgärder som vi måste vidta.

Vi vill inte avslå motionen, vi menar att den kan anses besvarad just med tanke på att det behöver göras många åtgärder för att förbättra framkomligheten i kollektivtrafiken, även just i Stockholms innerstad. Det är ju så som Gunilla Roxby Cromvall sade i det första inlägget, nämligen att det som resenärerna anser är viktigast är att komma fram. Och vi vet att det är väldigt dålig tidhållning just i innerstaden.

Vi menar också att man kan vidta enkla åtgärder såsom att inrätta kollektivtrafikkörfält och signalprioritering. Det är väldigt billiga åtgärder för att få bättre framkomlighet i innerstaden.

Miljöpartiet stöder ju de pågående projekten när det gäller spår i Stockholms innerstad. Vi stöder också en spårutbyggnad av något slag till Nya Karolinska. Därutöver ser vi från vår sida att behoven utanför innerstaden är så stora att nya kollektivtrafikinvesteringar i första hand måste ske där och inte i innerstaden. I innerstaden ser vi att man behöver jobba med signalprioriteringar och få i gång kollektivtrafikkörfält som gör att vi får en framkomlighet för de bussar som finns.

Sedan är det så att det kommer elbussar och det kommer batteribussar. Det kommer bättre bränslen som vi självfallet ska jobba med, så vi säger inte nej till den här frågan i sak, men vi anser att det finns andra delar som man behöver jobba med i första hand. Vi menar att motionen därmed kan anses besvarad.

Anförande nr 74

Åke Askén (MP): Vänsterpartiet och Socialdemokraterna var ju faktiskt med på den motion som vi i Miljöpartiet väckte om utbyggnaden av Spårväg City. Därför är det lite konstigt att nu säga att Vänsterpartiet verkar ha hängt upp sig på att den del som byggs nu ska sluta så nära NK. Det verkar vara det som är problemet.

I övrigt har jag fått intrycket att Vänsterpartiet skulle vara med på den här utbyggnaden fortfarande, precis som Socialdemokraterna. Det skulle bli väldigt konstigt annars.

Det är faktiskt ett ohemult angrepp av landstingsstyrelsens majoritet mot just Vänsterpartiet, där man antyder att de skulle vara för att cementera en bilkultur i Stockholms innerstad. Så är det väl inte.

Vänsterpartiet har ju, liksom Miljöpartiet, krävt kraftiga minskningar av biltrafiken. Det där tycker jag var ett påhopp.

Miljöpartiet har ju lagt en reservation i landstingsstyrelsen, och jag yrkar bifall till den!

Anförande nr 75

Stella Fare (FP): Ordförande, fullmäktige! Det är med stort intresse som jag har lyssnat på den här debatten. Jag kan väl konstatera att vi lever i ett väldigt utpräglat bussamhälle här i Stockholmstrakten. Vi har gjort så under väldigt lång tid. Jag kan förstå om den som är fast i det här med bussamhället känner att det är lite lättare att på något sätt ta till sig tanken på en trådbuss än det radikala skiftet som en övergång till stadsspårvagnar skulle innebära.

Det är ju så att en stadsspårväg är oerhört mycket radikalare och ett verkligt *statement* från den stad som vågar satsa på spårvagn. Det gör oerhört många städer ute i världen nu. Spårvagnar – och nu talar vi om ny, modern spårvagnsteknik – är ju strukturerande och den tar plats i trafiken och den går före bilar. Den skapar helt enkelt en helt annan stadsmiljö.

Trådbussen har säkert sina fördelar, men det är heller ingen händelse eller tillfällighet att handelskammaren som har varit den absolut största motståndaren till den här nya moderna spårtrafiken i Stockholm har fastnat för trådbussar. Det känns inte så farligt, för tänk på flexibiliteten, framhåller man.

Det är just bussens flexibilitet som har varit dess svaghet i Stockholm där trängseln är så oerhört stor. Vi försöker med ny spårvagnsteknik komma förbi den här trängseln som skapar oerhörda tidsförluster och väldiga förluster för näringslivet och alla som ska arbeta och vara produktiva.

Jag känner att det här är en onödig omväg och jag skulle verkligen vilja ha en uppslutning från Vänsterpartiets sida när det gäller cityspår. Tala ur skägget: Vill ni ha denna nya radikala, modiga lösning för Stockholms trängsel eller vill ni det inte? Vill ni göra gemensam sak med handelskammaren, en organisation som har sina fördelar men som på trafikområdet har varit oerhört reaktionär och bakåtsträvande under många år?

Jag måste säga att den här typen av motioner kan tyckas oskyldig, men i själva verket tycker jag att den speglar en typ av beslutsångest helt enkelt. Jag skulle efterlysa en annan hållning från Vänsterpartiet. Bifall till landstingsstyrelsen förslag!

Anförande nr 76

Landstingsrådet Dahlberg (S): Ordförande, fullmäktige! Jag tycker det där var ett fullkomligt obegripligt inlägg. Det finns ju ingenting i motionen som ifrågasätter spårvagnstekniken. Det som motionen går ut på är att vi ska se på den här tekniska lösningen som en möjlighet. Den här konflikten som Stella Fare söker och försöker måla upp finns ju inte! Det är fullkomligt taget ur luften.

Jag tycker det var ett oerhört märkligt inlägg, Stella Fare. Du får gärna förklara för mig på vilket sätt du menar att den här motionen står i strid med en satsning på spårvagnar i innerstaden. För mig är det obegripligt.

Anförande nr 77

Stella Fare (FP): Lars Dahlberg, jag efterlyser helt enkelt en smula kurage från ett parti som anser sig stå för en radikal politik.

Det är ju märkligt det här med de ombytta rollerna. Ni på vänsterkanten tycks oavbrutet försvara det bestående och är så rädda för att ställa upp bakom en ny sorts trafikpolitik på kollektivtrafikens område.

Du kan tycka att det är obegripligt att jag ser att det här är ett inslag i försöken att stoppa upp, förhindra eller åtminstone fördröja en övergång till en miljövänlig trafikpolitik, men jag uppfattar att detta är syftet med det hela. Annars skulle väl Vänsterpartiet ställa sig bakom de satsningar som vi nu vill göra på ny spårtrafik.

Anförande nr 78

Gunilla Roxby Cromvall (V): Tack, Lars. Du gav mig ett ord: obegripligt.

Här har vi skrivit en motion om att vi ska titta på tekniken med trådbussar och vara positiva till att vi kanske skulle kunna införa detta i Stockholm. Det var det som den här motionen handlade om.

Stella, mångfald är vi i Vänsterpartiet för. Det finns ju många olika sätt att bedriva den kollektiva trafiken. Man kan åka tunnelbana, man kan åka spårvagn. Man kanske kan åka trådbuss i framtiden, för Stella, det finns fler linjer än dem där cityspårvägen går. Det finns ganska många linjer i Stockholm, och där skulle man kanske på andra linjer kunna införa trådbuss, kanske, om det visar sig att det är en bra investering, vilket vi alltså tror eftersom det är billigt och inte belastar miljön. Vi tror att vi kan locka över bilister. Det var det det handlade om.

Anförande nr 79

Stella Fare (FP): Okej, jag ska uppfatta det här som ett allmänt inlägg i en trafikdiskussion som inte har någon direkt relevans till den politik som vi bedriver i dag. Den här frågan ligger så långt i framtiden att saken i själva verket skulle kunna avhandlas på ett seminarium. Jag förstår egentligen inte meningen med att motionera i så fall.

Däremot känner jag att de goda krafter som finns i den här salen för en miljövänlig kollektivtrafik som är verkligt strukturerande och som sätter kollektivtrafikresenären på första plats, på parkett, är dem som vi behöver ha en stor uppslutning kring. Den här typen av motioner som är allmänt visionära men som egentligen försöker få fokus på en annan teknik än den som vi nu satsar på, känner jag är till för att bedriva något av ett krypskytte. Jag tycker inte att det som förefaller positivt och framstegsvänligt i ditt resonemang egentligen håller vad det lovar.

Anförande nr 80

Gunilla Roxby Cromvall (V): Om fler blir förvirrade än jag, efter de här inläggen, så kan jag berätta att det här är en motion om att ge SL i uppdrag att utreda förutsättningarna för inrättandet av eldrivna fordon i form av trådbussar i Stockholms innerstad. Det är det som motionen handlar om, och det är väl det som vi kan debattera och inget annat. Vi kan debattera andra saker vid andra tillfällen.

Anförande nr 81

Stella Fare (FP): Gunilla, utreda ha SL hållit på med i årtionden. Kanske är det dags att någon gång skrida till handling. Det är det som vi gör nu. Jag vädjar till er: ställ upp på handling!

Anförande nr 82

Sverre Launy (V): Ordförande, ledamöter! När man lyssnar på Stella Fare kan man få intrycket att det viktiga i kollektivtrafiken är att den är radikal, inte att den är funktionsduglig.

När man gör de här jämförelserna som jag nämnde i mitt förra inlägg, så kan man konstatera att det finns oerhört många fördelar med att studera trådbussar. Självklart kan spårvagnar fungera som ett bra alternativ i innerstaden och självklart ska det nätet också byggas ut.

Men precis som Gunilla påpekade så finns det massor av linjer där vi inte har några som helst förutsättningar att bygga några spårvägar. Där kan man väl titta på trådbussarna. Den utredningen skulle man väl ändå kunna besvara sig med att göra.

Det är ändå så att investeringskostnaderna för trådbussar är oerhört mycket lägre. Det finns en sammanställning där man har tittat på exempelvis ungefär 10 km cityspårväg till en kostnad av ungefär 6,5 miljard. Notan för samma sträcka med citytrådbuss hamnar på 850 miljoner. Det är ungefär samma kapacitet, större flexibilitet men till en bråkdel av kostnaden. Att i det läget börja diskutera att bygga ut spårvägar överallt för att det är en radikal lösning är i min värld väldigt absurt. Det är slöseri med skattemedel.

När det gäller vidare bussar och sådana saker i största allmänhet, så hänvisar man i dag till bussar som går på alternativa, miljövänliga bränslen. Det är rätt.

Det finns etanolbussar och gasbussar, och de är självklart en bra insats, men man får inte glömma bort att det handlar om bussar som drivs av motorer som är modifierade dieselmotorer. De har en termisk verkningsgrad på 40 procent, vilket innebär att 60 procent av energin försvinner rätt ut i luften i form av värme. Det vore väl bättre om man kunde använda den typen av bränsle till andra fordon där de gör större nytta, så att säga, och satsa på buss trafik på ett sätt som inte genererar några utsläpp i närmiljön, som är tysta och flexibla och som har lätt att ta sig fram även i rätt så besvärliga trafiksituationer.

Man kan inte alltid bygga ut spårvägar där man behöver kollektivtrafik. Då är det dags att titta på alternativ, men så radikala är det väl för mycket att förvänta sig att liberalerna ska vara.

Anförande nr 83

Stella Fare (FP): Ordförande! Vi står inför en väldigt stor investering i Stockholms innerstad. Det är helt riktigt. Den här motionen handlar just om detta i Stockholms innerstad. Busstrafiken kommer att förbli det absolut mest dominerande trafikslaget i detta län med över 450 linjer. Det finns inga som helst planer på att avveckla dem. Däremot har vi studerat *bus rapid transit*, som är ett system för motorvägsbussar som säkerligen kommer att kunna användas mer i framtiden.

Trådbussar i Stockholms innerstad är inte aktuella, för vi har just tagit ett stort steg för att bygga ut trafiken på spår ovan jord i Stockholm. Det som den här motionen borde handla mer om är er räddhagsenhet för att ställa upp bakom detta.

I stället föreslår ni nya utredningar. Det kan förefalla visionärt, men det är bakåtsträvande i det politiska läge som råder just nu.

Anförande nr 84

Sverre Launy (V): Ordförande och Stella Fare! Det är bakåtsträvande och konservativt att arbeta för att skaffa fram alternativa fortskaffningsmedel som går på miljövänlig el via tråd på sträckor där det inte finns förutsättningar att ens tänka tanken att bygga spårväg.

Att blanda in stombussnätet och *rapid transit*-systemet i det här resonemanget är fullständigt huvudlöst. Vi talar om Stockholms innerstad i dag. Vi pratar inte om pendelbussar i någon form.

Det är bara att konstatera att Stella Fares resonemang är oerhört enkelspårigt.

Anförande nr 85

Tagge Gripenstam (C): Ordförande, fullmäktige! Det är spännande att komma in i debatten nu. Det är snart enkla frågor och annat som väntar. Jag skulle gärna vilja börja med att säga till Sverre att Stella Fare talar både dubbelspårigt och rätt begripligt. Det tycker jag att man får erkänna.

När Gunilla var uppe i talarstolen sade hon att detta görs i andra städer och att vi kan göra det minst lika bra i Stockholm.

Ja, det kan vi säkert göra, men frågan är om det är tillräckligt bra för kollektivtrafikutvecklingen i Stockholms stad. För det är väl vad det handlar om i första hand.

I det läget är svaret ganska enkelt. SL har ju utrett frågan. Det har man gjort inför det här motionssvaret och kommit fram till att trådbussar inte är tillräckligt bra för en väl fungerande kollektivtrafik i Stockholm framöver. Det vi behöver är en kombination av spårvagnar och miljövänliga bussar som förmodligen kommer att gå på samma el som trådbussarna gör och säkert med betydligt effektivare motorer, och de kommer nog ganska snart i framtiden. Dem kan vi invänta.

Den stora satsningen handlar väldigt mycket om att kombinera olika tekniker så att man ser till att man får en väl utbyggd trafik utanför Stockholms stad, som Yvonne Blombäck var inne på, och då kommer det att vara helt nödvändigt att utveckla miljövänliga bussarna eftersom de kommer vara den stora delen av trafiken. De måste kunna fungera överallt, även inne i staden.

Jag tycker att det är ett bra förslag, och jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag!

§ 10 Frågestund

Fråga 1

Anförande nr 86

Peter Andersson (S): Ordförande, fullmäktige! Jag har noterat att allt fler ansluter sig till uppfattningen att det är viktigt för smittskyddsverksamhet, för att stärka smittskyddet, att införa sprututbytesprogram i Stockholmsregionen. Det finns ju vetenskapligt väl dokumenterat att det fungerar och att det är viktigt. Det finns från WHO, FN:s hivprogram, Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet, Folkhälsoinstitutet med flera, och nu dessutom sedan strax före jul också landstingets egen sprututbytesutredning.

Därför har jag formulerat en delikat fråga till Birgitta Rydberg som lyder: avser du att se till att det införs sprututbytesprogram före mandatperiodens utgång?

Anförande nr 87

Landstingsrådet Rydberg (FP): Det är min bedömning att det kan vara möjligt, men till skillnad från dig, Peter, så tycker jag att det är väldigt viktigt att ha ett mycket bredare perspektiv, vilket den narkotikapolitiska utredningen har.

Du stirrar dig blind på föreställningen om att om man bara inför sprututbytesprogram så är alla problem lösta. Jag menar att det är oerhört viktigt att man jobbar med de förebyggande insatserna för att hindra att människor blir missbrukare – det handlar framför allt om unga människor.

Det handlar om att ytterligare förbättra missbruksvården för dem som är inne i ett missbruk med substitutionsprogram, förbättrade insatser för kvinnliga missbrukare, ökat samarbete med kriminalvården och ökade satsningar för att hjälpa hemlösa och marginaliserade personer med missbruk.

Om det blir ett sprututbytesprogram så är det inte bara att tuta och köra och dela ut sprutor var som helst. Om ett sådant program genomförs så ska det vara en verksamhet som utvärderas vetenskapligt och där vi har klara kriterier från början vad det är vi ska utvärdera. Till skillnad från dig så drar narkotikapolitiska utredningen slutsatsen att de utvärderingar som finns spretar åt lite olika håll. Därför är det väldigt viktigt att vi gör en ordentlig vetenskaplig granskning här i Stockholm om vi startar ett sprututbytesprogram.

Anförande nr 88

Peter Andersson (S): Jag hänvisar till WHO, till Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet, Folkhälsoinstitutet och alla som strax före jul var väldigt tydliga med att det här är väldigt viktigt utifrån det breda perspektivet, som du själv nämner.

När du tog emot utredningen så var din bedömning att vi kommer att införa något slags försöksverksamhet med sprututbyten och du betonade vikten av uppföljning. Du har ju uttalat dig här. Min fråga då handlade om ifall det kommer att införas innan mandatperioden tar slut. Vi ska inte trilla tillbaka till den ursprungliga frågan, för du har ju deklarerat att du är för det här.

Då noterar jag att det är i alla fall min bedömning att det i den här salen finns en majoritet för ett sprututbytesprogram. Det är väl bra att vi använder majoritet för det och handlar medan tid är, så kan väl de som är motståndare träna på att skriva reservationer.

Anförande nr 89

Landstingsrådet Rydberg (FP): Som jag deklarerade i mitt förra inlägg så handlar det här om att göra ett paket med många olika insatser. Du talar ständigt enbart om sprututbytesprogram, och det räcker inte, Peter. Vi måste jobba med både förebyggande och behandlande insatser.

Om vi genomför hela förslaget från den narkotikapolitiska utredningen med samtliga sex övriga förslag så är min bedömning att ett sprututbytesprogram i en försöksverksamhet som utvärderas vetenskapligt kan vara ett komplement som vi bör använda oss av. Jag står bakom samtliga förslag i den narkotikapolitiska utredningen om de genomförs som en samlad strategi, för det handlar både om att minska den narkotikarelaterade dödligheten och att hjälpa de missbrukare som har problem som är medicinska eller psykiska efter sitt tidigare missbruk.

Anförande nr 90

Peter Andersson (S): Det är möjligt att man tar upp frågan om sprututbyte eftersom det är den som är kontroversiell. Det finns andra utvecklingsområden inom missbruksvården och som det är ganska viktigt att arbeta med om man har resurser till det, och det får vi ju genom att ta ut skatter av medborgarna så att vi får råd att göra insatser.

Missbruksvården är vi tämligen överens om på de punkter där det inte handlar om just denna fråga.

Min egen bild av hur sprututbytesprogram fungerar fick jag vid en presentation av Helsingforsprogrammet. På den overheadbilden fanns det 15 olika åtgärder och inslag för att bemöta missbrukarna, och i mitten av de 15 åtgärderna fanns sprututbytesverksamhet som ett av många inslag. Vi är eniga, Birgitta Rydberg. Det är precis så det ska vara. Därför har jag ställt frågan: Är du villig att ta initiativ så att vi får igenom det här innan mandatperioden tar slut? Jag uppfattade tyvärr inget ja, men jag får väl avvakta, vänta och längta.

Anförande nr 91

Landstingsrådet Rydberg (FP): Jag har ju svarat att det är min bedömning att det kan vara möjligt. Sedan återstår en hel del praktiska saker. Först ska vi ta ett formellt inriktningsbeslut här i Stockholms läns landsting. Motsvarande beslut ska också fattas i Stockholms stad och i kommunförbundet i länet. Sedan ska man hitta en lämplig lokal.

Min uppfattning är att Södermalm är helt otänkbart eftersom det är så pass mycket problem på Södermalm ändå med olika missbruksverksamheter. Vi ska ha rätt personalsammansättning för att kunna ge den här bredden av insatser. Socialstyrelsen ska också pröva en ansökan och godkänna den innan man får starta verksamheten.

Vi ska därutöver formulera utvärderingskriterierna på ett sätt som gör att vi kan dra slutsatser som kan vara värdefulla inte bara för Stockholm utan slutsatser som jag tror att den internationella världen kan vara intresserad av, och så kan det bli om vi lägger upp en studie på ett korrekt sätt från början.

*Fråga 2***Anförande nr 92**

Landstingsrådet Sevefjord (V): Ordförande! Jag har en fråga på samma tema, det vill säga om förslaget om att införa ett sprututbytesprogram i enlighet med den narkotikapolitiska utredningens förslag kommer att komma upp till beslut inom kort.

Jag ställer den frågan för jag vet att man inom förvaltningen har skrivit fram ett ärende och jag skulle gärna vilja veta när det här ärendet kommer upp till beslut. Det vore jättebra om du kunde säga. Det är en likartad fråga som föregående fråga. Innan du svarar vill jag bara

påpeka att du inte kan anklaga mig för att bara driva sprututbytesfrågor, för du vet att jag i den här talarstolen många gånger har drivit frågan om att vi måste utveckla vården för kvinnliga missbrukare, och det håller vi på med.

Vi måste också utveckla samarbetet med kriminalvården; det gjorde vi förra mandatperioden och det arbetet fortsätter den här mandatperioden. Vi måste förbättra substitutionsbehandlingen och allt det som du sade. Jag ser det här som ett komplement till den verksamhet som vi i dag har. Därför frågar jag: När kommer förslaget om sprututbyte upp till beslut inom Stockholms läns landsting?

Anförande nr 93

Landstingsrådet R y d b e r g (FP): Jag vill börja med att ge dig ett erkännande. Du har till skillnad från föregående frågeställare varit väldigt engagerad i missbruksfrågor och särskilt missbruksfrågor på bredden som handlar om att vi ska ha en bra missbruksvård även i andra aspekter, inte bara när det gäller sprututbytesfrågan. I detta avseende känner jag att du och jag har samma uppfattning.

När det gäller frågan om hela den narkotikapolitiska utredningen och frågan om sprututbytesprogram så hade jag hoppats att den skulle ha hunnit vara framme till hälso- och sjukvårdsnämndens sammanträde i februari. Den har inte hunnit bli klar, men jag har fått ett besked från ordföranden att planeringen är att den ska upp i mars i hälso- och sjukvårdsnämnden.

Anförande nr 94

Landstingsrådet S e v e f j o r d (V): Jag är jätteglad för det svaret, för det betyder att vi tar ett viktigt steg framåt. Sedan är det en massa andra saker som också måste klaffa innan vi får själva sprututbytet i hamn, så att säga, vilket många av oss vill ha. Om vi tar den första diskussionen och beslutet i mars så tycker jag att vi har kommit ganska långt i den här debatten. Jag tror att det kommer att vara till stöd för många av dem som i dag har hamnat i ett svårt missbruk och använder sig av sprutor. Vi kan hjälpa dem att undvika att bli smittade av hiv eller hepatit, som båda numera kan kallas kroniska sjukdomar som leder till väldigt stora konsekvenser för möjligheterna att leva ett bra liv.

Jag kan hålla med dig om att det är viktigt att när vi kommer så långt att vi fattar beslut så är det viktigt att också diskutera var vi ska ha verksamheten, storleken på verksamheten och även kompetensen hos dem som ska arbeta inom den här verksamheten. Min egen tanke, utan att ha diskuterat den så mycket, är att det är bra om man börjar med en mindre enhet i första omgången för att se hur vi på bästa sätt ska utforma den här verksamheten.

Anförande nr 95

Landstingsrådet R y d b e r g (FP): Det låter som om vi ändå har en samsyn om att landstinget bör starta verksamheten i begränsad skala. Jag tror att det är viktigt att vi har ett försök med utvärdering och drar slutsatser och ser vad som fungerar respektive inte fungerar.

Det finns en hel del lärdomar som vi har dragit av perioder med baslinjestudieförsöket som visar hur viktigt det är med mobil verksamhet som söker upp missbrukare där de befinner sig, för det är inte alla missbrukare som själva söker upp vården. Det tycker jag också är slutsatser man måste ta med sig inför frågor om hur vi ska lägga upp verksamheter fortsättningsvis för personer som har ett svårt missbruk och är marginaliserade och som vi kanske inte alltid når på det sätt som vi skulle önska.

Anförande nr 96

Landstingsrådet S e v e f j o r d (V): Jag tycker att det är jättespännande att vi ska få upp ärendet för diskussion i hälso- och sjukvårdsnämnden i mars, om jag förstår saken korrekt.

Det betyder kanske att vi inte hinner få i gång ett program före valet, men mitt mål är att det ska finnas på plats före årsskiftet.

Anförande nr 97

Landstingsrådet R y d b e r g (FP): Första steget är alltså inriktningsbeslutet där vi behandlar den narkotikapolitiska utredningen. Sedan kommer ytterligare steg därefter. Det är dock inte jag som sätter upp ärenden på dagordningen, men det besked som jag har fått från ordföranden är att planeringen är att ta upp ärendet på marssammanträdet.

Fråga 3

Anförande nr 98

Y v o n n e B l o m b ä c k (MP): Ordförande! Den här kalla och snörika vintern innebär påfrestningar utöver det vanliga för de många hemlösa i Stockholm. Flera storstäder i Europa öppnar tunnelbanestationer nattetid för att folk inte ska frysa ihjäl. Det vore ju en enkel välgärning att låta några tunnelbanestationer också i Stockholm vara öppna då temperaturen sjunker under minus 12 grader.

Därför vill jag fråga trafiklandstingsrådet Christer Wennerholm: Är du beredd att låta SL öppna några tunnelbanestationer i Stockholm då temperaturen är under minus 12 grader?

Anförande nr 99

Landstingsrådet W e n n e r h o l m (M): Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Det är angeläget att erbjuda hemlösa tak över huvudet, särskilt när det är kallt ute för att, som frågeställaren påpekar, ingen ska behöva frysa eller rent av frysa ihjäl.

Därför har Stockholms stad infört en tak-över-huvudet-garanti som garanterar alla som kommer före midnatt en varm säng att sova i. Stockholms stad har inte någon gång under den här vintern haft alla sina sängar fullbelagda. Denna garanti tycker jag är viktig och betydligt mer värdig än att låta människor sova på kalla bänkar i tunnelbanan.

I och med att det finns lediga platser på de av Stockholms stad anordnade tak-över-huvudet-garantiplatserna så är det ingen hemlös som skulle behöva sova vare sig ute eller på en kall tunnelbanebänk utan i en varm säng.

Anförande nr 100

Y v o n n e B l o m b ä c k (MP): Tack för det svaret, Christer Wennerholm. Nu pratar vi om Stockholms stad, och du säger att de har en garanti där de har haft tomma sängar. Jag tycker att det är väldigt intressant att höra. Jag tillhör själv Situation Stockholms trogna läsarskara. Jag köper den alltid av försäljare ute eftersom faktiskt de också gör ett jobb. Därför har jag valt att inte prenumerera på tidningen utan köpa den direkt av försäljare.

Det är väldigt många som vittnar om att det är mycket svårt att få tag på en plats att sova på, att det faktiskt är fullbelagt när de kommer. Det är intressant att höra din uppfattning om att det finns tomma sängar. Jag tror att den här debatten behöver en grundligare genomgång.

Det är ju så att SL är ett landstingsägt bolag och omfattar hela Stockholms län, inte bara Stockholms stad. Den här frågan är större än bara Stockholms stad. Jag tror tyvärr, Christer Wennerholm, att du har fel i din uppfattning att människor inte behöver sova ute denna vinter.

Anförande nr 101

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! När det gäller möjligheterna att sova med hjälp av tak-över-huvudet-garantin så är det på det sättet som jag säger. Det är uppgifter som kommer från socialtjänsten i Stockholm. Med den utgångspunkten tycker jag att det är mer värdigt att erbjuda en riktig sängplats än att jag, som styrelseordförande i SL, ska säga att det går bra att ligga på golvet eller på en bänk i en tunnelbanestation. Det ger större trygghet för dem som är hemlösa att få en säng i ett varmt rum med omvårdnad och personal än vad det innebär att vi möjligen skulle ha en väktare kvar eller någon i en öppen tunnelbanestation. Det ökar heller inte tryggheten för våra resenärer om vi skulle ha ett sådant förfaringssätt, tror jag.

Anförande nr 102

Yvonne Blombäck (MP): Christer Wennerholm hänvisar till socialtjänsten i Stockholms stad. Därmed blir ju svaret mer begripligt, eftersom socialtjänsten i Stockholms stad ju inte har ansvar för mer än de invånare som bor i Stockholms stad. Jag har uppfattningen att både Stadsmissionen och andra ideella organisationer har totalt fullbelagt på sina platser och att det är jättesvårt för människor som är hemlösa att få någonstans att sova.

Det intressanta är också att det i det absolut senaste numret av Situation Stockholm, det nummer som finns ute till försäljning nu, faktiskt finns en sådan vädjan från hemlösa själva. Det finns en sådan vädjan och de tyckte faktiskt att det var mer värdigt att sova där än att hitta en kall bänk ute i kylan.

Vi har olika uppfattningar, Christer Wennerholm. Jag tycker att det kan vara ett sätt att agera för att faktiskt minska belastningen totalt när det gäller kostnader för skattebetalarna i Stockholms län, då de människor som fryser ihjäl eller får köldskador eller på annat sätt hamnar i det andra läget belastar oss ännu mer.

Anförande nr 103

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Herr ordförande! Jag delar inte Yvannes uppfattning att det är värdigt att sova på en parkbänk ute eller i en tunnelbanestation. Jag är beredd att säga att det får kosta lite mer om det är så att vi behöver medel för att möjliggöra för alla att sova i ett varmt rum i en bäddad säng. Jag är övertygad om att det är grundutgångspunkten för oss allihop att det ska vara på det sättet.

Jag kan bara gå på de uppgifter som jag har och som är att det har funnits tomma sängar hela vintern, och då är Yvannes förslag inte något bra svar och inte någon bra lösning. Min utgångspunkt är mycket bättre. Ta till vara de frivilliga krafter som finns, se till att de erbjuder omtanke och omvårdnad i mycket högre grad än vad våra tunnelbanestationer skulle kunna göra!

Fråga 4**Anförande nr 104**

Tove Sander (S): Ordförande, fullmäktige och Gunilla! Enligt den överenskommelse avseende den nationella vårdgarantin som finns mellan SKL och staten ska all specialiserad vård som ingår i ett landstings vårdutbud ingå i vårdgarantin. Därför frågar jag om det är ett misstag att IVF-behandling inte ingår i vårdgarantin i Stockholms läns landsting eftersom den ingår i den nationella vårdgarantin?

Anförande nr 105

Gunilla Helmerson (M): Tack, Tove, för frågan! Det är särskilt intressant att du och Socialdemokraterna ställer frågor om IVF och vårdgarantin. Jag skulle egentligen vilja börja med att vända på frågan: Var det då ett misstag av er socialdemokrater att inte låta IVF-

behandling omfattas av den nationella valmöjligheten efter det beslut som ni tog 2003 i juni eller, som den kallar sedan 2005, vårdgarantin.

Ni begränsade då hjälpen till ofrivilligt barnlösa stockholmare, och vi reserverade oss emot det redan då. På det sättet skapade ni ett IVF-monopol i Stockholms läns landsting och därmed kraftiga begränsningar. Ni tog bort den valfrihet som fanns, för det fanns fler utövare, och ni skapade köer och en stor efterfrågan som vi nu har arbetat i tre år med att få bort. Under er tid vid makten kunde de som hade pengar köpa sin behandling, men den som saknade pengar fick vänta.

Anförande nr 106

Tove Sander (S): Det är ganska roligt när man ska gå upp och ställa en fråga att veta ungefär vad den som svarar ska svara. Det är ju så här, Gunilla, att vi under den här mandatperioden faktiskt har lagt ett förslag om hur vi ska prioritera för att införliva IVF i vårdgarantin. Du var med och röstade emot det förslaget och valde att utöka antalet försök i stället för att se till att de par som berättigas till försök får sina behandlingar inom den väntetid som vårdgarantin anger.

Anförande nr 107

Gunilla Helmerson (M): Vi ökade antalet med 400 behandlingar under 2008. De beställningarna utökades sedan med ett antal behandlingar på Akademiska sjukhuset som har gjort ett femtiotal behandlingar. Det var vad vi hade möjlighet att göra innan vi hade utarbetat det förfrågningsunderlag som var nödvändigt för att vi skulle kunna gå ut i en upphandling som skulle kunna möjliggöra för oss att arbeta av de här köerna, för det är faktiskt begränsad tillgång till den här typen av behandlingar.

Vi har ökat, som du säger, antalet möjliga försök per par från två till tre, då det är medicinskt lämpligt. Vi satsar 15 miljoner på att korta köerna för IVF-behandling i stället.

Vi har tre leverantörer som börjar sina nya avtal i mars och ger då 500 behandlingar ytterligare, med möjlighet att utöka ännu mer om det behövs.

Anförande nr 108

Tove Sander (S): Det är jättebra att ni har utökat antalet beställningar, Gunilla, men det är en icke-fråga i dag för den frågan rådde det faktiskt totalt politiskt konsensus om. Det intressanta är att ni har valt att utöka antalet försök till tre i stället för att se till att de som får möjlighet att göra försök får möjlighet att göra det inom rimlig tid.

Vi vet att möjligheten att bli gravid med den här behandlingen minskar drastiskt ju äldre man blir. 1 600 par står i kö för en rutinbehandling i dag, och vi hade kunnat hjälpa fler av dem om ni hade röstat för vårt förslag att satsa på att minska väntetiden i stället för att utöka antalet försök.

Anförande nr 109

Gunilla Helmerson (M): En ny rikstäckande vård- och behandlingsgaranti infördes den 1 november 2005. Det var inte vi som styrde då. Med anledning av att det infördes en ny vård- och behandlingsgaranti i Stockholms läns landsting som angav att samtliga medicinskt motiverade behandlingar ingick. Men eftersom ni redan hade tagit bort det, konstaterade förvaltningen att det inte gick att ha någon vård- och behandlingsgaranti eftersom ni hade bestämt att den inte skulle finnas.

Det vi har valt att göra nu är att så fort som möjligt arbeta bort de här köerna. Vi är väldigt tacksamma för att ni tycker att det är bra att man arbetar med att ofrivilligt barnlösa ska kunna få hjälp. Men, som sagt, jag vill påminna om vem det är som har försatt oss i en situation med så långa köer.

Fråga 5

Anförande nr 110

Håkan Jörnehed (V): Ordförande! Här står jag med senaste numret av Vårdfacket, och jag hoppas att Catharina Elmsäter-Svärd har läst den lika noga som jag. På ett uppslag här kan man läsa om läkaren Björn Bragée som hösten 2008 blev rikskänd som "Doktor Smuts". Det handlar om städskandalen som handlade om att det var oerhört smutsigt på framför allt Danderyds sjukhus.

Den här artikeln handlar om att ingenting har hänt. Det är fortfarande lika smutsigt, det är det som den här artikeln handlar om. Därför tyckte jag att det var en adekvat fråga att ställa till egentligen Maria Wallhager, men jag är tacksam att Catharina Elmsäter-Svärd vill svara på den, för jag tror att det här är någonting som medborgarna undrar över.

Har ingenting hänt? Anser du att det har vidtagits tillräckliga åtgärder för att komma till rätta med den bristande städningen på sjukhusen i Stockholms läns landsting?

Anförande nr 111

Landstingsrådet Elmsäter-Svärd (M): Ordförande! Tack, Håkan Jörnehed, för frågan! Det är mycket riktigt att Maria skulle ha svarat på frågan, men även jag tycker att det är kul att vara aktiv på ett fullmäktigesammanträde.

Hemma kan man ju skämtsamt säga "hellre lite skit i hörnen än ett rent helvete". Detta kan inte gälla inom hälso- och sjukvården! Detta kan inte gälla! När det här uppmärksammades hösten 2008 fick vi åter igen fokus på att hälso- och sjukvården inte bara är innehållet i sjukvården i sig utan att det finns långt många fler faktorer som är viktiga och, vilket Håkan Jörnehed säkert har sett i våra andra viktiga dokument, att vi har skrivit in i det som vi kallar budget att det för en väl fungerande hälso- och sjukvård behövs också komplement i de delar som kallas för städning, hygien eller måltider som serveras för en bra och hel sjukvård.

Frågan är om jag anser att det har vidtagits tillräckliga åtgärder. Min fråga tillbaka till Håkan Jörnehed kan förvisso vara: Vad är tillräckligt och vem fastställer begreppet tillräckligt?

Jag kan ju tycka att det är tillräckligt när vi kan läsa av att bristande städning inte längre utgör en faktor för till exempel smitta, spridning eller ohälsa. Därför är det så viktigt att vi ändrar fokus.

Jag tycker trots allt att det har hänt, kanske inte tillräckligt – för det är en fråga om när det är tillräckligt – men att det ändå har vidtagits viktiga och riktiga åtgärder.

Direkt när det här uppmärksammades startades det ett städråd, där man har försökt att kartlägga inom hela hälso- och sjukvården, framför allt våra akutsjukhus och inom SLSO, en gemensam uppfattning om vad som ska vara kvalitet, krav på utbildning av städpersonal och att alla som är inne och städar i våra verksamheter ska använda Svensk standard. Det här är någonting som nu testas av i enkäter och kommer att återredovisas inom kort till produktionsutskottet.

Anförande nr 112

Håkan Jörnehed (V): Lite av det du säger är ju bra. Jag ska säga att bra kost och hygien minskar infektionsrisk och vårdtider. Det upptäckte redan Florence Nightingale 1855. Det är bra att vi är överens om de sakerna.

Men när det gäller åtgärderna och det ni skriver i era budgetar undrar jag: Tycker du verkligen att det har gett resultat? Har det varit effektivt? Det kan det inte ha varit, om vi nu kan läsa att ingenting har hänt. Det är fortfarande lika skitigt och äckligt på toaletterna. Vem vill

vi skicka in i det värdrummet? Ni måste göra ännu mer, tillräckliga åtgärder – det räcker ju inte, Catharina! Annars skulle vi inte få sådana här artiklar.

Jag tycker det känns lite problematiskt att medborgare ska känna att man är rädd för att komma in på våra sjukhus i Stockholm.

Jag frågar igen: Har det gett resultat? Har det varit effektivt, Catharina?

Anförande nr 113

Landstingsrådet **E l m s ä t e r - S v ä r d (M)**: Håkan Jörnehed är säkert också medveten om en annan lärdom, inte bara Florence Nightingale – det var ju ett tag sedan hon var ute och för runt. Ta bara det som hände under förra året och fortsättningsvis även nu – pandemin – som innebar ett plötsligt uppvaknande. Man behöver ha en bättre handhygien – någonting som kan anses som otroligt självklart även bland dem som faktiskt jobbar inom hälso- och sjukvården, men nu har vi också lärt det stora flertalet av våra medborgare att tvätta händerna innan man äter och efter toalettbesök.

Ja, det har hänt en hel del. Ta bara exemplet när man på våra sjukhus bestämde sig för att noggrant byta ut toalettborstarna och helt plötsligt kunde förhindra en vanlig bakteriehärd, som annars brukade uppta ett stort antal vårdplatser.

Det är klart att förhållningssättet, kunskapen och insikten är det som är avgörande för om resultatet ska bli bra. I det läget spelar det ingen roll vad Håkan Jörnehed eller jag står här i våra talarstolar och säger – men ja, jag tycker att vi har gjort viktiga och riktiga insatser.

Anförande nr 114

H å k a n J ö r n e h e d (V): Det handlar om vilket resultat man får, Catharina. Nu är det tydligen fortfarande smutsigt och man upplever att ingenting har hänt.

Nej, jag tror att det är så – som jag hoppas att du var inne på även om du inte uttryckte det lika tydligt i ditt resonemang – att varken städ eller mat ska ses som enbart en serviceverksamhet, utan jag tror att det måste in i hela vårdtänket. Du och jag har säkert väldigt olika syn på S:t Görans sjukhus, men jag tycker att ett bra exempel är att de har städ i egen regi. Där ingår städet i vårdlaget. De har fast städpersonal, som har jobbat i 10–15 år. De lyckas mycket bättre än där vi har korta upphandlingar med städföretag som snabbt byter ut sin personal. Man får provanställning – man får inte jobba kvar, men man kan få jobba ute på Arlanda – därför att man är ute efter att pressa priserna. Det systemet tycker jag vi ska bryta för annars tror jag vi bara biter oss själva i svansen.

Anförande nr 115

Landstingsrådet **E l m s ä t e r - S v ä r d (M)**: Beträffande det sista som Håkan Jörnehed tar upp, är väl det också en viktig erfarenhet som den här städgruppen också har dragit lärdom av, med de samtal som man har haft under året. Vi arbetar ju normalt sett med ramupphandlingar. När det gäller just städtjänster har man nu upptäckt att just ramupphandlingar ska undvikas i det längsta, och där har man kommit överens om att inte göra så. Där man har städpersonal ställs det numera samma krav på all städpersonal, oavsett om det är ens egna eller om det är serviceleverantörer som har kommit in via upphandling. Det kommer ur den dialog som vi har haft under åren. Tidigare har vi inte ställt krav på samma villkor.

Jag tycker det här är intressant. Vill du ha mer detaljer får du väl återkomma i frågan till Maria Wallhager, men inom kort kommer det att återredovisas till produktionsutskottet vad som faktiskt har hänt och vad som har skett under året, och med en lista på resultat.

Fråga 6

Anförande nr 116

Erika Ullberg (S): Herr ordförande! Under januari 2010 hade vi inte en enda plusgrad i Stockholm, och det har inte inträffat sedan 1830 – inte en enda plusgrad, bara minusgrader! Och frågan är om vi hade en enda störningsfri dag inom pendeltågstrafiken. Samtidigt som kylan anlände framstod det som om SL abdikerade från sitt ansvar att föra resenärer från punkt A till punkt B enligt rådande tidtabell.

Vädargudar styr vi inte över inom landstinget. Vissa omständigheter, som urspårade Arlanda Express-tåg råder vi inte över. Men jag vill fråga dig, Christer: Tycker du att SL har gjort tillräckligt för att säkerställa att pendeltågstrafiken ska fungera även vintertid?

Anförande nr 117

Landstingsrådet Wenerholm (M): Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Så länge inte alla pendeltåg går i tid, har SL tillsammans med Banverket *inte* gjort tillräckligt.

Anförande nr 118

Erika Ullberg (S): Vid förra SL-sammanträdet, den 26 januari 2010, blev jag nästan chockad över att den här frågan inte lyftes upp. Jag hade förväntat mig närmast krisinformation om det rådande läget inom pendeltågstrafiken. Jag hade förväntat mig en redovisning av alla extra turer och andra extrainsatser som gjordes för att lösa situationen. Detta talades det väldigt lite om.

Precis som Christer kan jag ju konstatera att det inte fungerar. Frågan är om vi kunde ha gjort annorlunda.

Anförande nr 119

Landstingsrådet Wenerholm (M): Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Som jag tidigare sade, kommer vi inte att vara nöjda – vare sig jag, alliansledningen här i landstinget eller i SL, och jag förmodar heller inte övriga styrelsen i SL – förrän alla pendeltåg går i tid. I och med det har inte SL, Stockholmståg eller Banverket gjort tillräckligt.

SL:s ledning har haft överläggningar med Banverkets ledning, på vd- och gd-nivå. Det har också utsetts en särskild person på Banverket som ska handha ansvaret och kontakterna med SL för att se till att pendeltågen prioriteras.

Man har också sett till, efter den lärdom man drog, eftersom det är Banverket som är underentreprenör och ska leverera fungerande spår, växlar, kontaktledningar och signalsystem för att Stockholmståg ska kunna genomföra sina åtaganden, att fyrdubbla personalstyrkan för att underhålla igensnöade växlar. Det är en bit på väg – men det är långt ifrån nödvändiga åtgärder.

Anförande nr 120

Erika Ullberg (S): Tack för det! Jag tycker det är positivt, Christer, att du idkar självkritik. Jag tycker att det vore positivt om vi också kunde idka den självkritiken något högre och något bredare än bara inom den här salens fyra väggar. De pendeltågsresenärer som jag sitter med varje morgon och varje eftermiddag och *försöker* arbetspendla med pendeltåg – det är ju ofta så att man tvingas ta bilen, allt fler gör det, och allt fler tar taxi på SL:s bekostnad inom resegarantin – är inte nöjda. De upplever inte att vi är självkritiska.

Jag tycker också att vi borde prata om vilken typ av kompensation vi känner att vi måste ge våra resenärer, i stället för att gynna taxinäringsen allena. Det är ju faktiskt så att man vill åka med SL. Jag är oroad över vår kundnöjdhet. Jag är oroad över hur varumärket SL drabbas efter den här vintern.

Anförande nr 121

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m** (M): Herr ordförande, ledamöter! Det är ju inte så att vi bara på vd-nivå har pratat med gd:n på Banverket, utan det har jag också gjort personligen under en timma i förra veckan. Hon har då lovat att så länge hon är ansvarig – ni vet ju att det sedan går över till att bli en större verksamhet – ska man göra allt för att se till att situationen förbättras. Ovanpå det har vi också gett SL:s vd i uppdrag att återkomma med ytterligare åtgärder för att förbättra situationen på kort och lång sikt.

Sedan kan jag tala om att kundnöjdheten vad det gäller pendeltågsresande är en rätt fantastisk siffra, utifrån det jag svarade på din fråga. I mars 2006 var 27 procent nöjda, i januari 2007 var det 44 procent, i januari 2008 var det 62 procent, januari 2009 var det 62 procent och i januari 2010 är 73 procent nöjda med pendeltågstrafiken, herr ordförande.

Fråga 7**Anförande nr 122**

J a n S t r ö m d a h l (V): Det blir lite mer snö och kyla i den här frågan också.

Till att börja med kanske vi kan undersöka om vi delar uppfattningen att vi har haft en situation då snöröjningen på många håll har varit så bristfällig att det har drabbat folk, och det har även drabbat landstinget i form av kostnader, både när det gäller sjukvård och när det gäller kollektivtrafik.

Frågan är ifall Catharina är beredd att kräva ersättning från dem som är ansvariga för denna dåliga snöröjning för de extra kostnader som landstinget har haft.

Anförande nr 123

Landstingsrådet **E l m s ä t e r - S v ä r d** (M): Tack, ordförande, och tack Jan Strömdahl! Ja, det här med snö – antingen är man fantastiskt glad och lycklig, som kanske de flesta var i början, eller så börjar man tröttna nu. Jag kommer ihåg när de första snöflingorna kom här på baksidan och man såg de glada barnen skutta runt. De flesta av dem hade väl aldrig sett snö, framför allt inte här inne i stan. Men redan efter en vecka var de föräldrar som skulle traska fram med sina barnvagnar inte längre riktigt lika glada.

Nej, Jan Strömdahl, jag är inte riktigt säker på att jag delar din uppfattning att vi har haft en bristfällig snöröjning. Min uppfattning är rätt klar, att de flesta gör vad de kan. De som är snöröjare, de som kommer in till stan eller tätområdena runt omkring med sina traktorer och lastbilar, de kör dygnet runt, så mycket som de kan. Det har avsatts pengar i de kommunala budgetarna för snöröjning.

Problemet är att vi inte kan transportera bort snön! Den är att betrakta som miljöfarligt avfall. Bara under sex veckor har det i Stockholms innerstad fallit ungefär en meter snö. Vi har just nu inne i staden 2,6 miljoner kubikmeter snö, som ska ta vägen någonstans. Det är i sig inte problem med snöröjningen.

Men observera det vi hörde i den tidigare frågeställarens inledning, när Erika Ullberg påpekade att inte sedan 1830 har vi haft en sådan vädersituation som vi har i dag. Det är exceptionellt, och det bör man nog ha med sig i en frågeställning som den Jan Strömdahl kom med till mig.

Jag kan svara direkt på den frågan: Nej, jag är inte beredd att ställa sådana krav på ersättning.

Dessutom kan man ju fundera på vems ansvar det är som ska utkrävas, och av vem. Men det kan vi återkomma till.

Anförande nr 124

J a n S t r ö m d a h l (V): Jag kan säga att jag också blev jätteglad, som alla andra barn, när snön kom. Men jag vill ju faktiskt också komma fram, framför allt på gångbanor och cykelbanor.

Det handlar om prioritering. Nu har man valt, från de flesta kommuner, att först röja de stora biltrafiklederna och där bussen går. Sedan har gångbanor och cykelbanor fått tas i andra, tredje eller fjärde hand.

Det andra är att kommunerna nog lite optimistiskt har budgeterat lite för lite för sådana här tillfällen. De här extrema väderlägena kommer att återkomma oftare och oftare, om vi utgår från vad klimatvetenskapen säger.

Anförande nr 125

Landstingsrådet E l m s ä t e r - S v ä r d (M): Det Jan Strömdahl menar är den globala uppvärmningen.

I vilket fall som helst får man ju fundera på prioriteringsordningen. Ska ett samhälle, en storstadsregion som Stockholm, över huvud taget fungera så är det nog bra att man prioriterar för de stora trafiklederna och kollektivtrafiken, och sedan kommer gångtrafikvägarna. Det är klart att det här kan upplevas som ett problem – men det är också ett problem när de väl har farit fram och röjt undan: då har vi de enskilda fastighetsägarna fullt upp med att skotta ned snö från taken, och alla felparkerade bilar.

Låt mig ta ett exempel på sådant som gör det hela problematiskt. I en kommun här i närheten har det funnits en stor snöhög på torget, till alla barns glädje. Där har de varit, åkt och tyckt att det var jättekul. Så en dag slog ett barn i huvudet. Konsekvensen av detta blir att föräldrarna anmäler kommunen – för det var kommunens fel att barnet slog i huvudet!

Vi kan dra den här aspekten hur långt som helst. Just nu får nog alla hjälpa till så gott de kan, i detta exceptionella läge.

Anförande nr 126

J a n S t r ö m d a h l (V): Jag inser att det kan vara väldigt svårt att beräkna vad vi skulle kunna kräva i ersättning. Men det värdefulla som skulle kunna ligga i det är att visa att det inte ska löna sig att snåla med snöröjningen, därför att det uppstår kostnader någon annanstans – och det uppstår lidande någon annanstans. Kan vi medverka till att visa det, tycker jag att vi åtminstone skulle kunna göra ett försök någonstans.

Anförande nr 127

Landstingsrådet E l m s ä t e r - S v ä r d (M): Dumsnål ska man aldrig vara, naturligtvis. Var och en försöker nog efter bästa förmåga ta sig fram så gott det går. Människor är säkert rätt medvetna om den exceptionella situation som faktiskt är.

Men man kan också ställa sig frågan: Hur många har broddar på sig när man är ute? Hur många har rejäla skor när man går ut på gator och torg eller blir fast sittande i bilen? Hur många är det som har lågskorna på sig och ändå förväntar sig att kunna utkräva skadestånd av någon annan för att man halkade på en gångväg som inte hade hunnit bli sandad?

Vi kan dra parallellerna hur långt som helst.

Den största utmaningen, där vi egentligen borde gå hand i hand, är kanske i kampen om huruvida snön ska betraktas som ett avfall eller inte, och var vi kan lägga den snö som faktiskt kommer. Det är klart att man helst inte vill dumpa den vid Norr Mälarstrand – men vart ska snön ta vägen?

Jag hävdar fortfarande att det inte har varit brist på snöröjning, utan snarare brist på platser där snön kan läggas.

Fråga 8

Anförande nr 128

Juan Carlos Cebrian (S): Ordförande, fullmäktige! Pia Lidwall och jag deltog i ett öppet möte här med SPF, pensionärerna, den 25 januari. Jag blev förvånad, men otroligt glad, att höra från Pia att hon uttryckte att landstinget bör överföra ansvaret för hemsjukvården till kommunerna, därför att senast i november när vi socialdemokrater presenterade vårt budgetförslag hade vi ett sådant förslag.

Jag blev glad – men jag tvivlar. Det är därför jag ställer frågan: Avser du att ta initiativ till att hemsjukvården överförs till kommunerna under den här mandatperioden?

Anförande nr 129

Pia Lidwall (KD): Juan Carlos och alla ledamöter! Det möte som Juan Carlos pratar om med SPF handlade om vilka frågor som man kommer att vilja driva nästa mandatperiod. Det handlade inte om den här mandatperioden utan nästa.

Men det är helt riktigt så att det är en intressant frågeställning, att fundera över vem det är som ska bedriva hemsjukvården. Som alla vet är det ju så att kommunerna bedriver ungefär 30 procent av sjukvården och vi 70 procent. Bland annat har de ansvar för alla dem som bor i Säbo, medan vi har ansvar för den hemsjukvård som sker när man bor hemma.

Socialstyrelsen kom med en rapport för ett tag sedan, där man skriver att i hälften av landet råder den ordningen att det är kommunerna som har ansvaret, och det ser ut som att kommunerna klarar det här uppdraget lite bättre därför att det finns en helhet och ett tänk där man också ansvarar för hemtjänst och sådana saker.

Jag tycker inte att man som landstingspolitiker alltid ska krama landstinget, om det visar sig att någon annan kan sköta någonting på ett bättre sätt eller är bättre lämpad att göra det. Nu är det så att vi väntar på en proposition som kommer i mitten på mars. Förmodligen kommer man att tillsätta en nationell samordnare för att det här arbetet ska kunna påskyndas. Om det sedan sker den här mandatperioden är svårt att sja om, men jag är själv intresserad av den här frågan.

Anförande nr 130

Juan Carlos Cebrian (S): Glädjen blev alltså inte så långvarig! Nästa mandatperiod.

Som du säger har Socialstyrelsen – och inte bara de – under åren inkommit med många olika rapporter där det sägs att det skulle gagna många äldre, som många gånger har hemsjukvård och hemtjänst, att få båda tjänsterna från en enda huvudman. Och som du säger är det många kommuner som i dag svarar för hemsjukvård.

Du hänvisar till nästa mandatperiod och inväntar statliga förslag eller direktiv. Ja, som sagt, glädjen varade bara en kort tid.

Jag trodde att vi socialdemokrater och ni i KD, som på många ställen ansvarar för äldre frågor, på något sätt skulle kunna tillsammans lägga fram förslag under året här i landstinget eller att du skulle ha tittat på vårt förslag i den senaste budgeten och lägga fram förslag på det. Du säger ju själv att det gagnar många äldre att kommunerna ansvarar för hemsjukvård.

Anförande nr 131

P i a L i d w a l l (KD): Jag tycker du ska fortsätta att vara lite glad. Mötet vi hade, där både du och jag var med, handlade om nästa mandatperiod.

Jag kommer att ta initiativ så fort den nationella samordnaren är tillsatt. Då kommer vi naturligtvis att vilja träffa den personen för att diskutera vilka frågor man behöver ta ställning till, om det här ska ske i vårt län, som är ett väldigt stort län.

Det är många frågor som måste diskuteras, till exempel skatteväxling och mycket annat. Och frågan är om alla tycker att det här är en god idé. Jag hoppas att man gör det.

I direktiven – som ju är väldigt viktiga om det hela ska fungera – ingår också att titta på om kommunerna ska få anställa läkare. Det är ju egentligen en förutsättning för att det ska bli en riktigt god vård för de äldre.

Anförande nr 132

J u a n C a r l o s C e b r i a n (S): Vet du, Pia, jag har faktiskt stor anledning att tvivla på vad du säger. Vi har en kommun här i länet, Sigtuna, som hade ansvar för hemsjukvården i mängder av år, sedan 1994. Vi hade försök här i Stockholm, på södra sidan – verksamheter som Högalids hemsjukvård, som du har varit med om att lägga ned, och många andra. Därför trodde jag att du kanske skulle säga ungefär så här: Ja, vi lade ned den, men det var inte så bra utan vi har tänkt om nu.

Men i det du säger kan jag inte se att du verkligen vill tänka om. Vi socialdemokrater är beredda att erbjuda de kommuner och stadsdelar i Stockholm, på försök om man så vill, att ta över hemsjukvård. Du och jag vet ju så väl att det skulle gagna många äldre att få det de behöver från ett enda ställe.

Anförande nr 133

P i a L i d w a l l (KD): Jag tycker det är väldigt intressant att regeringen antagligen kommer att göra ett ställningstagande om att hemsjukvården bör ligga hos kommunerna. Jag tror inte du behöver tvivla så länge, Juan. Det kan man göra någon annanstans, men i det här fallet tror jag att vi kan kroka arm med varandra och diskutera den här frågan – vilket jag hoppas att vi kommer att få se under det här sista året av mandatperioden. När den nationella samordnaren är tillsatt kan vi väl se till att träffa den personen, och så får vi diskutera vidare.

Det är inte så enkelt. Det är lätt att kräva att det ska ske nu, men det är många frågor som måste diskuteras. En skatteväxling gör man inte i en handvändning. Det handlar om några ören i så fall. Där är vi inte i dag.

Men frågan är väldigt intressant väckt, och den förtjänar att jobbas vidare med.

*Fråga 9***Anförande nr 134**

J o h a n S j ö l a n d e r (S): Just nu håller landstingets personalpolicy på att revideras och omarbetas, det vill säga det dokument som ligger till grund för hur vi som arbetsgivare ska se på vår personal. Det är ett viktigt dokument, och det är dels viktigt att det här i salen finns en bred uppslutning kring att de förhållningssätt vi har som arbetsgivare och de idéer vi har om hur vi ska bete oss är så brett förankrade som möjligt, dels är det viktigt att det här dokumentet har ett stöd bland de anställda vi har i vår verksamhet, i vår koncern.

Med anledning av det vill jag fråga Catharina Elmsäter-Svärd: Känner du dig trygg i att personalorganisationerna är nöjda med hur de har inbjudits att delta i arbetet med landstingets nya personalpolicy?

Anförande nr 135

Landstingsrådet **E l m s ä t e r - S v ä r d (M)**: Tack för det, Johan Sjölander! Den här frågan var också egentligen avsedd att ställas till Maria Wallhager, men jag sade att jag kan ta den också i dag.

Det är alltid lite fundersamt när jag får en fråga om jag kan känna mig "trygg" i att personalorganisationerna är "nöjda" – det är ju ganska värdebaserade ord. Men det jag vet är att vi följer den gång som gäller för att föra en dialog med varandra. Precis som Johan Sjölander sade är personalpolicyn arbetsgivarens dokument, och det är självklart att ju mer samsyn man kan ha desto bättre är det.

Det jag också vet, för jag var själv med, är att första gången som det här var uppe i centrala samrådsgruppen var när landstingsdirektören fick sitt uppdrag att se över personalpolicyn. Sedan vet jag också att varje månad träffas personalföreträdare tillsammans med ansvarigt landstingsråd Maria Wallhager och vår personaldirektör, och då finns det möjlighet att diskutera allmänna frågor, men där har också löpande under tidens gång varit uppe en diskussion om just personalpolicyn.

Till Johan Sjölander kan jag säga: Ja, jag vet att diskussioner har förts. Jag vet att det har skett löpande under resans gång, och det tycker jag också är bra. Huruvida jag känner mig "trygg" i det eller inte kan jag väl låta vara osagt.

Däremot kan jag inte svara på huruvida de är nöjda. Det kanske är så att de inte är nöjda med innehållet – men med tillvägagångssättet borde det inte finnas något som inte har varit bra.

Anförande nr 136

J o h a n S j ö l a n d e r (S): Jag tackar för det svaret.

Bakgrunden till frågan är naturligtvis framför allt två saker. Den första är vikten av att en personalpolicy, som Catharina Elmsäter-Svärd mycket riktigt säger, är ett arbetsgivar dokument – det är det dokument som vi som arbetsgivare tar fram om hur vi ska förhålla oss – men det gör ju inte att dialogen och resonemangen med personalorganisationerna och facket blir mindre viktiga. Därför är det viktigt att betona detta är en viktig del av framtagandet av personalpolicyn.

Sedan är det så att i det naturliga forumet för den här diskussionen, nämligen produktionsutskottet, där de fackliga organisationerna tidigare har suttit med i liknande sammanhang, finns inte längre de fackliga organisationerna med. I dag finns det därför ingen naturlig arena för att föra den diskussionen och se till att man har denna samsyn.

Jag inser att Catharina Elmsäter-Svärd inte har samma detaljkänedom om processen som Maria Wallhager har, och därför blir det svårt att avkräva några mer detaljerade svar. Men jag förstår ditt svar som att du ändå känner någon typ av trygghet, och det var ju bra.

Jag önskar att jag kunde dela den, helt enkelt! Processen har gått väldigt fort.

Anförande nr 137

Landstingsrådet **E l m s ä t e r - S v ä r d (M)**: I den delen som Johan Sjölander tar upp, är det naturligtvis viktigt att ju mer samsyn man kan ha i ett sådant här dokument desto bättre.

Sedan har ju vi valt en annan ordning för hur vi har denna dialog med personalorganisationerna, bland annat på det sätt som jag nämnde inledningsvis och att man inte alltid behöver sitta med i exempelvis produktionsutskottet. På den punkten har vi en delad syn på hur det går till. Därmed inte sagt att man inte kommer till tals med varandra – det tycker jag är viktigt.

Johan Sjölander är naturligtvis välkommen att ställa sin fråga igen vid ett annat tillfälle, när Maria Wallhager är här, om han vill ha mera detaljkunskap i detta. Men själva policyn kommer snart till fullmäktige, och då får vi alla vara med och tycka.

Anförande nr 138

Johan Sjölander (S): Jag kan väl också säga att jag hyser gott hopp om att vi ska kunna nå en politisk samsyn om hur personalpolicyn ska se ut – möjligtvis inte i alla delar, men jag upplever att det i dagsläget finns en fungerande dialog mellan majoritet och opposition om hur policyn ska se ut. Vi hoppas så klart att den leder ända fram till vägs ände.

Det som är viktigt att betona är att när man har tagit bort de här strukturerna, när man har tagit bort de naturliga mötesplatserna, måste vi ständigt fästa stor uppmärksamhet vid att personalen och deras företrädare finns med i processen och känner sig informerade på riktigt.

Jag kan beklaga att den borgerliga majoriteten har tagit bort de naturliga platserna. Och ja, Catharina Elmsäter-Svärd, så länge det är på det sättet kommer jag nog att fortsätta att ställa en och annan fråga i denna riktning. Tack så mycket för svaret!

Anförande nr 139

Landstingsrådet Elmsäter-Svärd (M): När det gäller det som Johan Sjölander säger om naturliga mötesplatser, är det väl inte så att våra mötesplatser är onaturliga, men de är andra mötesplatser än de som oppositionen tidigare valde att ha.

Men jag tror också att det här kommer att bli ett bra dokument. Det är någonting som vi kan kräva av oss själva, för att vi ska vara goda arbetsgivare – vilket jag tror att personalorganisationerna också förväntar sig.

Fråga 10

Anförande nr 140

Anna Kettner (S): Jag frågar, bland annat med anledning av att det är en lite ändrad ordning än hur det tänktes från början, om det är en bra prioritering att låta skolungdom komma sist i övergången till SL Access.

Anförande nr 141

Landstingsrådet Wennersholm (M): Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Skolkorten eller skolungdomarna kommer inte sist i övergången till SL Access.

Introduktionen av skolkort bör lämpligen ske vid terminsstart, och det var inte tekniskt möjligt till vårterminens start för några veckor sedan utan nu blir det i stället till höstterminsstarten innevarande år.

Därefter finns det ytterligare delar i SL Access som ska sättas i sjön.

Anförande nr 142

Anna Kettner (S): Det finns, vad jag kan se, ingen enda prenumerantgrupp eller ingen enda grupp av färdiga kort som har kommit efter. Vi har infört 30-dagarskort, 24- och 72-timmarskort, års- och säsongsbiljetter, zombiljetter, färdtjänstbiljetter och studentbiljetter.

Min fråga är föranledd av det faktum att jag anser att barnen nog behöver det här bäst. Den som har tröstat ett barn som har tappat ett kort för tusen spänn och inte vågar gå hem – eftersom det inte går att få förlustgaranti på de här korten – vet vad jag pratar om.

Dessutom är det så att ur en marknadsföringsmässig aspekt borde det vara väldigt bra att måna mest om sina mest fasta kunder, de kunder som man verkligen har en nära relation till.

Sedan är det ju det, att om det nu är så att vi är lite oroliga för teknikkompetensen, så finns det knappast några som är bättre på nya elektroniska saker än barn!

Så hur såg det ut när ni valde alla andra förköpsgrupper före barnen?

Anförande nr 143

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m (M)**: Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag har redan svarat på frågan när det är möjligt att genomföra: det blir vid höstterminsstarten.

Sedan är nog Anna Kettner bättre skickad än jag att svara på varför det har varit så himla mycket krängel kring införandet av SL Access och varför det inte fungerade från början. Men det är en helt annan frågeställning.

Nu blir det så att SL Access för skolkort införs vid höstterminsstarten.

Anförande nr 144

A n n a K e t t n e r (S): Nu har jag aldrig frågat det som Christer hävdar att han ska svara om. Jag har frågat om varför man har prioriterat dem sist. Dessutom vill jag minnas att det har varit åtminstone två eller tre terminsstarter sedan SL Access infördes.

Sedan kan vi hålla på och käbbla länge, Christer, om vem som beställde korten från början, hur många mandatperioder det har gått, vem som gjorde specifikationerna och varför det tog så lång tid när du började bestämma – men det kan vi väl lämna och i stället försöka få svar på frågan: Varför valde ni att vänta flera terminsstarter? Det har funnits utskickade SL Accesskort i över ett år, och det har varit flera terminsstarter. Barnen behöver det bäst!

Anförande nr 145

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m (M)**: Herr ordförande! Det här är uppenbarligen en interpellation, och den får jag väl svara på i annan ordning då.

§ 11 Avtal om medfinansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholmsregionen – Stockholmsförhandlingen

Anförande nr 146

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag har sagt det många gånger tidigare i den här talarstolen och i många andra sammanhang, men jag tänker göra det igen: När Stockholm växer måste också SL växa. Vår region växer med ungefär en medelstor svensk kommun – jag brukar ta min gamla hemkommun Katrineholm som exempel: drygt 30 000 invånare – varje år. Det här gör att det är dags att lämna gamla försyndelser bakom sig och se till att det blir ordentliga investeringar i vår region – investeringar för utbyggnad av kollektivtrafik, investeringar för utbyggnad av vägar, som kan användas av bilister, av transporter för varor och tjänster, men också för kollektivtrafik i form av buss.

Därför har det under den gångna mandatperioden pågått förhandlingar, inom ramen för ett uppdrag till Carl Cederschiöld från regeringens sida. I december 2007 träffades det en uppgörelse om vilket formellt innehåll en utbyggnad av trafiken, av vägarna och kollektivtrafiken i vår region skulle kunna ha. Därefter har det också skett en uppgörelse mellan partier, mellan företrädare för landstinget, Stockholms stad och övriga kommuner i regionen och regeringen om hur man skulle kunna åstadkomma en finansiering av tänkta paket för 100 miljarder.

Jag skulle vilja säga att detta är en historisk satsning. Den är så historisk att när det stod klart för våra vänner i Västra Götaland kom det fram ett västsvenskt paket, som omsluter 30 miljarder, med tydlig inriktning på kollektivtrafik och vägar, på samma sätt som här i vår region.

Det intressanta är dock att det ser ut att vara en annan politisk majoritet som står bakom den satsningen och det paketet än vad det gör i vår region. Här är vi ju rörande överens – i varje fall mellan stora delar av alliansen och oppositionen – om vilka investeringar vi ska göra, men när det kommer till hur vi ska finansiera det hela finns det på den där sidan uppenbarligen sedelpressar som kan gå i gång direkt, medan deras partikamrater i Västra Götaland har en något mer realistisk syn och inser att i det moderna Sverige, där man vill åstadkomma resultat och inte bara lämna efter sig löften och spadtag som aldrig resulterar i nya vägar och förbindelser eller nya spår genom Getingmidjan i Stockholm, måste man också gemensamt ställa upp och se till att det finns finansiering. Annars vet vi ju historiskt att det aldrig blir några resultat utan bara löften och spadtag som aldrig sätter avtryck i form av ny infrastruktur i vårt samhälle.

Ska stockholmarnas vardag fungera i framtiden, så måste vi nu fatta besluten, vi måste nu finansiera och vi måste nu påbörja en kraftig utbyggnad av spårtrafik. Det gör vi genom Citybanan genom Stockholm, det gör vi genom de nya spårvagnssatsningarna genom att skapa tvärförbindelser i vår region, förlängningen från Alvik i två snitt. Det gör vi genom den nya Cityspårvägen i centrala Stockholm, som blir föredömet för att Stockholms stad kommer att så småningom vara lika modern och miljömedveten som andra städer i Europa och ha spårvagnar i innerstaden.

Men vi kommer också att göra det genom Spårväg Syd, som blir ytterligare ett exempel på att vi ser spårvagnen som ett bra sätt att skapa tvärförbindelser för kollektivtrafiken.

Men det är också nödvändigt att se till – vilket det finns en bred majoritet bakom – att lösa förbindelsen förbi Stockholms centrala delar på vägsidan, så att Stockholms södra och norra delar kan förbindas med varandra utan att bilar behöver stå i oändliga köer i stort sett genom det nya tillväxtområdet på den ö där vi nu befinner oss, lite längre västerut i Hornsberg. Där kommer det att bli mängder med nya bostäder och nya arbetsplatser. Där ska inte förbifarten för Stockholm gå – den ska gå ytterligare längre västerut. Det kommer också att vara en satsning för att integrera Stockholms södra och norra delar på ett mycket bättre sätt än i dag.

Till dem som nu kommer att säga att det här bara är en förbindelse för bilar vill jag säga: I min vision kommer det där också att gå snabbussförbindelser, som kommer att på ett bra sätt förbinda Stockholms södra med Stockholms norra delar. De ska också kunna använda Förbifarten.

Fru ordförande! Med dessa inledande ord vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag och än en gång säga att när Stockholm växer, måste också SL växa. Det finns bara en lösning på det, och det är att alla, på olika nivåer, tar sitt ansvar och inte ägnar sig åt överbudspolitik.

Anförande nr 147

Landstingsrådet Dahlberg (S): Ordförande, fullmäktige! Ja, det är i sanning en imponerande satsning som presenteras i det här ärendet. Det som är mindre imponerande är finansieringslösningarna – det har vi varit kritiska mot hela vägen.

Det jag också slås av när Christer står här som pojken med guldbyxorna och skvätter pengar omkring sig är att det i ärendet redovisas väldigt lite om hur finansieringen av regionens del ska gå till. Trängselskattens intäkter redovisas, men det övriga är skrivet i stjärnorna.

Det är lätt att vara pojken med guldbyxorna, men det är intressant att man inte med ett ord redogör för den totala personlighetsförändring som den borgerliga politiken har svarat för i den här förhandlingen. Efter tolv års ständig kritik av statens bristande ansvarstagande för att finansiera investeringar, ligger man nu platt på marken och hyllar staten, som drar sig undan en stor del av ansvaret för de statliga investeringarna. Det tycker jag är förvånansvärt.

Varför redovisar du inte skälen till det, Christer Wennerholm?

Anförande nr 148

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m** (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Skillnaden mellan mig och Lars Dahlberg är att jag tänker leverera resultat. Lars Dahlberg och socialdemokratin har ju inte levererat resultat oaktat om ni har haft regeringsinnehav, varit i majoritet i riksdagen eller haft regeringsinnehavet här. Ni har bara levererat resultat i form av uppgörelser, men när man sedan skulle bygga ett tredje spår, till exempel, så försvann det bara ut i det blå! Det är därför vi sitter i den situation vi gör i dag, där vi inte har kapacitet för att se till att tågen kan gå genom centrala Stockholm.

Vi levererar. Ni snackar. Och ni har aldrig verkställt. Inte en meter spår levererade du!

Anförande nr 149

Landstingsrådet **D a h l b e r g** (S): Vi kan notera än en gång att Christer inte bryr sig om att bemöta den frågeställning jag tog upp.

Det är klart att det är lätt att leverera, Christer, när man är beredd att pungslå skattebetalarna i regionen för kostnader som staten – enligt er tidigare mycket bestämda uppfattning – faktiskt borde stå för.

Än en gång, Christer Wennerholm: Hur kan du förklara den fullkomliga kovändningen efter tolv års kritik för bristande statligt ansvar, där ni nu lagt er platt till marken och hyllar den borgerliga regeringen som har genomfört ett totalt systemskifte när det gäller synen på finansiering av infrastruktur? Hur kan du förklara det?

Anförande nr 150

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m** (M): Lars Dahlberg, du är ju helt underbart fantastisk!

När ni styrde tog man pengarna från vår region och sprätte iväg dem längs Norrlandskusten. Det är inte fel att folk ska åka tåg där. Jag brukar vara vänlig och säga att det är 7 500 som kommer att åka tåg där varje dag, men mina medarbetare brukar säga: Christer, du får inte vara så snäll – det är tre och ett halvt tusen.

Ut till Solna, på den nya förlängda tvärsparvägen kommer det, när den är färdigbyggd och vi har en arena där, att åka 70 000 människor varje dag – 70 000!

Det kommer 50 miljarder från staten till den här regionen, Lars Dahlberg. Det kom inte ett öre när du styrde – kom ihåg det!

Anförande nr 151

Y v o n n e **B l o m b ä c k** (MP): Ordförande, åhörare och Christer Wennerholm! Jag skulle vilja börja med det som du i princip slutade med i ditt anförande, när du pratade om den stora mängd människor som skulle slippa sitta i köer inne i stan för att åka förbi. Sakupplysning: Det är mindre än 1 procent av all trafik som ska förbi Stockholm. Det är mindre än 10 procent av all trafik som ska förbi innerstaden, mellan norra och södra Stockholm. Därför tycker jag att du kan sluta älta den myten.

Det är också så att det finns inget kollektivkörväg planerat på Förbifarten.

Och den sista grejen: Hela avgiftsfinansieringstanken kommer ju via Vägverket – och det handlar om att kunna bygga vägar.

Anförande nr 152

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m** (M): Yvonne Blombäck, nu får vi nog försöka reda ut begreppen.

Pratar du om Stockholmsregionen, eller pratar du om Stockholms stad?

Det skulle ju vara gränslöst korkat, om alla de som sitter still varje morgon på Essingeleden hade centrala Stockholm som mål. Så är det inte.

De få gånger som jag har varit korkad nog att försöka ta en taxi till Arlanda i stället för att ta tåget upptäcker jag att det är mängder med människor som sitter på en resa söder om stan till norr om stan, för man jobbar där – och de sitter fast, morgon efter morgon efter morgon. De har banne mig inte centrala Stockholm som målpunkt, fru ordförande!

Anförande nr 153

Y v o n n e B l o m b ä c k (MP): Christer Wennerholm, det är faktiskt så att Vägverket själv skriver, i sina egna underlag, att trängseln på det övriga vägnätet kommer att vara fritt i ett år, möjligen ett och ett halvt. Sedan kommer det att igenkorkas precis lika mycket som i dag, och ännu mer.

Det räcker inte att bygga en förbifart, för det är ingen förbifart utan en exploateringsled.

Tala tydligt ur skägget!

När det sedan gäller avgiftsfinansieringstanken väljer du att inte svara. Det tycker jag i sig är talande. Det är Vägverket som har varit ute och hävar in pengar för att kunna bygga vägar. De andra skärvorna försöker du fördela bäst det går för att få ihop till kollektivtrafiken, men de bygger på att vägtrafiken ökar så att man får in mer pengar – annars räcker det inte till kollektivtrafiken.

Hela det luftslott som ni nu håller på att trycka igenom är byggt på myter och inte på det som stockholmarna behöver.

Anförande nr 154

Landstingsrådet **D a h l b e r g** (S): Ordförande, fullmäktige, åhörare! Jag vill inleda mitt inlägg med att hålla med om det som Christer Wennerholm sade tidigare, att den uppgörelse som redovisas i ärendet är historisk i sin omfattning. En så stor satsning har inte kunnat ske tidigare. Framför allt är det så att vi är i stort och akut behov av att de här satsningarna sker. Jag kan för min del inte se en enda onödigt satsning i den här objektslistan, utan snarare är det så att man saknar framför allt en hel del kollektivtrafikobjekt som borde ha funnits med.

Så det är inte där vi socialdemokrater är kritiska mot lösningen i sig, utan det som är knepigt med det här ärendet är att det är ett väldigt tydligt bevis på att staten träder tillbaka från det som tidigare har varit ett tydligt nationellt ansvar, nämligen att svara för infrastrukturinvesteringar i den statliga delen av infrastrukturansvaret.

Vi som bor i den här regionen kommer att få betala flera gånger om. Vi betalar ju genom vår kommunalskatt och landstingsskatt och vår statliga skatt, men vi kommer också att få betala via trängselskatten. Och vi kommer att betala i en omfattning som faktiskt ingen annan del av landet, inklusive Göteborg, behöver göra.

Det är det som Christer Wennerholm hyllar härifrån talarstolen. Jag kan ta det, eftersom jag inser att behoven är stora, men jag har oerhört svårt att förstå varför man som borgerlig företrädare inte är beredd att stå för att man faktiskt totalt har kapitulerat för den borgerliga regeringen.

Jag har i tidigare debatter här tagit upp frågan om på vems sida vi ska stå, vi som företräder den här regionen. Det blir väldigt tydligt i ett sådant här ärende, att Christer Wennerholm i första hand står på regeringens sida när han förhandlar om vad regionens medborgare ska vara med och ta ekonomiskt ansvar för.

Vi har i vårt yttrande i SL kritiserat dels att man väljer en så stor andel medfinansiering, dels att man tar en så stor del av finansieringen från trängselskattens intäkter. Grunden för trängselskatten är ändå den folkomröstning som har gjorts, där medborgarna fick ta ställning till en trängselskatt som skulle gå till både vägar och kollektivtrafik. Här är en del av det svek man begär mot medborgarna: man sviker det demokratiska utfallet av folkomröstningen. Men det är också ett svek att man tar medborgarnas pengar och finansierar vägnätet i en omfattning som innebär att statliga skattesänkningar kan ske utan att det finns en borgerlig röst i den här regionen som kräver att en del av det statliga överskott som verkar finnas i ekonomin används för att ta det ansvar som man borde göra i Stockholmsregionen.

Vi är också kritiska mot att avtalet inte på ett tydligt sätt redovisar vad det här betyder för landstingets ekonomi. Det kommer vi att återkomma till under debatten – helt enkelt en naturlig konsekvensbeskrivning av ett så omfattande avtal. Vi pratar om 100 miljarder totalt, och hälften av det ska regionen stå för. Då kan vi konstatera att trängselskatten kommer att ta en dryg hälft av de 50 miljarderna – men resten då? Hur ska det betalas?

Då kan vi konstatera att utöver de pengar som det här handlar om och som Christer Wennerholm inte redovisar i ärendet hur man ska finansiera – det vidimeras för övrigt av landstingsdirektören, som har en lista med en lång rad objekt som inte finns med i investeringsplaneringen i landstinget – har Christer Wennerholm, via landstingsfullmäktige, gått i borgen för 3 miljarder för Cityspårvägen. Det är också så att Christer Wennerholm har accepterat att vi har en regering som har tagit bort det tidigare statliga bidraget till fordon och depåer i kollektivtrafiken. Det innebär, som ett exempel, att Tvärbanan till Solna kostar 3 miljarder, som staten är med och tar hälften av – men ytterligare 2 miljarder tillkommer, som alltså inte redovisas i ärendet, för kostnader för fordon och depåer. I alla de spårsatser ni kan se här tillkommer kostnader för fordon och depåer. Hur ska alla dessa miljarder betalas, Christer Wennerholm? Räcker guldbyxorna till hela vägen? Det är frågan.

Anförande nr 155

Landstingsrådet W e n n e r h o l m (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Ja, Lars Dahlberg, vad ska alla dina överbud betalas med? Kan inte du berätta för oss var de socialdemokratiska motionerna i riksdagen finns som ger dig pengarna till det du kritiserar oss för att vi tar på oss i en uppgörelse med staten?

Det du inte redovisar är att det handlar om – utöver trängselskatten och utöver att staten tar halva delen – landstingets investeringar, som du har sagt, andra, till exempel vägavgifter, och det handlar om kommunal och privat medfinansiering från regionen. Det redovisar ju inte du över huvud taget i dina angrepp. Men det är som vanligt.

Jag kan fråga dig: Vad gjorde ni när ni hade makten? Vad levererade ni? Var någonstans finns exemplen och avtrycken av vad en socialdemokratisk regering med stöd av Vänsterpartiet, eller i värsta fall med en vänsterpartist som finansminister, skulle leverera till den här regionen? Var finns de förslagen och de pengarna? Gå upp och redovisa dem!

Anförande nr 156

Landstingsrådet **Dahlberg (S)**: Fullmäktige! När vi inledde den här debatten tänkte jag: Det är i alla fall skönt att vi har ett ansvarigt landstingsråd på plats i den här trafikdebatten, till skillnad från några frånvarande ansvariga landstingsråd som inte är här alls. Men när Christer inte ens bryr sig om att försöka bemöta det jag tar upp, undrar jag om det inte hade varit bättre om han inte hade varit här han heller.

Det blir så himla trist att inte på något vis kunna föra en diskussion om vad den borgerliga totala kovändningen i infrastrukturpolitiken bygger på. Vi får ju inte det redovisat. Jag tror att det här är frågor som kommer att återkomma under hela våren, när de här ärendena återkommer.

Men lika fullt är faktiskt en fråga som landstingsfullmäktige har rätt att kräva besked om: Hur ska landstingets del av alla de här miljardinvesteringarna finansieras egentligen? Det ger du inget svar på, Christer. Det enda du har att komma med är motfrågor.

Du är ansvarig, Christer Wennerholm, och då borde du redovisa för fullmäktige hur det här ska finansieras.

Anförande nr 157

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande, fullmäktige! Jag tänkte börja med två citat. "När Stockholm växer måste SL växa", säger Christer G. Wennerholm. Ja, precis! Men det är inte tillräckligt i det här ärendet.

Vidare sade Christer för en stund sedan: Varför är det så korkat att ta bilen när man kan ta tåget? Du hade gjort det någon gång. Jamen det är ju precis vad det handlar om! Det är det vi vill, att fler ska kunna ta tåget och åka med den kollektiva trafiken.

Det är fullt på våra bussar, tunnelbanan, Tvärbanan och pendeltågen. Det är fullt mycket längre tid på morgonen, och även på eftermiddagen – det är till och med fullt på helgerna numera. Det visar hur otroligt viktigt det är att bygga ut den kollektiva trafiken. Men det här ärendet ger inte tillräckligt, och det ger fel prioriteringar därför att man satsar 30 miljarder på Förbifarten.

Vi har ett stort klimathot. Vi *måste* minska på våra utsläpp. Precis som Yvonne sade tidigare i dag, är det så att bygger vi Förbifarten så kommer utsläppen att öka – vi förvärrar situationen. Enligt alla prognoser är det så att kollektivtrafikandelarna går ned och bilismen ökar. Det är det som gör att vi har en protest mot ärendet och att vi har förslag, gemensamt med Miljöpartiet, att avvisa det här förslaget till avtal. Det bygger i alltför hög omfattning på vägtrafiken och stora satsningar där.

Den stora, stora stötestenen är trängselavgifterna, där man går emot folkomröstningens mening och ni i alliansen säger att trängselavgifterna ska gå till att bygga en väg, inte till att satsa på den kollektiva trafiken. Dessutom är det så att vi vet att byggkostnaderna varje år har ökat, någonstans mellan 16 och 18 procent tror jag. I ärendet framgår ingenting om vad som händer med de kostnadsfördyringar som säkert kommer att bli av. Vem ska stå för den notan? Vem ska stå för notan när räntekostnaderna går upp och det blir ännu dyrare att bygga Förbifart Stockholm?

Vi i Vänsterpartiet tillsammans med Miljöpartiet säger: Bygg inte Förbifarten! Satsa pengarna på kollektivtrafiken! Med det yrkar jag bifall till vårt gemensamma yttrande med avvisande av förslaget i landstingsstyrelsen.

Anförande nr 158

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Verkligheten överträffar faktiskt dikten. Det är de här som ska regera tillsammans! Det är de här som i högstämda ordalag talar om för oss att vi inte levererar pengar, Lars Dahlberg och Gunilla Roxby. Det ska bli intressant att se hur ni ska komma överens, om vi ska se till att hela vår

region kan hålla ihop, om vi ska se till att vi kan få satsningar både på nödvändiga väginvesteringar för biltransporter och varutransporter och kollektivtrafik på väg, samtidigt med en utbyggnad av kollektivtrafik. Jag tror att det kommer att bli väldigt bekymmersamt, fru ordförande.

Jag är övertygad om att vi – om olyckan är framme – kommer att få se ett havererat Cederschiöldspaket. För det är väl så kraven kommer att se ut, om Socialdemokraterna ska komma till makten: Bygg ingen Förbifart! Det är väl priset, i så fall. Man får hoppas att väljarna inser det.

Anförande nr 159

G u n i l l a R o x b y C r o m v a l l (V): Ja, precis som Lars Dahlberg har sagt härifrån talarstolen flera gånger får vi inte svar på det vi frågar om, utan du pratar om andra saker. Du pratar om hur vi ska kunna regera tillsammans.

Jag kan berätta för dig, Christer, att vi skulle kunna lägga karbonpapper mellan Socialdemokraternas och Vänsterpartiets särskilda yttrande och det vi har sagt i landstingsstyrelsen – förutom att vi och Miljöpartiet i landstingsstyrelsen absolut avvisar tanken på att satsa 30 miljarder på Förbifarten. Hur vi kommer vidare med den frågan är en annan sak, men det är det den här stora frågan handlar om nu, inte om vi är regeringsdugliga eller inte – för det är vi dessutom.

Anförande nr 160

Landstingsrådet W e n n e r h o l m (M): Ja, fru ordförande, fullmäktigeledamöter, det är ju bara en liten parentes i sammanhanget – 30 miljarder och Förbifarten! Det kan vi glömma i sammanhanget. Det är ju helt obetydelsefullt för paketets genomförande.

Anförande nr 161

Y v o n n e B l o m b ä c k (MP): Ordförande, ledamöter och eventuella åhörare! Ja, det är en väldigt viktig principiell förändring som nu håller på att ske, precis som Lars Dahlberg sade i sitt inledande anförande. Och det är en viktig fråga, ingenting som man kan raljera bort.

Det är så att staten har helt plötsligt, genom Vägverkets försorg, sett till att skaffa sig mer pengar till att bygga mer vägar än vad staten egentligen har råd med. Om man vill hårdra detta, är det precis vad det här handlar om.

Det som är märkligt är att man i den borgerliga alliansen i landstinget, som har ansvar för bland annat kollektivtrafiken, bejaktar detta. Det framgår ju tydligt i avtalet att det hela bygger på att vägtrafiken måste öka med en halv procent varje år för att kalkylen ska gå ihop, så att det blir några pengar alls över till de kollektivtrafiksatsningar som ni i alliansen säger att ni vill ha. Det är detta som vi kritiserar, och det gör vi unisont i alla tre partier på oppositionssidan.

Problemet är att med det paket som ni nu är på väg att rösta fram kommer kollektivtrafiken att fortsätta tappa marknadsandelar i förhållande till bilismen, som kommer att fortsätta öka. Den typen av politik kan vi inte säga halleluja till. Det är fullständigt omöjligt. Det måste man avvisa. Så är det, Christer Wennerholm!

Apropå att vara oense måste jag fråga hur det står till mellan Folkpartiet och Moderaterna. I Cederschiöldsförhandlingarna ställde Maria Wallhager en rak fråga: Innebär medfinansiering att rika kommuner kan gå före i en gräddfil om de skriver på ett avtal? Hon fick då ett tydligt svar från den församlade gruppen: Nej, så ska inte kunna ske.

I helgen tog Svenska Dagbladet upp problematiken med att kommunerna helt plötsligt får vara med och betala sådant som staten tidigare har tagit ansvar för. Där finns det ju ett exempel på att kommuner inte har blivit eniga. Nu är inte Erik Langby inne i salen, men jag vill ändå citera vad han säger i tidningen: Genom att betala en mindre brukaravgift åker vi in i en planeringsmässig gräddfil. Det är ett oerhört intressant uttalande. Erik Langby satt ju med i Cederschiöldsförhandlingsgruppen och var enig med det som sades apropå Maria Wallhagers fråga – någon gräddfil skulle det inte vara. Men uppenbarligen tycker han att det ska få finnas en sådan när det gynnar hans egna behov, alldeles oaktat om det behövs en ny bro eller inte.

Detta är allvarligt. Vad är det för kriterier som ska ligga till grund för dessa vägbyggen? Är det behovet eller något annat som ska styra? Uppenbarligen är det andra kriterier som styr. Det är inte acceptabelt.

Avtalet innehåller stora brister och alldeles för lite kollektivtrafik. Det ska inte vara så att kollektivtrafiken kommer till på grund av ökad bilism. Det är fullständigt ohållbart. Det är bara att avvisa förslaget. Jag yrkar bifall till Miljöpartiets och Vänsterpartiets gemensamma reservation.

Anförande nr 162

Erik Langby (M): Fru ordförande, fullmäktige! Det här är en mycket spännande debatt. Det vi nu står inför är vår del i en historisk uppgörelse mellan nationen och Stockholmsregionen för att lösa trafikfrågor. Staten har aldrig satsat så mycket pengar per år på transportinfrastrukturen som under de kommande åren. Samtidigt går vi in och tar på oss ett stort åtagande. Sammantaget innebär det väldigt stora förändringar och att vi kan leverera något.

Det är förståeligt att man på vänstersidan gnölar, för de har aldrig kunnat leverera något sådant tidigare. Det här är historisk.

Jag ska anmäla mig till talarlistan i frågan om huruvida det finns en gräddfil. Den kräver lite mer diskussion än vad som ryms i bara en replik. Men det är väldigt intressant att se hur mycket staten faktiskt har lagt upp sin nivå. Det är en höjning i miljardklassen på ett sätt som vi inte har kunnat se tidigare. Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 163

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Jag kan konstatera att Erik Langby väljer att inte svara i det här läget. Jag får väl höra vad du har att säga i ett senare inlägg. Men visst är detta en historisk uppgörelse. Jag håller med dig om det.

Men jag håller inte med om att det är ett lysande förslag. Det man behöver är ju en utbyggd kollektivtrafik. Det är detta som hela regionen skriker efter. Detta är historiskt också därigenom att vi låser in pengar för våra barn och barnbarn under mycket lång tid framöver. De förlorar handlingskraft samtidigt som vi vet att klimathotet måste leda till kraftigt minskad biltrafik i regionen.

Ni går baklänges in i framtiden. Jag har svårt att se hur ni ska kunna svara för detta inför kommande generationer. Det känns väldigt skönt att vara miljöpartist och framsynt och ta ansvar.

Anförande nr 164

Demba Bah (MP): Fru ordförande, ledamöter! Jag var i torsdags på ett seminarium. En punkt på seminariet var att man skulle lära känna sina kolleger. Då ställdes två frågor: Vad är det som gör dig arg? Och vad är det som de andra inte visste om dig?

När jag frågade min kollega vad som gör honom arg svarade han: Politiker! Jag undrade varför. Han svarade: De lovar en sak och gör en annan. Det fick mig att tänka på alla dem som nu känner sig lurade när intäkterna från trängselskatten ska gå till finansiering av vägar som inte behövs, till exempel förbifarten, medan de själva trängs i smockfulla tunnelbanevagnar med dyra månadskort.

Att binda medlen från trängselskatten i vägbyggen på detta sätt är ett svek mot stockholmarna, som hoppades på bättre kollektivtrafik och lägre resekostnader. Vart tog extrabussarna vägen? De var ju en del av Stockholmsförsöket. Vart tog de lägre biljettpriserna vägen? Det var ju de som gjorde att stockholmarna röstade för trängselavgiften.

Alliansen blandar ihop vägtullar och trängselskatter. Jag tycker att man inte ska bifalla detta förslag. Jag yrkar bifall till reservationen från MP och V.

Anförande nr 165

J a n S t r ö m d a h l (V): Fru ordförande! Det här är en väldigt viktig fråga. Det är en historisk uppgörelse, men den kommer inte att gå till historien som någon framgångssaga. Det är min tro och uppfattning. Den speglar i grunden en tydlig borgerlig politik så till vida att staten drar ned sina satsningar på det allmänna och vältrar över det på avgifter av olika slag. Man sänker skatterna och höjer avgifterna. Det är ett typexempel på denna typ av grundlig borgerlig politik.

Jag är jätteglad över att alla tre oppositionspartier avvisar detta förslag. Vi är överens om att detta förslag helt enkelt inte ska genomföras. Vi har också möjlighet att visa det efter en bra valrörelse. Det är jag övertygad om.

Det värsta med förslaget är sveket mot hela idén bakom trängselavgiften eller trängselskatten – vad man nu vill kalla den. Idén var att man skulle införa en begränsning av användningen av bilar i rusningstrafiken. Man skulle i stället förbättra och utöka utrymmet i kollektivtrafiken, och man skulle eventuellt också kunna bädda för att folk åker mer gemensamt i de bilar som ändå måste in.

Nu har de borgerliga gjort om trängselskatten till en vägavgift där man hoppas att så många som möjligt ska åka in över tullarna och betala. Det är fullständigt vansinnigt jämfört med den ursprungliga idén om trängselskatt.

En ny regering i landet och regionen har möjlighet att ändra på detta och måste göra det. Den tvistefråga som finns kvar om förbifarten – ska vi ha den eller inte, är den till nytta eller inte, och innebär den ett svek mot klimatomställningen? – kan vi ställa på framtiden. Det första vi måste åstadkomma är den ökade satsning på kollektivtrafiken som vi alla i oppositionen är överens om. Det är en jättebra början.

Anförande nr 166

L e n n a r t R o h d i n (FP): Fru ordförande! Det här är en av de viktigaste frågor som detta landsting hanterar, inte bara under den här mandatperioden. Jag vill börja med att ändå se en positiv sak i sammanhanget, och det är det faktum att här redovisas en bred gemensam syn mellan allianspartierna och Socialdemokraterna när det gäller vad som måste göras i form av infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen. Det är naturligtvis en styrka att den samsynen finns. Två andra partier har valt att ställa sig vid sidan om.

Det är möjligt att vi går baklänges in i framtiden, men vi går åtminstone *in* i framtiden och står inte vid sidan och tittar på.

Det här är historisk, men efter allt det positiva måste jag säga att det är väldigt trist att inte Socialdemokraterna orkar hela vägen. Staten träder tillbaka, säger Lars Dahlberg med flera. Visst kan man se det så, men det är inget som den här regeringen har upfunnits. Medfinansiering har funnits under tidigare regeringar också, och jag vet inte om det bara var borgerliga sådana. Jag kan tycka att detta med kommunal medfinansiering är trist. Men jag blir lite

förvånad när man ser det som något exceptionellt för just Storstockholmsregionen. Jag är övertygad om att politiska företrädare för de flesta partier på de flesta håll runt om i landet har precis samma uppfattning, nämligen att man hade önskat att staten stod för en större del av det kommande historiska jättepaketet. Det skiljer inte mellan olika partier eller olika delar av landet. Man har samma uppfattning över allt.

Jag tror att man har samma uppfattning hos Socialdemokraterna också. Jag tror att Lars Dahlberg har en gigantisk uppgift efter valet om han i landstinget eller på riksnivå ska övertyga sina partikamrater på andra håll i landet om att Stockholm ensamt är den region som är förfördelad i sammanhanget. Lycka till med den kampen!

Men varför är det nu så här? Jo, vi har ofantligt eftersatta behov när det gäller infrastruktur i den här regionen. Det har man på många andra håll i landet också, men jag vill hävda att det är värre i Stockholmsregionen än på annat håll. Det beror naturligtvis dels på att tidigare regeringar inte har satsat tillräckligt. Välfärd har handlat om annat än om att färdas väl. En annan orsak är naturligtvis också att det har saknats hållbara breda perspektiv på de här frågorna i Stockholmsregionen. Det hade funnits en möjlighet. Socialdemokraterna tog första steget men orkade inte det andra.

Den situation vi befinner oss i nu är att vi antingen får utgå från de möjligheter som den här regeringen och andra regeringar har att stå för hela kostnaden, och då kommer det att ta mycket längre tid att genomföra det här paketet, eller så får vi bita i det sura äpplet och vara med och medfinansiera i Stockholmsregionen och på andra håll i landet. Vi betalar för gamla försyndelser. Det är inget önskeläge, men vill man få något gjort måste man ta ansvar. Jag är stolt över att ha en regering och en majoritet här i landstinget som är beredd att ta detta tunga ansvar. Det är stora kostnader, men gör vi det inte blir det förskräckligt i den här regionen.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 167

Landstingsrådet Dahlberg (S): Ordförande, fullmäktige! Det hade varit fullt möjligt att ställa upp på den här uppgörelsen om det statliga ansvarstagandet hade varit mer omfattande. Jag skulle kunna formulera det så här, Lennart Rohdin, att om staten hade ställt upp med i storleksordningen 10 miljarder mer än man gör nu hade ni gjort det svårt för oss att säga nej. Men nu har ni gjort det lätt, för ni har varit så dåliga på att förhandla med den statliga nivån. Det stora problemet med uppgörelsen är ju att den här regionen inte får en rimlig andel av den statliga satsningen på infrastruktur.

Jag håller med dig om att det finns behov i hela landet, men jag håller också med om din analys att behoven är större här. Dessutom är Stockholm en tillväxtmotor för hela landet. Får vi inte de här investeringarna kommer tillväxten för hela landet att stanna av. Det är en bra förhandlingsutgångspunkt, men ni har tyvärr inte tagit vara på den.

Anförande nr 168

Lennart Rohdin (FP): Politik handlar också om att ta ansvar. Jag har haft förmånen att också sitta i riksdagen, och jag kan konstatera att om det är någon regering som har haft svårigheter att få sitt parti att inse problemen i Storstockholmsregionen så är det det parti som du företräder.

Jag ser med spänning fram emot hur en eventuell ny regering efter valet, om vi nu skulle hamna i den olyckliga situationen, kommer att hantera dels fördelningen mellan Stockholmsregionen och övriga delar av landet, dels balansen mellan Socialdemokraternas positiva syn på detta och samarbetspartiernas motsatta syn. Jag önskar lycka till!

Anförande nr 169

Landstingsrådet Dahlberg (S): Lennart Rohdin, jag vet att både du och Christer hellre talar om hur oppositionen ska hantera detta, men nu är det du som är med och är ansvarig. Då tycker jag att du åtminstone ska bekväma dig och redovisa för väljarna i regionen hur finansieringen ska gå till. Visst är det så att vi skulle ha bekymmer att hantera detta när vi har vunnit valet, men i valrörelsen kan jag ändå med gott samvete säga till väljarna att en rödgrön majoritet kommer att satsa mer på kollektivtrafik än den borgerliga alliansen klarar av.

Anförande nr 170

Lennart Rohdin (FP): Fru ordförande! Den här regeringen har talat om vad den tänker göra. I det ingår också en betydande kommunal eller lokal medfinansiering, inte minst i den här regionen. Det har den här regeringen talat om.

Alliansmajoriteten i Stockholms läns landsting talar om att vi mot bakgrund av de enorma behov som finns här i regionen tar vårt ansvar. Tydligare kan beskedet inte bli. Problemet är att vi inte vet hur en ny majoritet, antingen det är i landstinget eller på riksplanet, kommer att lösa de här frågorna eftersom man är djupt oenig.

Anförande nr 171

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Lennart Rohdin talar om ofantligt eftersatta infrastrukturinvesteringar. Jag skulle säga att det är ofantliga behov av kollektivtrafikinvesteringar. Det talas om tidigare regeringar. Miljöpartiet har aldrig suttit i regeringen, men vi kommer att göra det så småningom, ganska snart. Problemet är att Stockholms stad aldrig har fått 50 procents medfinansiering av staten till kollektivtrafik, utan det har blivit knappt 30 procent. Andra delar av vårt av vårt avlånga land har däremot fått 50 procent, så redan där finns det en snedfördelning som vi i den här regionen måste kräva ska rättas till.

Vi står faktiskt inte vid sidan om. När ni har problem mellan era ledamöter i kommun och riksdag, hur hanterar ni det i alliansen?

Anförande nr 172

Lennart Rohdin (FP): Du säger att Miljöpartiet aldrig har suttit i regering. Jag förstår att Miljöpartiet inte vill låtsas om de åtta år då man hade ett organiserat samarbete i riksdagen. Utan det samarbetet skulle regeringen aldrig ha haft möjlighet att föra den politik som fördes. Miljöpartiet hade till och med tjänstemän, bland annat på Finansdepartementet, för att hjälpa till och utforma den här politiken, men jag förstår mycket väl att man inte vill kännas vid det.

Anförande nr 173

Yvonne Blombäck (MP): Detta, Lennart Rohdin, är inte att sitta i regering. Vi hade 121 punkter som vi i de tre partierna var överens om. De genomfördes. All annan politik var helt utanför detta. Så är det.

Låt mig återknyta till den problematik som Lennart Rohdin tog upp. Du sa det nämligen själv, Lennart: Medfinansiering är väldigt trist men nödvändig. I detta antydde du att ni i kommunerna runt om i landet tycker något annat än era kamrater i riksdagen. Hur hanterar ni det då? Vi måste ju stå upp för våra skattebetalares pengar och se till att de får ut så mycket som möjligt. I den här regionen ska man först betala landstingsskatt, sedan ska man betala kommunalskatt, och av detta ska en massa pengar gå till vägbyggen.

Anförande nr 174

Lennart Rohdin (FP): Jo, men det är egentligen rätt enkelt, och jag svarade på det i mitt inlägg. Antingen är man med och tar sin del av ansvaret för att få sakerna gjorda i rimlig tid eller så får man sitta och vänta, och då tar det betydligt längre tid att få detta gjort. Det är den situation vi befinner oss vid när investeringar inte ha blivit gjorda. Då får vi bita i det

sura äpplet och vara med och se till att de som lever i den här regionen får anständiga villkor för att kunna ta sig till och från jobb, skola eller studier.

Anförande nr 175

Landstingsrådet Nylund Watz (S): Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag yrkar naturligtvis bifall till vår reservation i landstingsstyrelsen om att avvisa detta förslag till avtal, för det handlar inte bara om våra satsningar på trafik i framtiden i regionen – kollektivtrafik eller vägar – utan om så mycket mer. Det handlar om ett mycket stort åtagande när det gäller medfinansiering. Det är ett ansvar som av tradition och arbetsfördelningsmässigt har åvilat staten. Nu ska det i stor utsträckning flyttas till Stockholmsregionens invånare.

Det står alltså klart att vi ska ta ett medfinansieringsansvar, men hur stort det ska vara framgår inte. Det framgår inte av ärendet, och vi har hittills inte fått något svar på det av de borgerliga företrädarna. Landstingsfullmäktige ska alltså i dag fatta beslut om en princip som i blinda binder oss för oerhört stora medfinansieringsansvar.

Jag vill betona detta, för i landstinget i dag saknas mycket av analys av hur vi ska kunna bära de enormt stora investeringar som ligger framför oss. Det handlar både om vårt ansvar för kollektivtrafiken och om vår stora verksamhet sjukvården. Det borde åtminstone ha funnits underlag som finanslandstingsrådet kunde ha bemödat sig om att redovisa för fullmäktige innan man lyfte fram detta för den församling som ska binda landstingets åtagande för kanske en generation framöver. Inget sådant underlag finns. Det är på gränsen till oanständigt.

Vi ska växa i vår region. Det har finanslandstingsrådet pekat på. Vår sjukvårdsstruktur är stadd i förändring, inte minst genom tillkomsten av nya Karolinska universitetssjukhuset. Det kommer att krävas enorma investeringar, inte minst i sjukvården struktur, för att vi ska klara av att uppfylla de behov som en växande befolkning ställer. Vi har i allmänna utskottet och strategiska utskottet hört att det totala behovet av investeringar under de närmaste 15-20 åren sammantaget ligger på kanske nivån 40-43 miljarder, lika delar trafik och sjukvård.

Den analysen, som är så oklar, borde finanslandstingsrådet faktiskt ha ansträngt sig för att åstadkomma den här mandatperioden innan hon skriver under ett avtal som binder oss för kanske en generation framöver vid ett ansvar som egentligen åvilar staten. Det är det mest historiska med det här avtalet.

Mycket är mindre viktigt än det faktum att majoriteten är beredd att sätta bläcket under ett avtal som omfattar investeringar som generationen efter oss kommer att få bära. Det är också anmärkningsvärt eftersom vi under hela den här mandatperioden har talat om landstingets skattenivå. Då vore det väl ändå anständigt att majoriteten i dag svarar på frågan: Är ni med detta beslut beredda att höja vår skattenivå de närmaste 10-15 åren för att klara den sjukvård vi har i dag? De nya länen på uppemot 15 miljarder kommer att tränga undan utrymmet för driften av sjukvården och den nya kollaktivtrafik som tillkommer.

Är det nu ett systemskifte också när det handlar om skattenivån som ni pläderar för, eller tänker ni fortsätta bedriva en politik som utlovar stora skattesänkningar? Fullmäktige och väljarna i Stockholmsregionen måste få besked. Ska detta stora åtagande betalas genom nedskärningar i sjukvården eller minskade resurser att driva kollektivtrafiken med, eller ska det betalas genom att man höjer skattenivån för att klara räntorna?

Anförande nr 176

Landstingsrådet Elmsäter-Svärd (M): Fru ordförande! Det Ingela Nylund Watz tar upp är naturligtvis oerhört viktigt, men det är inte en fråga som borde vara nypåtänkt just i dag eller bara under den här mandatperioden. Ur Stockholmsregionens perspektiv ser vi nu resultatet av något som har pågått under alldeles för lång tid. Ingela Nylund Watz säger att med det här förslaget flyttas allt ansvar över till den här regionen. Vad har inte den här

regionen tidigare år efter år, via landstinget, kommunerna eller enskilda, fått betala till övriga Sverige utan att det har kommit någonting tillbaka till den här regionen.

En viktig förutsättning för att människor över huvud taget ska kunna jobba och betala skatt som kommer oss till del är att kollektivtrafiken och infrastrukturen fungerar. Detta är ett principavtal där varje objekt framöver kommer att ha sitt eget avtal. Då kommer finansieringen att redovisas för varje avtal separat. Nu handlar det om att våga ta ansvar för framtiden, vilket har saknats alltför lång tid.

Anförande nr 177

Landstingsrådet Nylund Watz (S): Ordförande, fullmäktige! Det är just detta som är så beklämmande. Nu ska vi fatta beslut om en princip. Finanslandstingsrådet i Sveriges näst största parlament är beredd att skriva under ett papper som innebär att vi binder oss att medfinansiera ett antal projekt vars omfattning vi inte vet.

Det är nästan skrattretande att ett finanslandstingsråd i en så stor och viktig församling går med på att sätta sitt namn under ett sådant papper. Det borde vara en viktig arbetsuppgift för finanslandstingsrådet att innan vi tar beslut redovisa för hela fullmäktigeförsamlingen på vilket sätt detta ska finansieras. Handlar det om upptagna lån som ska tränga undan driftskostnaderna för sjukvård och kollektivtrafik, eller handlar det om höjda skatter?

Anförande nr 178

Landstingsrådet Elm s ä t e r - S v ä r d (M): Fru ordförande! Om det är någon som är beredd att lova höjda skatter är det vänstereperimentet. Det vet vi. Vi i alliansen har visat att vi klarar av att ha en god ekonomi samtidigt som verksamheterna klarar både ekonomin och verksamhetsinnehållet.

Nu står vi inför en annan stor utmaning. Vi vet – och det har bland andra Nutek tagit fram – att tack vare att Socialdemokraterna var med och spräckte Dennispaketet har den här regionen gått miste om tillväxtmöjligheter på 50 miljarder. Det är pengar som hade kunnat användas till både hälso- och sjukvård och annat.

Det är tragiskt med så mycket tid som har lagts ned. Här i regionen blir vi ibland beskyllda för att inte kunna komma överens. Nu är vi överens om något historiskt och har en bred politisk majoritet. Nu har vi en möjlighet att göra något åt den beklämda situationen och våga lyfta oss över den nivå där Dag finns.

Anförande nr 179

Landstingsrådet Nylund Watz (S): Ordförande, fullmäktige! Jag hade haft full respekt för den borgerliga majoriteten i Stockholms läns landsting om ni hade sagt som Lennart Rohdin sade: Vi har fått svälja det sura äpplet och ta på oss en större andel. Vi gör bedömningen att vi ska finansiera de 0-22 miljarder som det handlar om på följande sätt. Om ni hade redovisat detta öppet och ärligt skulle debatten från vår sida inte ha handlat om det. Ni är beredda att sätta bläck under en fullständigt oklar agenda som innebär att vi sannolikt måste öka upplåningen med 10-15 miljarder, och ni är inte beredda att svara på hur det ska betalas. Jag tycker att det är beklämmande med ett så bristande ansvarstagande i Sveriges näst största parlamentariska församling.

Anförande nr 180

Tagge Gripenstam (C): Ordförande, fullmäktige! Det är en historisk dag. Vi ska fatta ett synnerligen viktigt beslut för regionen. Vi har en överenskommelse som omfattar infrastruktursatsningar för nästan 100 miljarder för perioden 2008-2021. Det är en historisk satsning på grund av Citybanan och förbifarten, som kommer att förbättra både spår- och vägkapaciteten i regionen.

Det finns en stor efterfrågan på bättre kommunikation från kommunerna och näringslivet. Exempelvis är alla kommuner som ligger i anslutning till förbifarten positiva till denna. Dålig framkomlighet och långa bilköer gör att Stockholmsregionen förlorar 7 miljarder per år i försämrad konkurrenskraft och lägre tillväxt. Som Catts sade skulle man kunna använda de pengarna till andra satsningar, vilket man i dag alltså inte kan.

När det är fler än bara staten som har behov och nytta av infrastruktursatsningar tycker vi att det är rimligt att fler än bara staten bidrar med pengar. Genom trängselavgifter, landstingets investeringar, kommunal och privat medfinansiering står regionen för hälften av den totala kostnaden på 100 miljarder kronor. Utan dessa resurser blir de nödvändiga satsningarna inte av. Då kommer vi även under kommande år att ha överfulla tåg och milslånga köer på vägarna in och ut från Stockholm.

Inkomsterna från trängselavgifterna ska finansiera förbifarten. Det har alliansen klargjort tidigare. Det är viktigt att en så stor investering kan bära sina egna kostnader. Trängselavgifterna ger cirka en halv miljard kronor per år. Dessutom är de ett viktigt styrinstrument för att minska bilismens klimatpåverkan.

Alliansen är enig, men vad säger oppositionen? Kommer förbifarten att byggas vid ett makt-skifte eller inte? Det vore klargörande med ett besked i dag, eller hur länge har ni tänkt att väljarna ska tvingas vänta på svar?

Alla ni som i dag kritiserar samfinansieringslösningar där det privata och det offentliga delar på viktiga investeringar, hur ser era finansieringsalternativ ut? Hur vill ni finansiera alla satsningar som ska göras om vi inte är fler som är med och delar på finansieringen? Ska vi göra som S-regeringarna har gjort tidigare? Då får vi i bästa fall 50 miljarder till Stockholmsregionen. Det innebär i så fall att de investeringar som vi nu talar om i bästa fall påbörjas inom en 30-årsperiod. Vi som är beredda att ta ansvar är inte beredda att vänta så länge. Dessa behov finns nu efter de försyndelser som har varit. Era egna regeringar har inte varit beredda att satsa och stå upp för de principer som ni själva hävdar. Yvonne var mycket tydlig: 30 procent har vi tidigare fått. Nu får vi åtminstone 50 procent och dessutom en överenskommelse som gäller. Svara gärna på frågan om vad som är ert alternativ. Är det mindre utbyggnad eller ett löfte om att en S-regering ska satsa ännu mer resurser? Historien visar att den viljan inte finns.

Jag har tidigare i fullmäktige ställt frågan till Miljöpartiet hur man har tänkt lösa problematiken i hela transporsektorn. Hur ska man lösa Mälar-Saltsjöavsnittet? 80 procent av dagens trafik går på väg, därav en mycket stor andel kollektivtrafik. Hur ska man klara att lösa denna problematik när man inte ens redovisar hur de kollektivtrafiklösningar man pläderar för ska komma till? Samtidigt växer vi med nästan 300 000 människor på tio år. Man har inget svar på min fråga. Jag tycker att det är mycket bekymmersamt när man menar sig vara en företrädare för den här regionen. Ni blir mig svaret skyldiga.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 181

Landstingsrådet Nylund Watz (S): Ordförande, ledamöter! Tage Gripenstam är den tredje borgerliga företrädaren här i dag som talar om hur huvuddragen i den principiella fördelningen mellan staten, övriga aktörer och regionen ska se ut enligt det här paketet. Av det framgår att landstinget – regionen – ska stå för någonstans mellan 0 och 22 miljarder. Mer exakt än så är inte underlaget, och detta ska vi ta ansvar för.

Eftersom ingen annan borgerlig företrädare kan svara på hur landstingets del ska finansieras skulle jag vilja fråga Tage Gripenstam: Tycker du att landstingets del ska betalas genom endera nedskärningar i sjukvården, minskade resurser till kollektivtrafiken eller ett högre skatteuttag? Det borde ni väl rimligen ha rätt ut innan ni sätter bläck under avtalet.

Anförande nr 182

Tage Gripenstam (C): Precis som Catharina Elmsäter-Svärd var inne på ska vi ta varje avtal för sig. Jag tycker att frågeställningen är lite lustig med tanke på att vi tidigare har fått bara 30 procent i medfinansiering. Hur har vi då burit oss åt? Vi har ändå hittat bra sätt att finansiera de satsningar som har gjorts.

Anförande nr 183

Landstingsrådet Nylund Watz (S): Ordförande, fullmäktige! Tage Gripenstam illustrerar med all nödvändig tydlighet hur dåligt detta avtal är för Stockholms läns landsting. För det första radar man upp ett antal projekt som kräver medfinansiering från regionen. Det är oklart på vilket sätt landstinget konkret ska medverka, men ansvaret handlar om någonstans mellan 0 och 22 miljarder kronor. Än mindre har man i de borgerliga partierna tänkt på hur detta ska betalas.

Oavsett om det handlar om ett eller 14 projekt borde ni väl ha fört något slags resonemang om huruvida detta ska ske genom ökad låneupptagning eller genom att man tränger undan möjligheterna att bedriva sjukvård eller drift av kollektivtrafik. Någon lite tanke måste ni väl ändå ha ägnat åt detta mot bakgrund av att landstingets totala investeringsbehov de kommande 20 åren ligger någonstans i häradet 40-42 miljarder? Om Centerpartiet inte har börjat fundera på detta än är det väl ändå dags nu?

Anförande nr 184

Tage Gripenstam (C): Detta får bedömas från fall till fall. Under de senaste åren har vi investerat mellan 3 och 4 miljarder om året, och vi har inte behövt vare sig höja skatten, sänka kvaliteten på sjukvården eller försämra för någon annan verksamhet. Det är viktigt att ha detta klart för sig.

Jag är inte ett dugg orolig för att vi ska kunna klara detta på ett bra sätt. Däremot är jag väldigt orolig för hur det ska bli om ni ska regera. Ni klarar ju inte av att driva en effektiv landstingsverksamhet, och då har man inte råd att investera utan att höja skatten. Det är ert alternativ.

Anförande nr 185

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Tage Gripenstam talar om tillväxten som hämmas av köerna. Det är sant, men du måste också komma ihåg att de trafiksiffror som redovisas för Förbifart Stockholm är 10 procent mer än man i dag vill tillåta av både effektivitets- och säkerhetsskäl. Den är alltså redan från start fullbelagt enligt Vägverkets egna beräkningar.

Tage Gripenstam frågade också vad Miljöpartiet har för alternativ. Jag vet att du har fått den här gröna rapporten. Vi har ett smörgåsbord av alternativ som man kan använda trängselavgifterna till. Det handlar om mellan 500 miljoner och 1 miljard kronor per år som man kan använda till utbyggd kollektivtrafik. Det är vårt förslag.

Anförande nr 186

Tage Gripenstam (C): Yvonne Blombäck vet mycket väl att Centerpartiet och alliansen gör stora satsningar på kollektivtrafiken. Där är vi egentligen ganska eniga. Problemet är att det inte räcker för det trafikarbete som behövs i en region som växer och är väldigt beroende av sin omvärld. Där krävs det stora satsningar också för att se till att man har en pulsåder, en aorta, som fungerar genom staden. Därför är förbifarten viktig.

Jag känner inget behov av att öka biltrafiken, men det finns inget annat sätt att se på detta. Jag har också tagit del av underlag från Vägverket som säger en del annat om förbifarten och dess betydelse för trafiken. Jag tänker inte stå här och läsa upp siffror, men de kan stå lite mot varandra när det gäller detta.

Anförande nr 187

Yvonne Blombäck (MP): Det är en sak att säga, Tage Gripenstam, och en annan att göra. Ni säger att ni älskar kollektivtrafik, men ni satsar inga pengar på det. Det är ert problem.

Enligt Väg- och Banverkets basprognoser för 2020 skulle kollektivtrafikandelen öka något om man inte gjorde någonting. Det är rätt intressant.

När det gäller myten om att förbifarten skulle minska trängseln vill jag påminna om Södra länken som byggdes för några år sedan. Då sade man också att det skulle bli mycket mindre trängsel. Men vad har hänt? Jo, trängseln har ökat gigantiskt. Trafiken från Nacka-Värmdö-sektorn har ökat med mer än 18 procent sedan vägen öppnades. Visst är befolkningsökningen i den sektorn stor – det vet jag som bor där – men den har inte varit 18 procent på de få år som vägen har funnits. Det är precis så här som vägtrafik ser ut.

Anförande nr 188

Tage Gripenstam (C): Problemet är att det är likadant när det gäller kollektivtrafiken. Vi måste hjälpas åt att lyfta bägge områdena. Ni har fortfarande inte svarat på hur ni ska kunna klara en Stockholmsregion, och då talar jag om hela regionen, som fungerar, har tillväxt och en arbetsmarknad som fungerar. Hur ska ni klara Saltsjö-Mälardalen? Ni kan inte redovisa det.

Ni lever i en vision där kollektivtrafiken kan ersätta all biltrafik. Det fungerar inte. Ni hatar bilar och vägar, men ni älskar bilfabriker. Det är bara att se på hur ni har agerat i Saab-frågan.

Anförande nr 189

Johan Sjölander (S): Ordförande, fullmäktige! Det har sagts en hel del om vilka väldiga volymer pengar vi talar om. Det finns många nollor bakom siffrorna.

Den borgerliga majoriteten verkar inte ha tittat på vad det är för dokument som har trillat ned på hallmattan. Det är nämligen inte en löneutbetalning, utan det är en stor räkning. Det här innebär ett jättestort åtagande för skattebetalarna och för oss som organisation som vi inte har täckning för.

Jag vet inte om ni har sett TV3:s program Lyxfällan någon gång. Där åker ett par konsulter runt och hjälper par som har misskött sin ekonomi. Ett vanligt syndrom där är att när räkningarna blir för jobbiga öppnar man dem inte, utan man stoppar dem oöppnade i byrålådan och tänker att de försvinner. Precis på det sättet har den borgerliga majoriteten hanterat den räkning vi här ska ta ställning till.

Låt mig ta några exempel på saker som borde ha funnits med. Finns det något objekt som vi har diskuterat mer än en tunnelbaneförbindelse till Nya Karolinska Solna? Så sent som för en vecka sedan satt jag i sammanträde med produktionsutskott och forskningsutskott och diskuterade vikten av rejäl kollektivtrafikförsörjning till det nya sjukhuset, både för sjukhusets och för Stockholms sjukvårdssystemens skull men också för den tillväxt som är möjlig på Norra Stationsområdet med nya arbetstillfällen för regionen. Var finns detta objekt här?

På s. 8 i handlingarna nämns det faktiskt, men det är det enda objekt som inte har några som helst pengar kopplade till sig. Går vi längre bak i dokumentet kan vi hitta att det i bästa fall kan finnas en finansiering på 100 miljoner kronor. Det är förvisso mycket pengar att köpa lördagsgodis eller gå på bio för, men i det här sammanhanget förslår det inte långt. Man har släppt ambitionen när det gäller ett av de viktigaste infrastrukturprojekten med strategisk vikt för sjukvården och för stockholmarna.

Däremot ställer man sig glatt och biter i det sura äpplet och tar på sig åtaganden för stora summor pengar för stockholmarna. Det är inte tillständigt. Det här ärendet är inte bra.

Lennart Rohdin och ni andra, det är inte ni som biter i det sura äpplet. Det är stockholmarna. Det är Stockholms kollektivresenärer och skattebetalare som får bita i det sura äpplet. Det handlar om finansieringsmöjligheterna för den framtida sjukvården när man biter i det sura äpplet.

Ett valår som detta förstår jag om man vill täcka upp för en borgerlig regering som ligger skakigt till i opinionsundersökningarna. Jag förstår hur partiloyalitet ibland får gå före ansvar som förtroendevalda i en region. Men ni är ändå först och främst förtroendevalda som stockholmare. Det här avtalet är inte bra för stockholmarna. Att rösta för detta i lojalitet mot en borgerlig regering på riksplanel är inte att sätta sitt uppdrag som förtroendevald i landstinget i främsta rummet, det är att sätta partiloyaliteten före lojaliteten med medborgarna. Så enkelt är det.

Anförande nr 190

Lennart Rohdin (FP): Fru ordförande! Jag förstår att det är svårt för Johan att inse att vi som bor utanför tullarna också tillhör Stockholms läns landsting. Det är inte bara stockholmarna. Vi tillhör alla regionen och är alla med och finansierar detta och biter i det sura äpplet. Man biter i det sura äpplet i många län runt om i landet. Alternativet är nämligen att antingen senarelägga investeringarna eller att man tar 10 miljarder från de län det gäller. Är det detta Socialdemokraterna förordar, eller är det kraftigt höjda statsskatter? Ni har ju talat om skattenivån för pensionärerna. Jag trodde att ni ville sänka pensionärernas skatter.

Anförande nr 191

Johan Sjölander (S): Lennart Rohdin, naturligtvis företräder vi alla länsmedborgare, och det är dem vi sviker när vi vältrar över ett statligt ansvar på dem genom landstingsskatten. Vi pressar upp skattenivån i länet för att avlasta statligt ansvar. Det är det vi säger ja till när vi undertecknar denna överenskommelse.

Jag tycker att det behövs ett ökat statligt ansvarstagande, inte minst för kollektivtrafiklösningar. Det är en ganska naturlig utgångspunkt för oss här i salen. Jag tycker också att det är en ganska naturlig slutsats att denna överenskommelse inte räcker. Detta är inte gott nog. Där har ni i förhandlingarna med staten lagt er platt. Dessutom har ni inte ryggrad att här i församlingen säga hur detta ska betalas. Är det genom höjda landstingsskatter, eller är det via nedskärningar i verksamheten? Den frågan ska ni svara på, för det är ert förslag.

Anförande nr 192

Lennart Rohdin (FP): Vi och Socialdemokraterna var överens om listan på vad som skulle göras. Nu återstår frågan hur ni ska göra. Du svarade inte på de frågor jag ställde.

Biter i det sura äpplet gör vi. Om det är några som har svikit medborgarna i Stockholms län är det de regeringar och riksdagsmajoriteter de senaste 30 åren som har gjort satsningar på välfärd som inte har handlat om att färdas väl. Det är därför vi har dessa ofantliga investeringsbehov i infrastrukturen. Det är där det stora sveket har funnits. Nu tar vi ansvar. Det kostar. Det svider, och det är att bita i det sura äpplet. Men att inte ta det ansvaret är att svika invånarna i den här regionen.

Anförande nr 193

Johan Sjölander (S): Ni tar ju inte ansvaret. Ni säger ja till räkningen, men ni vägrar berätta hur den ska betalas.

Tunnelbanan till Nya Karolinska var med i Stockholmsförhandlingen. Varför har ni släppt den? Är det inte längre viktigt med en kapacitetsstark kollektiv förbindelse till det nya sjukhusområdet? Varför har ni släppt det som vi var överens om? Och varför släpper ni finansieringen och drar på stockholmarna en betalningsbörd för framtida generationer utan att svara på hur den ska betalas? Det är de frågorna som den här debatten lämnar obesvarade. Våra medborgare har rätt att få svar på dem.

Anförande nr 194

Erik Langby (M): Fru ordförande! Det här är en jättespännande debatt. Från den rödgröna sidan kommer kraftfulla synpunkter på att det är för mycket och för lite samtidigt. Diskussionen kretsar kring statens, landstinget och kommunernas roll. Vi borde kanske ägna oss främst åt det som är landstingets roll kopplat till statens roll. Kommunerna sköter sina egna frågor själva rätt bra.

Det här är första gången i modern tid som staten ger en andel till vår region som svarar mot vår regions roll i Sverige. Vi har i decennier levat med att inte få det som är vår regions rimliga andel. Nu får vi det. Sedan är vi inte nöjda med bara de pengarna.

Vad är det som är landstingets roll i avtalet? Jo, det är sådant som har att göra med finansiering av landstingets spårinfrastruktur, bussdepåer och en del annat, men det stora är landstingets utveckling av spårtrafiken. Det handlar inte om att landstinget ska medfinansiera statliga vägar eller sådant.

Frågan är i stället hur mycket statsbidrag det blir för att bygga ut snabbspårvägarna och hur mycket staten och vi ska lägga in för att pendeltåg och annat ska fungera. Det är det som är kärnan i det här ärendet just nu.

Jag deltar gärna i diskussionen om huruvida det blir en gräddfil för de kommuner som har bett om att få vara med i en del vägprojekt, men det är inte det som det här ärendet handlar om.

Hur ska vi då betala detta? Vi diskuterar nu en tolvårsperiod, 2010-2021. Vi räknar med att vårt län växer till med omkring 350 000 nya medborgare under den perioden. Det blir rätt många nya skattebetalare för varje år. Det ökar med över 30 000 per år som det ser ut nu. Det här är en del av vår del i finansieringen. Vi är ett kraftigt växande landstingsområde med hundratusentals nya invånare, och det är en viktig anledning till att vi kan klara av detta.

Den utveckling vi ser framför oss i Rufs skulle omöjliggöras om vi inte gjorde de här satsningarna. Vi har beskrivit hur i storleksordningen 60 000 bostäder är beroende av de olika infrastrukturåtgärderna i tolvårspaketet. Man kan inte få det utan att samtidigt satsa.

Staten kommer att bidra mycket till den infrastruktur som är landstingets ansvar: pendeltågen, snabbspårvägar, bussdepåer och så vidare. Vi kommer själva att bidra med mycket. Men vi är en växande, dynamisk region, och det måste vi ha med i bilden. Tage Gripenstam och andra har beskrivit hur vi aldrig har låtit den här typen av satsningar gå ut över sjukvården eller skattenivåerna, och vi ska naturligtvis klara det här också.

Det är klart att vi bygger vår idé på att Sverige fortsätter att ha en sund ekonomisk politik i hela landet. Vi måste bygga på att det är en fortsatt alliansregering, att det fortsatt är jobbpolitik som vägleder den nationella politiken och gör att skattekraften växer och att vi kan leva av de jobb som vi gemensamt har. Det vore konstigt om vi inte hade med det någons i bakgrunden, att våga tro på att vi ska klara av tolvårsperioden.

Detta är framsynt och ansvarstagande.

Det är fascinerande hur det kan vara både för mycket och för lite på samma gång. Vi är överens – i alla fall med Socialdemokraterna – om vad som ska göras, så vad skulle vara annorlunda? Hur skulle vi kunna få Sveriges riksdag att lägga 10 miljarder extra på vårt län? Det betyder 40–50 miljarder för hela Sverige. Några sådana motioner finns inte från S-bänken i Sveriges riksdag.

Anförande nr 195

Landstingsrådet Dahlberg (S): Erik Langby! Det är fascinerande att lyssna på dig, som är en av de viktigaste kommunföreträdarna i regionen. Jag förstår att du inte vill prata om kommunerna, och jag kan till viss del hålla med dig om att landstingsfullmäktige kanske inte är rätt forum för det.

Men jag kan inte låta bli att kommentera det du sade om att kommunerna har bett om att få medfinansiera. Det som har hänt är att staten – med borgerliga politikernas goda minne – har närmat sig kommuner och sagt: Antingen är ni med och betalar eller också blir det ingenting. Ett av de tydligaste exemplen på det är Skurubron. Det gäller broavgift eller ett brobygge som skjuts tio år framåt i tiden – det är något i den stilen som har varit förhandlingen.

Beträffande för mycket och för lite: Ja, vi tycker att det är för mycket medfinansiering och att staten borde ha betalat mer. Ja, vi tycker att det är för lite kollektivtrafik. Det borde ha fått plats mer kollektivtrafiksatsningar i den här historiska satsningen. Det borde man ha följt upp.

Anförande nr 196

Erik Langby (M): Fru ordförande, fullmäktige! Jag tar jättegärna en diskussion om de kommunala frågorna, men det behövs lite mer tid för det.

Skurubron är ett jätteintressant exempel. Den förra statliga planeringsperioden var 2004–2015. Det var under den perioden som Ulrica Messing, om ni minns henne, var infrastrukturminister.

Hur såg då hanteringen av Skurubron ut från den dåvarande socialdemokratiska regeringens sida? Vägverket hade i sitt förslag att man skulle bygga Skurubron, för den behövdes redan då. Men den kom över huvud taget inte med på några listor, och det blev inga pengar alls. Den fanns inte ens med som en fotnot på någon lista.

Nu finns det möjligheter att åstadkomma något utan kommunal finansieringen men självfallet – vilket inte är så enkelt – med ökad brukarfinansiering. Man gör på samma sätt i Motala, Sundsvall och Umeå. Där går det bra att vara med på det som socialdemokrat. Men här i Stockholms län måste man vara emot allting. Det är inte ansvarstagande!

Anförande nr 197

Landstingsrådet Dahlberg (S): Erik Langby! Jag är övertygad om att om du som kommunalråd hade närmat dig Ulrica Messing och föreslagit broavgift på Skurubron, då hade vi säkert kunnat diskutera den investeringen.

Jag vill också anknyta till det du sade i ditt inledande inlägg om landstingets behov och att vi måste möta upp när regionen växer och att vi behöver mer infrastruktur. Men vi behöver också mer sjukvård, och vi behöver investera i äldreomsorg, skolor och allt det andra som du har god kännedom om både i din roll som landstingsföreträdare och i din roll som kommunföreträdare.

Det är den typen av investeringar som nu får konkurrera med den medfinansiering som du har medverkat till att vi ska ta på oss. Okej, medfinansiering kan vara nödvändigt. Men den omfattning som detta avtal innebär är historisk och kommer att innebära konflikter mellan

välståndsinvesteringar, som kommunen har ansvar för, och medfinansiering av det som borde vara ett statligt åtagande.

Det är därför vi är kritiska.

Anförande nr 198

Erik Langby (M): Fru ordförande! Med all respekt för att Lars Dahlberg har behov av att vara väldigt mycket emot allting: Det andra talare har berättat om tidigare är intressant. När vi hade gjort den här uppgörelsen i Stockholmsområdet med regeringen och verken, då vaknade man till i Göteborg, under en annan politisk ledning. Och där gick det väldigt bra, när man var pressad av att man var i regional och lokal ansvarig ställning, att göra precis den typ av uppgörelse som vi försöker teckna här.

Det är intressant att se hur olika det kan vara om man känner sig i opposition och inte vill ta ansvar eller om man tar ansvar. Vi tar ansvar, och vi är beredda att ta ansvar för rätt många mandatperioder framåt.

Anförande nr 199

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Du säger, Erik Langby, att det handlar om landstingets roll. Det gör det helt klart. Men det handlar också om prioriteringar, som Lars Dahlberg är inne på, och jag tycker att det är en nyckelfråga. Om nedprioriterade objekt upprioriteras därför att någon tycker att de ska gå i gräddfil, då påverkar det faktiskt andra objekt i listan. Jag tycker att det är en viktig fråga.

Jag kan förstå att Erik Langby tycker att det är en jobbig diskussion. Det handlar inte om Socialdemokraterna i Värmdö eller mellan Nacka och Värmdö, utan det är ni själva i Moderaterna som diskuterar och inte är överens.

För Miljöpartiets del har jag ännu inte sett något underlag för att en ny Skurubro behövs. Om den gamla bron vore utjänt skulle man byta ut den helt och hållet – inte låta den vara kvar som en alternativ bro när den nya byggs. Det är konstigt.

Det finns en prioriteringsordning i detta avtal som är oerhört viktig och som jag vill ha klarhet i.

Anförande nr 200

Erik Langby (M): Fru ordförande, fullmäktige! Det är intressant, för den diskussion som Yvonne Blombäck tar upp indikerar en del av det jag sade nyss, att den rödgröna sidan är ganska osams. Lars Dahlberg vill ha Skurubron, men Yvonne Blombäck vill inte ha den. Då landar man också i lite olika idéer om finansieringslösningar ha.

Det behövs en ny Skurubro, bland annat också för kollektivtrafiken.

Så till den fråga som naturligtvis är intressant för vägfrågorna: Är det så att kommunal medfinansiering medför att man åker gräddfil? Den frågan har vi diskuterat mycket inom Kommunförbundet Stockholms län. När vi 26 kommuner skulle diskutera de här frågorna var det naturligtvis viktigt att hitta ett samspel med Länsstyrelsen, så att det inte skulle bli någon konstig diskussion om att staten i praktiken genom länsplan eller nationell plan via Vägverket skulle prioritera på ett sätt som inte stämde med det som var rimliga behov.

Samtidigt var alla överens om att man behöver en viss typ av diskussion om att behoven styr. Men vi kan återkomma till det senare, för det är en så pass allvarlig fråga att jag ställer mig på talarlistan för att kunna få några fler minuter än i en replik.

Anförande nr 201

Yvonne Blombäck (MP): Jag är jobbig, Erik Langby. Vi är två olika partier, Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Men när det gäller avgiftsfrågan tillhör Erik Langby och Lars-Erik Alversjö samma parti. Lars-Erik Alversjö vill inte ha någon avgift, medan Erik Langby vill ha avgift.

Det är intressant att du hellre vill prata om oss andra i stället för att prata om era egna problem. Det är klart att det är lättare att prata om problemen på vår sida.

Jag tycker verkligen att du ska utveckla detta med behoven som styr, för det låg till grund för både En bättre sits-arbetet och Cederschiöldsförhandlingen. Man var överens om att frågan inte skulle upprioriteras.

Jag vill veta om resurserna i Stockholms läns landsting för andra infrastruktursatsningar som behövs äts upp av rika kommuner som ska ha en gräddfil för objekt som man själv tycker är intressanta.

Ni har pratat så mycket på er kant om framsynhet. Men jag vill påminna församlingen om att det första ringledsönskemålet kom 1850.

Anförande nr 202

Erik Langby (M): Fru ordförande! Det är väldigt enkelt att se att inget av de tio projekt som de kommunala medfinansieringarna gäller har inneburit att vi har fått någon kil mellan de 26 kommunerna kring prioriteringen. Det har definitivt ingen koppling till prioriteringen mellan väg kontra spår- och kollektivtrafik.

Det har i och för sig inte varit kommunicerande kär! så om Norrtälje till exempel inte hade fått hjälpa till med sin förbifart, då hade vi i stället fått fler spårprojekt finansierade via statliga pengar. Så är inte logiken.

Yvonne kan vara helt lugn. Vi har tagit diskussionen och löst detta.

Anförande nr 203

Jan Stefanson (KD): Ordförande, ledamöter, åhörare! Man hinner tappa bort sig i debatten. Men lite grann minns jag ändå att Lars Dahlberg i sitt inledningsanförande sade: Alla objekten i listan står han och Socialdemokraterna bakom. Sedan har det låtit lite annorlunda under resans gång. Då kan man fråga sig vad det första står för.

För ungefär tre år sedan hamnade jag i ett samarbetsprojekt i Mälardalen, som bland annat ligger bakom den prioritering av olika investeringar som ska göras enligt det här förslaget. Det var Mälardalsrådets projekt En bättre sits. Fler andra personer i salen var med också.

Då sades det väldigt tidigt det som Erik Langby sade också nu, att många andra regioner som har varit duktigare på att få statens stöd för viktiga infrastruktursatsningar har talat med en enda röst. De har varit eniga för regionens skull. Den här gången var det meningen att Mälardalsregionen också skulle klara av att tala med en röst. Det höll ganska länge i smågrupperna, men sedan sprack det. I dag är vi framme vid bevis, då landstinget ska uttala sin del av den totala överenskommelsen.

Det som har förvånat mig är att företrädare för de partier som sitter i opposition här men som har deltagit i arbetet, exempelvis från Örebro, Västerås, Eskilstuna, Strängnäs, Enköping och Uppsala, har visat större engagemang för att verkligen åstadkomma en regional överenskommelse där medfinansieringen har varit en del. Men i Stockholm har det varit viktigare att positionera sig. Det tycker jag att vi ser bevis på i dag.

Väldigt tidigt positionerade sig Vänstern och Miljöpartiet i samarbetet genom att ha protokollsanteckningar för att se till att tydligt markera bort Förbifart Stockholm – man ville inte alls ha den. Då är det klart att jag funderade: Hur i hela världen ska Socialdemokraterna förhålla sig till det? Det är möjligt att det vi ser i dag är den hållhake som Vänstern och Miljöpartiet har på en tilltänkt regeringsbroder för att inte delta i det som är våra övriga gemensamma förslag till infrastruktursatsningar för stockholmarnas och Stockholmsregionens bästa och för Mälardalsregionens bästa. Jag tror faktiskt att det är på det sättet.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet reserverade sig mot beslutet. Det går en vattendelare inom politiken i Stockholmsregionen mellan dem som tar ansvar för regionens utveckling och dem som är passiva, åtminstone att döma av debatten så här långt.

Alliansen vill att Stockholmsregionen ska få både växa och utvecklas på ett hållbart sätt. Att ta ansvar inkluderar även att de ekonomiska förutsättningar som behövs för utbyggnad av infrastrukturen finns. Därför är det nödvändigt att bidra till medfinansieringen av utbyggnaden av infrastrukturen i vår region. Att ställa sig vid sidan och säga att staten ska betala mer är att avsäga sig det egna ansvaret för Stockholmsregionens utveckling.

Det går en vattendelare inom politiken i Stockholmsregionen mellan dem som tar ansvar för regionens utveckling och dem som ingen utveckling vill ha. Kristdemokraterna tillsammans med alliansen tar det ansvaret.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 204

Landstingsrådet Dahlberg (S): Än en gång, Janne Stefansson: Vi står bakom objektslistan som ligger bakom Stockholmsförhandlingen. Det har vi sagt i en rad olika sammanhang. Vi har också sagt att vi tycker att kollektivtrafiksatsningen inte är tillräcklig och att det borde tillföras mer.

Du bor själv i en av de kommuner som berörs av Mälarbanan. Där ser vi ett exempel på en av de kollektivtrafiksatsningar som inte är tillräcklig. Vi får en utbyggnad av Mälarbanan men inte en tillräcklig utbyggnad. Vi kommer att få en ny flaskhals när Citybanan är klar och vi inte har det extra dubbelspåret som ska finnas mellan Kallhäll och Tomtebodan. Det kommer att byggas ut till viss del men inte hela vägen.

Det är ett mycket konkret exempel på en av de satsningar som dina kommunmedborgare faktiskt hade behövt för att till exempel kunna tillgodogöra sig en tiominuterstrafik med pendeltåg. Det kommer inte att ske förrän Mälarbanan är byggd, och dagens besked innebär att det kan bli aktuellt efter 2021 – inte före.

Anförande nr 205

Landstingsrådet Wiggg (MP): Fru ordförande, åhörare, fullmäktige! Det är en viktig debatt, och det är ett väldigt viktigt avtal som ligger på vårt bord. Det råder väl ingen tvekan om det – därav den intressanta debatten.

Christer Wennerholm inledde med att prata om moderna lösningar. Tre tiondelar av de moderna lösningar som du föreslår, Christer, är en motorväg som föreslogs på 50-talet. Jag förstår inte hur du kan tycka att det är en modern lösning, att du kan tycka att det som har kallats vid olika namn och nu heter Förbifart Stockholm är en modern lösning.

Du frågar om vi har sedelpressar i källaren, samtidigt som du själv vill både bygga motorvägar och bygga ut kollektivtrafiken. Hur stämmer det? Vem är det som har sedelpressar i källaren?

Du gör ett stort nummer av att Förbifarten ska motiveras med snabbussar. Men det finns inget som helst i det planeringsunderlag som finns som säger att det är byggt för bussar – snabbussar eller långsamma bussar. Tvärtom kommer den planering som finns att göra att det tar dubbelt så lång tid att åka med bussar mellan Skärholmen och Häggvik i stället för att ta pendeltåget. Är det en modern lösning?

Det har efterfrågats var Miljöpartiet står i den här frågan. Jag vet att även du, Christer, har fått vårt förslag på hur vi ska lösa detta, i stället för att fortsätta bygga oss baklänges in i framtiden, som Yvonne uttryckte det. Vi säger att det krävs en kraftigt utbyggd kollektivtrafik – inte därför att vi är bilhatare, som Tage Gripenstam sade, utan därför att vi ser att vi måste minska andelen biltrafik. Det handlar inte om att vara bilhatare, utan det handlar om att se den klimatsanning som vi står inför i vitögat.

Den kraftigt utbyggda kollektivtrafiken innefattar ett kraftigt utbyggt underhåll och en renoivering av det som har eftersatts. Vi har struntat i järnvägs- och spårtrafiken sedan 50-talet, eftersom vi trodde att bilarna skulle lösa allt. Det har besannats vintern 2010, när jag och andra medresenärer sitter fast överallt i kollektivtrafiksystemet med fastfrusna växlar, signalsystem som inte fungerar och tåg som inte fungerar i det väglag vi har.

Det är också viktigt när det gäller att vi ska kunna klara frågan om trängsel och miljö. Vi måste fördubbla andelen Stockholmsresenärer som reser kollektivt. Det måste vi göra för att klara de här frågorna.

Då måste man ha med en spårlösning till Nya Karolinska Solna. Den finns inte med i medfinansieringsavtalet. Vi måste också ha en utbyggd Mälarbana hela vägen, inte på 2020-talet i nästa planeringsperiod. Vi måste dessutom ha en mycket mer kraftfull satsning på Södertörn, vilket vi från Miljöpartiet hävdar. Det går inte att säga att alla ska åka till den norra sidan av staden för att jobba. Vi måste hitta infrastruktur och locka näringsliv till den södra delen av länet. Det är inget naturbehov att resa över Saltsjö-Mälarsnittet.

Det kommer inte att räcka med en utbyggnad av kollektivtrafiken, utan det kommer också att krävas ekonomiska styrmedel, vilket också RTK och RTN har sagt. Det innebär utbyggda trängselavgifter och höjda parkeringsavgifter, minskade reseavdrag och höjda drivmedelsklasser – så är det. Vi klarar inte bara att bygga ut, för det löser inte problematiken.

En ansvarsfull finansiering kräver, som flera har sagt, ett utökat statligt åtagande och att vi använder trängselavgifterna till kollektivtrafikutbyggnaden. En ansvarsfull finansiering kräver också att vi avstår från att bygga Förbifart Stockholm. Då har vi möjligtvis intäkter för att klara av detta. Det är en ansvarsfull finansiering.

Jag får återkomma till miljöfrågan. Den största och absolut viktigaste frågan är att vi ska lösa klimatproblemet. Jag kan inte se att förslaget till avsiktsförklaring på något sätt närmar sig det mål som jag trodde att vi alla var överens om.

Därmed yrkar jag bifall till den gemensamma reservationen från Miljöpartiet och Vänstern.

Anförande nr 206

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande, fullmäktige! Jag begärde ordet för ganska länge sedan, och då gick debatten het om detta med historia och vems historia som var vems och hur man skulle döma den. Jag begärde ordet för att säga att vi i Vänsterpartiet pratar framtid och ansvar för en hållbar utveckling.

Vårt ställningstagande lite sammanfattningsvis: För det första är en stor del av prioriteringsordningen okej. Men som Johan Sjölander som nu senast Raymond sade saknas en del otroligt viktiga spårprojekt.

För det andra ska mer än hälften av alla satsningar gå till vägar. Det är fel. Tittar vi historiskt har Stockholm fått sin andel av vägsatsningar, men vi har inte fått det när det gäller spårutbyggnad.

För det tredje: Alliansen har bestämt att Förbifarten ska byggas för trängselavgifter och att pengarna får gå bara dit, tvärt emot folkomröstningens resultat. För att ekonomin ska gå ihop är beräkningsgrunden dessutom att biltrafiken ska öka ytterligare. Vi lägger fast ett historiskt beslut om att mina barnbarnsbarn – mina barnbarn är i dag ett och fyra år – ska betala detta, både notan för vägbygget och den miljöförstöring som det innebär.

Dessutom innebär medfinansieringen en gräddfil, att rika kommuner nu kan gå före i kön i stället för att behoven styr vad som ska byggas. Som Ingela så förtjänstfullt har redogjort för innebär medfinansieringen att vi tar pengar från vård, skola och omsorg. Det får vi inte göra – inte för mina barnbarnsbarns skull.

Finansieringsprincipen är väldigt enkel framöver: Staten ska säkra infrastrukturen och stå för minst 50 procent. Det är lätt för staten att göra det. Staten lånar upp pengarna och betalar av dem, så slipper mina barnbarnsbarn stå för notan, och mina barnbarnsbarn får också ren luft att andas.

Anförande nr 207

Charlotte Broberg (M): Ordförande, landstingsledamöter! Under förra mandatperioden, när vänsterkartellen satt vid makten i Stockholms läns landsting, byggdes inte en enda meter ny spårväg i Stockholms län. Nu, när det är mindre än ett år kvar till valet, står vi inför ett historiskt beslut när det gäller väg- och spårsatsningar i regionen. Vi ska fatta beslut om en stor satsning på infrastrukturen i Stockholms län.

Inför detta viktiga beslut och med mindre än ett år kvar till valet säger sig Socialdemokraterna gilla lösningen i form av utbyggd infrastruktur, medan Vänsterpartiet och Miljöpartiet är emot förslaget, eftersom det innehåller också satsningar på vägtrafiken i form av Förbifart Stockholm.

Men om ni nu – det är föga troligt, men det finns ju alltid en liten risk – skulle vinna valet, vad händer då? Ska vi bygga Förbifarten, Lars Dahlberg? Vad säger dina kolleger i vänsterkartellen? Vad säger Yvonne Blombäck och Gunilla Roxby Cromvall? De vill inte bygga Förbifarten. Vad säger du, Lars Dahlberg? Ska vi bygga Förbifarten?

Gemensamt för vänsterkartellen är dock att mycket vill ha mer. Socialdemokraterna vill ha mer av det mesta. Miljöpartiet vill ha bland annat spårbilar. Vänsterpartiet vill ha fler trådbussar. Önskelistan från vänsterkartellen är mycket lång i opposition. Men under förra perioden, när de satt i majoritet, byggdes det inte enda meter spårväg i Stockholms län. Inte heller blev det några spårbilar eller trådbussar.

Ingen i opposition gillar den avsiktsförklaring – för det är just vad det är – som finns avseende finansieringen. Men utan finansiering blir det inga vägar och inga spår. Ni vill att regeringen ska betala mer. Men faktum kvarstår: Detta är en unik satsning på infrastrukturen i Stockholms län även från regeringshall.

Oppositionens politik är lätt att sammanfatta: ingen finansiering och noll meter spårtrafik, som under förra mandatperioden. Ingen spårtrafik alls byggdes ut. Det var ingen enighet och ingen Förbifart. Eller med andra ord: Det är mycket snack men lite verkstad om oppositionen får råda.

Bifall till alliansens förslag!

Anförande nr 208

Nanna Wikholm (S): Ordförande, fullmäktige! Det är en viktig debatt. Det är inte varje dag som vi står här och diskuterar hela Stockholms utveckling, vilka vägar vi ska göra och allt möjligt på en gång.

Det är absolut ett viktigt beslut. Men jag har lite svårt att känna några gigantiska historiens vingslag. Det känns lite grann som att det inte är första gången jag har sett den här objektslistan och inte första gången som vi har gjort en sådan här överenskommelse. Jag känner att vi har gjort en sådan här lista några gånger de senaste tio åren i alla fall. Det är ungefär samma objekt. Det känns inte som det största genomslaget och den största förändringen beträffande hur vi ska gå framåt.

Ett större, viktigare och mer ansvarsfullt beslut för Stockholmsregionens framtid, för hur vi ska resa och transportera för att regionen ska vara hållbar, tog stockholmarna på valdagen 2006, när de röstade ja till trängselavgifter i Stockholm. De gjorde det i ett beslut att faktiskt väga styra biltrafiken, så att de som verkligen behöver komma fram kommer fram: hantverkare, de som behöver bilen för att sedan kunna ha den när de kommer hem för att hämta på dagis och liknande, utryckningsfordon och SL-bussar som kan åka bättre. Även kollektivtrafikresenärerna, som kanske inte behövde komma fram med biltrafiken på samma sätt, röstade ja, för de visste att de skulle få något tillbaka.

Vi skulle tillsammans bygga upp en infrastruktur som också innebar en satsning på kollektivtrafiken. Genom att rösta ja skulle vi ta pengar från biltrafiken och kunna satsa på både kollektivtrafik och vägar. Det var det stockholmarna sade ja till.

Vi socialdemokrater har länge varit övertygade om att det är tre ben vi behöver stå på i trafikpolitiken. Det är vägar och kollektivtrafik, men det handlar också om att väga styra trafiken och ta in avgifter så att det kan gå smidigt.

Vad hände sedan? Jo, man gick ifrån det ansvar som stockholmarna tog och bestämde i stället att pengarna skulle gå enbart till en av dessa saker. De skulle inte gå tillbaka till kollektivtrafikresenärerna i Stockholmsregionen genom offensiva satsningar. Nej, vi ser i stället – genom den objektslista som vi känner till ungefär, eftersom den ser ut ungefär som den har gjort förut – att de satsningar som vi trodde att vi skulle få inte alls innebär pengar till exempelvis spårutbyggnaden vid Karolinska.

Det vi också kunde se efter valet var den stora debatten om hur mycket back det skulle gå. Då insåg till och med de borgerliga på Finansdepartementet att detta var en kassako, och så svängde man och insåg att det kunde vara en kassako för stockholmarna så att de inte skulle behöva stå för pengarna på samma sätt.

Om vi ska prata om historiska beslut är det ett historiskt beslut som vi måste ta med oss i dag, och det måste vi väga stå upp för som politiker. Det gör inte det här avtalet. Att skriva under avtalet är att svika stockholmarna, och därför kommer jag att rösta på det socialdemokratiska förslaget.

Jag blir lite trött på diskussionen om att vi inte har byggt det ena och inte har byggt det andra. Jag vet att jag röstade för ett avtal med staten om hur vi skulle finansiera utbyggnaden av Citybanan. Jag vet också vad som står i tidningarna i dag, att det stora problemet i Stockholmsregionen, när pendeltågen inte kommer fram, är att vi har för få spår. Ja, den satsningen finns med i den här listan också. Men den höll på att försvinna när den borgerliga majoriteten här i landet helt plötsligt ville backa tillbaka bandet.

Vi kan hålla på att slå varandra i huvudet och säga att den ena har gjort detta och den andra inte har gjort något annat och hur många meter spår vi har byggt. Jag är ganska trött på det. Jag vill ta ansvar för en offensiv utbyggnad av kollektivtrafiken. Det står vi socialdemokrater för, och då krävs det mer pengar, också pengar från trängselskatten.

Anförande nr 209

Sverre Launy (V): Ordförande, fullmäktigeledamöter! När man läser igenom förslaget till beslut från landstingsstyrelsen hittar man några meningar som man kan haka upp sig på. Det står: "Stockholmsregionens ökande befolkning ställer krav på ett utbyggt transportsystem." Ja, det kan jag instämma i. Men då handlar det om system.

Det förslag till beslut som vi ska ta ställning till i dag riskerar att leda oss in i något som snarast skulle kunna kallas en utbyggd transportanarki. Det handlar nämligen i huvudsak om satsningar på vägar.

Precis som har påpekats vid ett antal tillfällen från talarstolen här i dag var utfallet av folkomröstningen att de pengar som kom in via trängselskatten i huvudsak skulle gå till satsningar på kollektivtrafik. Men i det förslag till beslut som finns i dag står det klart och tydligt:

"Det är välkommet att avtalet beträffande trängselskatten säkerställer att intäkterna från skatten, som indexregleras från och med 2012, i sin helhet disponeras för att bekosta Förbifart Stockholm och andra angelägna vägprojekt i regionen."

Det finns alltså inte en spänn avsatt av skatteintäkterna till kollektivtrafik. Hade nödvändiga och stora kollektivtrafiksatsningar som ska göras får vi ta skattemedel till, och då kommer genast den fråga som har väckts här innan: Var ska ni ta de pengarna? Vilka verksamheter ska ni skära ner på för att över huvud taget kunna åstadkomma något som påminner om en kollektivtrafiksatsning? Det har vi inte fått svar på.

Jag kan rent allmänt fundera lite grann kring hur alla de människor som röstade ja till trängselskatten, med förutsättningen att huvuddelen av pengarna skulle gå till kollektivtrafik, ställer sig till det faktum att inte en krona kommer att hamna där de egentligen var avsedda att hamna. Det ska bli intressant att se vilket utslag det ger i valresultatet i höst. Bygget av Förbifart Stockholm står i rak motsats till vad som står i näst sista stycket på sidan 2 i förslaget till beslut, nämligen att ta hand om "en ambitiös klimatpolitik för kraftigt minskade utsläpp". Alla initierade forskare är överens om att om man skapar förutsättningar för mer biltrafik, då ökar biltrafiken, och då ökar också utsläppen. Det har inte speciellt mycket med bra klimatpolitik att göra, närmare bestämt ingenting.

Jag kommer ihåg något som är ganska intressant. För ett knappt år sedan gick det ett par program i Sveriges television som visade alla märkliga och konstiga turer när det gäller miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar inför arbetet med Förbifart Stockholm. Jag kommer inte ihåg allt i detalj, men jag vet att Vägverket blev sägat jäms med fotknölnarna i sitt arbete när det gällde miljökonsekvensbeskrivningarna.

Det är ganska intressant att kunna konstatera vad som kom fram för inte mer än en eller annan månad sedan: Om man bygger Förbifarten enligt den plan som finns kommer den tunnel som den ska gå igenom att innehålla så pass giftig luft att man inte kan köra igenom den som yrkeschaufför, eftersom det är direkt hälsovådligt, och det finns ingen nu känd teknik för att kunna vädra ut tunneln på ett sådant sätt att man kan få den tillräckligt lite hälso-skadlig.

Detta har alltså ingenting med miljösatningar att göra, utan det är ett prestigeprojekt som syftar till att öka vägtransporterna, i en tid när vi behöver öka de spårbundna transporterna och behöver öka de kollektiva färdmedlen över huvud taget. Detta läser fast oss i något som historien inte kommer att frikänna alliansen för.

Bifall till Miljöpartiets och Vänsterpartiets gemensamma yrkande!

Anförande nr 210

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Om Miljöpartiet har det under eftermiddagen sagts att vi hatar bilar, hämmar tillväxt och tillhör en vänsterkartell. Min kommentar till detta är: När man har brister i sina egna argument skapar det en lågvattenretorik.

Det är ni i den borgerliga alliansen som skriver på ett avtal som binder upp pengar för en hel generation framåt och lite till. Kollektivtrafikinvesteringarna i ert avtalspaket innebär att andelen kollektivtrafikresenärer kommer att minska, och det innebär att koldioxidutsläppen kommer att öka. Det tycker inte Miljöpartiet är att ta ansvar.

I SL-styrelsen har vi under den här mandatperioden konstaterat att entreprenadarbetena har blivit ungefär 20 procent dyrare under de senaste fyra åren. Som förklaring, när vi har frågat vad det beror på, har vi fått svaret att det är samma entreprenadfirmor som utför betongarbeten och stålkonstruktioner oavsett om det handlar om vägar eller spår. En ökad efterfrågan ökar priset. Därmed vill jag fortsätta hävda att frågan om prioriteringsordning och behov är avgörande. Det är viktigt för landstinget att begripa vad vi fattar beslut om, och det är lika viktigt att det inte blir något resonemang om gräddfiler när kommuner går in och satsar extra pengar framför andra objekt.

Jag vill verkligen återigen betona att frågan inte bara gäller kommunerna, för det handlar också om landstinget. Här binder vi upp pengar. Det har sagts många gånger i dag att det handlar om pengar som behövs för helt andra saker.

Då måste man våga vara modig och framsynt. Då kan man inte ägna sig åt en 1850-talspolitik eller en politik som skapades när bilismen var det man trodde på som allra mest. När klimathoten är som de är och när klimatmålen ser ut som de gör, då måste man våga ta till sig fakta. Det är att ta ansvar och ägna sig åt en framsynt politik, som Miljöpartiet står för.

Anförande nr 211

Olov Lindquist (FP): Fru ordförande! Jag vill göra några reflexioner med anledning av den gångna debatten. När man lyssnar till densamma kan man få för sig att det är alliansen som står mot Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet – det låter så klart och tydligt. Men egentligen är det inte så, om man ser på objekten.

Alliansen är överens med Socialdemokraterna om objekten, och det vi är överens om är en satsning på både väg- och kollektivtrafik. Detta accepteras inte av Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Jag tyckte att Tage Gripenstam uttryckte det väldigt väl, när han sade att ni är emot bilar och är emot vägar men är för bilfabriker – det var utmärkt uttryckt.

Ni vill inte ha några vägar. Då är frågan vad som händer vid en eventuell valvinst för Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Jo, det leder naturligtvis till ett haveri för hela överenskommelsen. Vad som händer då vet ingen. Antagligen kommer det inte att ske ingenting – det blir inget med vare sig vägtrafik eller kollektivtrafik. Det finns egentligen bara ett hållbart alternativ, och det är det som landstingsstyrelsen lägger fram som förslag till beslut här i salen.

Finansieringen är den springande punkten. Alla i alliansen skulle i och för sig vara glada om staten stod för alla fiolerna. Om staten stod för hela paketet vore det inga problem. Men nu är vi inte så lyckligt lottade. Utifrån landstingets perspektiv och utifrån det regionala perspektivet har vi i alliansen gjort det bästa av situationen genom att genomföra detta paket.

Vad är ert alternativ? I era reservationer avvisar ni förslaget till avtal. Därmed finns det inget alternativ från oppositionen. Då kan jag lova att vi inte kommer att smita undan finansieringsansvaret och inte kommer att smita undan vårt ansvar över huvud taget. Det är jobbigt att bita i det sura äpplet, som någon sade, men vi tar det bitandet i detta äpple.

Därför yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 212

Landstingsrådet Dahlberg (S): Jag hade tänkt avstå från att ta replik på dig, Olov, men du verkar ju ha järnkoll på detta. Då kan du väl redovisa för fullmäktige hur landstingets andel av medfinansieringen ska finansieras. Ingen annan borgerlig företrädare har ju kunnat redovisa det.

Anförande nr 213

Olov Lindquist (FP): Nej, Lars Dahlberg, jag har inget annat svar att ge än det svar som andra borgerliga företrädare har givit, nämligen att vi får ta finansieringsdelen objekt för objekt. När objekten kommer upp för beslut här i salen kommer vi också att anvisa finansiering till objekten.

Anförande nr 214

Ingvar von Malmborg (MP): För ett tag sedan sade Tage Gripenstam en av de mest korkade saker som har sagts här inne på mycket länge. Han sade att vi från de rödgrönas sida hatar bilar och hatar vägar, och nyligen upprepades den kommentaren.

Men, snälla ni, ni har väl ändå hört talas om EU:s klimatmål? Ni har väl i alla fall hört talas om regeringens klimatmål? Och ni har väl någon gång hört talas om klimatförändringar? Det är något som diskuteras ofta och mycket, så jag hoppas att gänget här inne har snappat upp det någon gång.

Jag var på Grönland 1987 och kom tillbaka ett antal år senare. Jag ställde mig på exakt samma plats där jag hade varit, och varken kameran eller jag kände igen oss. Vad berodde det på? Jo, naturligtvis på klimatförändringarna. De pågår för fullt.

Man kan inte känna igen sig eftersom vi har en så snabb förändring av klimatet. Det är just det som vi miljöpartister långsiktigt arbetar emot, att den förändringen ska upphöra och att vi ska skapa en annan typ av klimat.

Vi får naturligtvis så småningom, inte så långt fram i tiden, elbilar, och vi kanske kommer att få vätgasbilar också, det är mycket möjligt. Men det förändrar egentligen inte grunddiskussionen. Det handlar om att man i en modern storstadsregion måste ha en bra, fungerande kollektivtrafik. Den är absolut nödvändigt för att kunna ta sig fram, kanske särskilt i en region som Stockholm, där vi har en komplicerad situation i innerstaden med broar, getingmidja och annat.

Jag skulle vilja säga en liten sak till dig, Tage. Om man frågar länsinvånarna vad de tycker om Miljöpartiet och Miljöpartiets klimatmål säger de att Miljöpartiet har en oerhört hög trovärdighet i de frågorna. Det är inget som bara en enda undersökning har konstaterat, utan det har många undersökningar sagt. Så är det eftersom vi tar ett långsiktigt ansvar för de här frågorna.

Då, Tage, har vi frågan om ditt eget parti. Vad opinionsundersökningarna säger om ditt eget parti? Jag menar att det finns ett klart samband. Om man säger så korkade saker som att de rödgröna hatar bilar, då visar det sig i opinionsundersökningarna.

Anförande nr 215

Olov Lindquist (FP): Fru ordförande! Jag har full respekt för klimathotet. Men jag måste ändå fråga Miljöpartiet och Ingvar von Malmborg: Betyder det att man inte ska bygga en enda väg till? Är det resultatet av det hela? Bara för att man har ett klimathot över sig, innebär det att man ska vara emot alla vägar? Då kan man ju inte tro annat än att ni också är emot bilar. Det ena leder liksom till det andra. Betyder detta att man inte ska bygga en enda meter väg till?

Anförande nr 216

Ingvar von Malmborg (MP): Debattnivån sjunker alltmer, måste jag nog säga. Det betyder att man inte ska bygga Förbifart Stockholm, kort och gott.

Anförande nr 217

Olov Lindquist (FP): Det svaret var i och för sig givet. Då konstaterar jag att Miljöpartiet inte vill bygga den väg som betyder mest för hela regionen, för att människor på ett rationellt sätt per bil ska kunna ta sig från norra till södra länsändan. Det är tydligen inte viktigt för Miljöpartiet.

Anförande nr 218

Tagge Gripenstam (C): Jag tyckte att du, Ingvar von Malmborg, hjälpte till att sänka debattnivån rätt rejält när du talade om för hela fullmäktige att vi nog inte har förstätt detta med klimathotet. Tack för det bidraget!

Jag står fast vid det jag sade. Miljöpartiet agerar på ett sådant sätt. Det är klart att det i rätt stor utsträckning passar framför allt innerstadsväljarna i Stockholms stad, som har en väl fungerande och väl utbyggd kollektivtrafik. Det är inte svårt att avstå från bilen då, och det attraherar när man samtidigt diskuterar klimathot.

Jag tar inte riktigt åt mig det du säger. Ni har ett problem. Ni har talat er varma för att rädda en bilfabrik i Trollhättan, men ni vill inte att bilisten ska ha bra förutsättningar att jobba och ska kunna ha bra bilar.

Regeringen har ett klimatmål: År 2030 ska vi ha en fossilfri transportsektor. Vad är problemet?

Anförande nr 219

Erik Langby (M): Fru ordförande, fullmäktige! Det börjar kännas som att vi nu har penetrerat ungefär samma frågeställningar ett antal varv. Det kanske hänger ihop med att det är ett par frågor som det handlar om. Det handlar om finansieringsfrågorna och prioriteringsfrågorna. Rimligen är det landstingets del i detta som vi ska diskutera i första hand.

För att inte i slutvarvet polemisera alltför mycket nu: Under tidigare regeringar har Stockholmsregionen fått sammantaget mellan 10 och 30 procent av de statliga infrastrukturmedlen per år, lite olika beroende på år. Med den nuvarande regeringen har vi ett förslag där 50 procent av pengarna kommer från staten. Det innebär att vi får precis det som motsvarar vår andel av riket, 22–24 procent. Det är unikt.

Då tycker vi att det är rimligt att vi gör allt vad vi kan för att kugga i med det som är en finansiering som vi kan ordna på en rad olika sätt. Vi har trängselskatten för vägar, vi har brukaravgifter också för vägar, särskilda vägavgifter, en del kommunal medfinansiering till vägar, en del kopplat till att kommunerna skapar olika typer av exploateringsinkomster.

Det var tio kommuner som under Cederschiöldsförhandlingarna anmälde: Vi tycker att detta är så angeläget att vi vill vara med och medfinansiera, och vi ser också möjligheter att hantera det på hemmaplan eftersom det hänger ihop med vår kommunutveckling.

I de gemensamma förhandlingar som vi har haft sammantaget i regionen, i de särskilda diskussionerna med länsstyrelsen och inom Kommunförbundet Stockholms Län, där vi har haft bara kommunkollektivet, har vi diskuterat för att bevaka att detta inte innebär att någon åker gräddfil utan att vi tvärtom ökar den gemensamma kakan. Det tycker vi också att vi har klarat av.

Det finns inte heller några förslag på att något skulle flyttas ner beroende på att det har blivit orättmätigt uppflyttat genom någon gräddfil. Det finns faktiskt inga sådana konkreta förslag i någon debatt. Jag vågar faktiskt tro på att det inte finns något sådant, utan det är ett välavvägt förslag.

Sedan handlar det om hur vi från Stockholms läns landstings sida ska finansiera vår del i det som huvudsakligen är våra egna spårprojekt, som staten medfinansierar till inte oväsentlig del. Det ska vi naturligtvis prioritera inom våra årliga budgetar under alla de tolv åren. Vi kommer också att växa med 300 000–350 000 invånare under denna tolvårsperiod, vilket skapar ny skattekraft som bidrar till detta.

Vi kan inte heller få både den ökade skattekraften och nya invånare om vi inte hanterar utbyggnaden ungefär så här. Vi kommer att se lite mer av detta när vi diskuterar RUFs om några månader. Jag ser fram emot den debatten.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 220

D e m b a B a h (MP): Man frågade vad som är problemet. Problemet är att man binder upp trängselskatten till vägbyggen, till exempel Förbifart Stockholm, som stockholmarna inte kommer att använda. De röstade på en bättre kollektivtrafik och en bättre tunnelbana. Förbifarten kommer inte att ge det.

Anförande nr 221

E r i k L a n g b y (M): Den formulering som en kommun – även om det råkar vara huvudkommunen – gör av texten på valsedeln vid en kommunal folkomröstning är naturligtvis inte avgörande för hur man använder trängselskattemedlen, utan det beslutar man i Sveriges riksdag.

Den nuvarande regeringen har föreslagit hur det ska gå till, och det är inskrivet i förslaget. Stockholms läns landsting ska naturligtvis bygga sina diskussioner och sina avtal med staten på de avtalsförslag som i sin tur bygger på riksdagens fattade beslut om hur trängselskatten ska användas. Det tycker jag känns väldigt enkelt.

Anförande nr 222

L a n d s t i n g s r å d e t D a h l b e r g (S): Ordförande, fullmäktige! Vi socialdemokrater har försökt vara tydliga i tre delar i debatten.

Den första delen handlar om objekten, den prioritering som är gjord. Den står vi bakom. Men vi saknar ett antal viktiga kollektivtrafikobjekt. Vi har tagit upp tunnelbanan till Karolinska. Vi kunde ha tagit upp Spårväg Syd, som vi också tycker är ett sådant objekt. Vi tycker även att Mäljarbanans utbyggnad borde ha fått mer utrymme.

Vi står alltså bakom objektslistan, men vi behöver mer kollektivtrafik för att klara klimatutmaningen och en hållbar utveckling i regionen. Det är den första delen.

Den andra delen är att vi tycker att staten inte har tagit ansvar i tillräcklig omfattning. Medfinansiering, ja, det är rimligt att vi är med och betalar. Men den omfattning av medfinansieringen som vi ser här är historisk. Vi har inte sett någon motsvarighet tidigare. Och den kommer i grunden i konflikt med de åtaganden som vi redan har.

Dessutom: I finansieringssammanhanget har vi trängselskattens intäkter. Där delar vi Miljöpartiets uppfattning att medborgarna faktiskt har varit med och tyckt till och att man måste visa något slags respekt även för en folkomröstning. Man kan naturligtvis, som Erik Langby säger, i ett riksdags- eller regeringsbeslut säga att pengarna ska användas på annat sätt. Men det är att visa brist på respekt för medborgarna, och det är ingen god förutsättning

för att involvera medborgarna i en positiv utveckling. Ska man involvera dem ska man också visa dem respekt.

Finansieringen är vi inte nöjda med – så är det.

Beträffande den tredje delen tar jag återigen fasta på något som Erik Langby har sagt här i dag. Han betonar att vi i ärendet borde fokusera mer på vad som är landstingets åtagande. Ja, det finns med i medfinansieringsavtalet. Vi har gång på gång tagit upp frågan om hur detta ska finansieras. Det enda svar som vi har fått är det som Olov Lindquist och andra har lämnat, nämligen att man ska ta ställning till det objekt för objekt. Men det är inte ett godtagbart svar till en fullmäktigeförsamling som genom det här beslutet tar på sig ett ansvar för att fullfölja en medfinansiering på i storleksordningen 20–25 miljarder kronor under de närmaste 10–12 åren. Det räcker inte som beslutsunderlag.

Det är mot den bakgrunden – dessa tre punkter – som jag för Socialdemokraternas del yrkar avslag på förslaget.

Anförande nr 223

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Det börjar lukta valrörelse, Lars Dahlberg. Men du kan väl i alla fall läsa innantill i handlingarna? Kan du peka var det står att det är landstinget ensamt som ska stå för den medfinansiering som du nämnde? Det kan du inte.

Som flera av oss på den här kanten har sagt: Det rör sig om landstingets åtagande, Stockholms stads åtagande, kommunernas åtagande och medfinansiering från privata intressen. Det är något helt annat än det du just nu sade.

Spara valrörelseretoriken till något tillfälle när vi inte är med och kan korrigera dig. Det blir så trist i protokollet när man har felaktiga uppgifter som omedelbart efteråt kan korrigeras. Det är också trist för protokollet att det som är Höga visan i Göteborg är idioti i Stockholm. När man har makten och det ansvar som följer med makten inser man att det krävs leverans i verkligheten. Det förstår dina partikamrater i Göteborg, och de vill leverera till medborgarna i Göteborg. Det är därför de har kopierat vårt paket om medfinansiering och tycker att det är ett bra upplägg.

De vet att om det skulle bli så att de behåller makten – fast jag ska göra allt jag kan för att det inte ska bli någon sosseregierung – kommer det inte att vara någon skillnad. Pengarna har inte direkt regnat över vare sig Göteborgs- eller Stockholmsregionen när det har gällt, oberoende av regering. Frågan är vem som har guldbyxor och vem som inte har det. Det är väl oftast oppositionen som har det.

Sedan kan vi ta den gigantiska högen med pengar som kommer in på olika sätt och leka med att vi fördelar den på olika sätt, se varifrån pengar kommer och föra ihop dem igen. Om jag har en tjuga i vardera fickan och tar upp dem ur höger och vänster ficka, då är det 40 kronor. Men har det någon stor betydelse varifrån pengarna kommer, från vilken ficka? Det avgörande är väl att det finns finansiering för den utbyggnad av kollektivtrafiken som behövs och den satsningen, som är gigantisk, och att det också finns finansiering för Förbifarten, som vi tillsammans med er socialdemokrater har samma uppfattning om behovet av. Så ser verkligheten ut.

Det var en folkomröstning i Stockholms stad. Du glömmer dem som finns i övriga delen av Stockholms län och hur det hade varit om det hade varit en folkomröstning i hela länet. En regering som har ansvar för finansieringen har att ta ansvar för helheten. Det har alliansregeringen gjort. Det har vi företrädare för alliansen i regionen gjort här i landstinget och i olika kommuner.

Vi är beredda att fortsätta att ta det ansvaret. Och vi kommer att kämpa ända tills vallokalerna stänger den tredje söndagen i september för att få väljarnas förtroende för att få fortsätta att genomföra detta perfekta projekt.

Anförande nr 224

Landstingsrådet **Dahlberg (S)**: Jag kanske missuppfattade dig, Christer, men när du inledde lät det som om du kritiserade mig för valretorik. Med tanke på din avslutning blir det lite konstigt, lite ihåligt. Det är väl egentligen lika ihåligt som ditt svar på frågan om hur finansieringen ska ske.

Men jag begärde egentligen replik när det gällde medfinansieringen. Jag har inte sagt att landstinget ska stå för allt. Men det här ärendet innebär ändå ett åtagande. Och precis som du är inne på måste vi föra diskussioner med näringslivet och alla möjliga intressenter för att få fram finansieringen.

Problemet med att gå in på detta sätt är att vi hamnar i ett underläge. Vi har ingen bra utgångspunkt för förhandlingarna, eftersom vi har sagt att vi är beredda att betala.

Sedan är frågan: Hur ska du skaka fram dessa pengar under de kommande åren? Det har betydelse varifrån pengarna kommer. Om du har en påse pengar som ska räcka till en massa olika åtaganden och sedan tar en del av innehållet i den påsen och lägger på något nytt åtagande, då är det något annat åtagande som måste stå tillbaka.

Svaret på den typen av frågor har vi inte fått i den här debatten, och det beklagar jag.

Anförande nr 225

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Lars Dahlberg skulle nog bli bra som trollkonstnär. Nu försöker han trolla bort vad han själv och även Ingela Nylund Watz har uttalat. Jag har tydligt hört att ni har sagt att det var ett tjugomiljardersåtagande i medfinansiering för skattebetalarna i Stockholms läns landsting. Men det är ju jättebra att ni backar, för det är helheten det handlar om.

Den hög med pengar som jag pratade om, Lars Dahlberg, var inte intäkterna för hela Stockholms läns landsting, utan det var finansieringen och de olika vägarna för att finansiera detta stora paket på 100 miljarder kronor, som är unikt och gigantiskt när det gäller investeringar i infrastruktur.

Som flera har sagt: Just de satsningarna kommer att bidra till att vi får tillväxt i regionen och får utveckling genom alla som flyttar hit. Då kan de på ett bättre sätt få jobb och på ett bättre sätt bidra till att vi får ökade skatteintäkter, och det, fru ordförande, är en positiv effekt av detta gigantiska paket.

Anförande nr 226

Vivianne Gunnarsson (MP): Jag kan inte låta bli att gå upp i debatten när Christer Wennerholm säger: Tänk om det hade blivit så som det hade blivit om hela regionen hade fått rösta på trängselskatten.

Ja, då hade det inte blivit ett enda öre, och då hade vi inte haft ett enda öre nu heller. Du pratar om pengar som absolut inte hade funnits. Det handlar om att vi fick fram en trängselskatt i regionen för att finansiera kollektivtrafik – inte för att finansiera vägar. Det var kollektivtrafik det var frågan om och att få bort trängseln i regionen.

Men nu vänder Christer Wennerholm plötsligt svart till vitt och vitt till svart, så nu är det plötsligt väldigt bra med trängselskatter – och även bompengar, för den delen. Det har man från den moderata sidan tidigare sagt vara bra när det har gällt att bygga vägar som kan finansieras med privata avgifter. Det har jag hört ibland, fast inte så ofta. Trängselskatten hade aldrig kommit, Wennerholm, om man hade röstat i alla kommuner.

§ 12 Bordlagd motion 2008:16 av Jerry Adbo (S) om förebyggande åtgärder för spridning av HIV

Anförande nr 227

Jerry Adbo (S): För två år sedan motionerade jag efter att ha fått larmrapporter om den ökade hivspridningen i Sverige. Det var då en ökning som vi inte sett maken till sedan 1980-talet. Framför allt skedde ökningen i gruppen män som har sex med män, men också i gruppen intravenösa missbrukare.

I dag, nästan två år senare, tas motionen upp till behandling – två år senare alltså. Om antalet nysmittade redan då nått rekordhög nivåer, på vilken nivå ligger antalet nu?

Vad jag menade var att insatserna inte var tillräckliga, någonting måste göras. Jag menar att nollvisionen måste vara vägledande i det här fallet. Vi kan inte acceptera att ett enda fall av nysmitta inträffar, framför allt inte i vår region, men det gäller naturligtvis hela Sverige.

I min motion tar jag upp den här riskgruppen män som har sex med män samt intravenösa missbrukare. I motionssvaret däremot kan man se att man pratar om smitta genom homosexuella kontakter, men det är inte samma sak. Gruppen män som har sex med män är betydligt större än bara homosexuella män. I den gruppen ingår faktiskt även bisexuella män och heterosexuella män.

Vidare talar det här utlåtandet om behov och insatser riktade till kvinnor som har sex med kvinnor. Jag förstår faktiskt ingenting av det man menar i det avseendet. Förvisso är vården och stödinsatserna riktade till just kvinnor som har sex med kvinnor undermåliga och behöver förstärkas, men hur menar majoriteten att kvinnor som har sex med kvinnor befinner sig i riskzonen för hiv. Det skulle jag vilja veta. Det känns mer som ett krystat försök till jämställdhet, och i det här fallet verkar det som om man skjuter över målet.

I utlåtandet kan man också läsa att specialistklinikerna inte räcker till för testning. I stället ska vårdcentraler och beroendemottagningar vara tillgängliga. Men problemet är bara det att män som har sex med män och HBT-personer väljer att inte gå till vårdcentralerna just på grund av att HBT-kompetensen inte finns där, kunskaperna om hur gruppen män som har sex med män ser ut, kunskapen om hur hiv sprids och så vidare. Den specialistkunskapen finns inte på vårdcentralerna.

Grunden till det kan man sedan också förstå beror på den heteronorm och kanske den transfobi som gör sig gällande i hela det här samhället, för att inte tala om homofobi och bifobi. Det innebär problem när man hänvisar till den ordinarie sjukvården.

I stället, menar jag, måste vi bygga ut den specialiserade vården och klinikerna som är inriktade på just de målgrupper som jag talar om i min motion.

Jag skulle redan nu vilja yrka bifall till att-satserna 1 och 2 i denna motion. Den första att-satsen handlar just om ökningen av de statliga bidragen. Jag menade att Stockholms läns landsting skulle verka för en ökning av de statliga bidragen för att minska och förebygga spridningen av hiv, men i det här utlåtandet i förvaltningens synpunkter kan man läsa att man menar att en omfördelning av medlen bör ske. Det är inte det jag talar om, jag pratar om en ökning av de här bidragen.

Jag drar mig till minnes ett tal som statsminister Fredrik Reinfeldt höll under World Aids Day, just när de här larmrapporterna hade kommit. Statsministern ville då inte mena att det här problemet var någonting som fanns i Sverige, utan snarare ett problem som finns på den afrikanska kontinenten, i u-länder och så vidare. Har majoriteten i Stockholms läns landsting samma inställning? Det undrar jag.

I att-sats nr 2 menar jag att Stockholms läns landsting ska verka för att öka anslagen till de frivilligorganisationer som arbetar med hivprevention. Här konstaterar man faktiskt i utlåtandet att ett kanske ännu större behov av insatser finns för att fånga upp personer som inte känner till sin hivsmitta, och att det föreligger behov av att förebygga spridning och så vidare. Om behov finns, varför inte öka bidragen och kanske rikta dem till att utveckla den preventiva verksamheten? Varför inte anamma och lyfta fram de goda insatser som görs av frivilligorganisationer när landstinget uppenbarligen inte själv klarar av detta?

Vidare måste jag bara få kommentera den sista att-satsen. I den talar jag om ökade stödinsatser för redan hivpositiva och insjuknade i aids. Menar majoriteten att insatserna och villkoren för just hivpositiva och aidssjuka är tillräckliga? I svaret konstateras endast att vissa stödinsatser finns samt ett behov, men att-satsen innebär faktiskt ökade stödinsatser. Tycker majoriteten att hiv- och HBT-kompetenserna är tillräckliga i vår verksamhet?

Anförande nr 228

Marie Ljungberg Schött (M): Ordförande och landstingsledamöter! Du tar upp en viktig fråga i din motion, Jerry, nämligen frågan om hur vi ska kunna minska spridningen av hiv, hur vi ska kunna göra tidiga upptäckter och därmed möjliggöra behandling med bromsmediciner för människor som trots alla förebyggande insatser är eller blir smittade. Det är flera angelägna frågor. Jag delar oron, inte minst är jag orolig för att hivspridningen skulle kunna få fäste i ungdomsgruppen.

I dag har vi ett gediget arbete på det här området i Stockholms läns landsting. Här finns också utrymme för att komma med nya idéer med nya projekt som vi kan söka bidrag till hos staten.

Det här är en fråga som vi i Stockholms läns landsting under lång tid har tagit och fortsätter att ta på allra största allvar. Varje år får vi ett statsbidrag till Stockholms läns landsting efter att ha ansökt om det från staten. 2009 var det 30 miljoner kronor. Jag är inte så säker på att lösningen på problemet är pengaberoende, att lösningen är att bara få alldeles nya pengar. Jag tror snarare är att lösningen måste vara att hitta nya, innovativa idéer att gå ut och arbeta med. Det har jag saknat. Jag trodde att du skulle lägga fram sådana i din motion. Det var synd att du inte gjorde det, men det är inte för sent än.

Bidraget som vi får använder vi effektivt. En tredjedel av det går till Lafa, Landstinget förebygger aids, som arbetar just med förebyggande insatser, det som du efterlyser. En tredjedel går till frivilligorganisationerna, och deras arbete är av väldigt stor vikt, inte minst för att de kan arbeta lite annorlunda än vad vi normalt gör i landstinget, lite mer flexibelt och på ett lite annorlunda sätt.

Kampanjer riktade till allmänheten är viktiga. Du pratar om Europride-festivalen, och vid alla pridefestivaler som har genomförts har vi gjort sådana kampanjer. Lafa är en av dem som bedriver många kampanjer, och det är angeläget och det tycker jag att landstinget ska fortsätta med.

Jag förstår din oro, och självfallet ska vi vända oss till män som har sex med män, men jag tycker inte att vi ska göra den här frågan till en fråga där vi har konflikter beträffande vilka som vi ska vända oss till. Självfallet ska vi vända oss till alla människor som är intresserade av att ta till sig kunskapen, och för all del även till dem som inte är intresserade.

Jag tycker inte heller att vi ska glömma bort det fantastiska arbete som Lafa gör i de kampanjer som de bedriver varje sommar. De är i första hand riktade till ungdomar, men alla som vill får komma fram och fråga. Lafa är på platser där man normalt tror att ungdomar håller till, på konserter, färjeterminaler och andra ställen där man är när man ska ut och resa. Lafa delar ut kondomer och förmedlar kunskap. I år gjorde de något roligt. I år deltog också taxichaufförerna i Stockholms län i den här kampanjen. Extra roligt var det att Lafas sommarkampanj, som hette Vart tog hundra tusen kondomer vägen, i sommar vann priset 75-wattaren som är andra pris i en kategori av samhällsreklam, en årlig reklamtävling. Det tycker jag var väldigt roligt, och det visar ett engagemang och en vilja att sprida kunskap.

När det gäller hivtestning är det precis som du säger, Jerry. Man kan få den gjord på ungdomsmottagningar men också på specialistmottagningar. Även i det här fallet är det tråkigt om man ställer grupper mot varandra. På varje husläkarmottagning och hos all beroendevård kan man få testerna gjorda. Det är viktigt. Om du tycker att det är så att män som har sex med män inte riktigt känner sig hemma på husläkarmottagningarna med de här frågorna så är det i sig tråkigt, och det ska vi försöka göra något åt, men det är också så att ju fler ställen som man kan gå och testa sig på desto lättare och desto mindre tryck blir det förstås hos specialisterna.

Vi gör vad vi kan för att utbilda sjukvårdspersonalen. De erbjuds kontinuerlig utbildning och går också i stora delar på den.

Det totala antalet nysmittade är väldigt svårt att fastställa. Jag tycker ändå att man kan se att när det gäller enbart klamydia, som inte alls berörs i din motion så ser vi att smittspridningen minskar. När det gäller antalet hivsmittade är det inte riktigt lika lätt att se, men man kan ändå se att spridningen minskade både 2008 och 2009 i alla tre grupperna, inte minst i missbruksgruppen, men också i de andra grupperna. Jag tycker att vi ska se detta som ett trendbrott och hoppas att det håller i sig med all respekt för att det är väldigt lite och väldigt tidigt att dra några slutsatser.

Anförande nr 229

Håkan Jörnehed (V): Herr ordförande! Vänsterpartiet yrkar med självklarhet bifall till Jerry Adbos mycket viktiga och tyvärr nödvändiga motion! I svaret på den här motionen beskrivs att Stockholms läns landsting ansöker om ett statsbidrag för insatser mot hiv och aids, men ni avsätter inga egna pengar. Varför gör ni inte det? Det gör man i alla andra landsting i Sverige. Varför tillskjuter ni inga egna pengar, Marie Ljungberg Schött? Det är i den här regionen de flesta hivpositiva eller de som har hivstatus lever. Det är här vi behöver de insatserna. Vi lever ju i en storstadsregion. Jag undrar varför ni inte skjuter till några extra pengar. Bland annat i Vänsterpartiets budgetmotion föreslog vi mer insatser till Lafa, för det är ju i den här regionen de behövs.

Jag tycker att det finns många viktiga och bra att-satser i Jerrys motion. Den tredje att-satsen handlar om att Stockholms läns landsting under Europride-festivalen ska arrangera en kampanj. Det är lite pinsamt att detta hände för två år sedan, att ni har tagit så lång tid på er att behandla den här motionen. Europride-festivalen genomfördes ju för två år sedan.

En att-sats handlar om att Stockholms läns landsting ska verka för att testfrekvensen ska öka genom en översyn av rutinerna vid provtagning för att fler ska känna till sin hivstatus. Om det hade varit Lars Joakim Lundquist som hade stått här nu – och jag tycker att det är bekymmersamt att det ansvariga landstingsrådet inte är här – så skulle jag ha sagt: Ja, Lars Joakim, du har haft flera interpellationsdebatter om att man inte får testa sig anonymt på vårdcentralerna. Du, Marie, pratar om att man tar betalt för hivtesterna och att personalen inte känner till hur de ska hantera de här hivtesterna.

Därför vill jag fråga om det i dag fungerar med de uppföljningar som vi har fått när det gäller vårdcentralerna. I sjukvårdsstyrelserna har man ju inte nämnt ett ord om detta. Tidigare sade Lars Joakim att han skulle se till att det skulle fungera, men ni avsatte inga resurser.

Det finns inga tjänstemän som studerar det här och hur det fungerar har du inte heller tagit upp i sjukvårdsstyrelsen. Därför är det en jätteviktig att-sats. Ni måste mena att det fungerar eftersom ni inte vill bifalla den att-satsen.

Därmed instämmer jag i det som Jerry sade, och vi yrkar åter en gång bifall till den här motionen!

Anförande nr 230

Landstingsrådet Wigg (MP): Ordförande, fullmäktige! Tack, Jerry, för en bra motion! Vi tycker att alla att-satserna är bra, utom den om Europride som är överspelad av skäl som Håkan angav.

Om vi ska få den här möjligheten att upptäcka, förebygga och få fler att testa sig krävs det en kraftigt förändrad attityd och kunskaper hos människor som arbetar inom vården. Annars är det svårt. Det är redan svårt, även om hiv och aids är mer möjligt att diskutera i dag så finns det ändå många fördomar kvar hos oss själva och hos vårdpersonalen. Det kan vi inte blunda för. Det är som att fortsätta att säga att vi har uppnått någonting, men vi är inte där än.

Vi måste kontinuerligt arbeta med dessa frågor. Vi har själva i en motion föreslagit införandet av HBT-certifiering av vårdcentralerna som skulle kunna innebära man jobbar mer aktivt med dessa frågor. RFSL, som ger den här certifieringen, skulle kunna ses som en naturlig medpart, inte motpart, i arbetet med de frågorna.

Det är också så att det inte bara handlar om en fysisk provtagning. Det krävs naturligtvis också ett psykiskt omhändertagande både för att våga testa sig och för att möta ett negativt besked om man får det. Det är inte bara att gå hem och tro att allt är väl. Det krävs ett kraftigt utökat psykiskt omhändertagande för de människor som hamnar i detta, och i det sammanhanget är de grupper som Jerry nämner i motionen väldigt viktiga. Vi har Psykhälsan, vi har Venhälsan och vi har frivilligorganisationerna som Noaks Ark och så vidare som är våra partner i det här arbetet.

Här finns det mycket att göra och därför säger vi ja till din motion och hoppas att vi egentligen faktiskt skulle kunna vara eniga över blockgränserna, Marie, om en sådan här motion, tycker jag. Bifall till motionen!

Anförande nr 231

Jerry Adbo (S): Tack för det och tack för det stöd som jag får från övriga partier! Tack, Marie, för ditt svar! Vi verkar tycka båda två att det här är en viktig fråga, och därför förstår jag inte varför ni väljer att föreslå att motionen ska anses besvarad. Men åter igen vill jag gärna göra en skillnad mellan målgrupper. I det här fallet handlar det om män som har sex med män och i synnerhet om homosexuella män som löper den största risken, alltså upp till 500 gånger större risk än andra att faktiskt bli smittade av hiv, enligt Socialstyrelsen.

Du talar om ungdomar. Jag förstår inte det, för det visar sig att genomsnittsåldern för att ha smittas i vårt land är 37 år. Det här är alltså inget ungdomsproblem och heller inget problem för kvinnor som har sex med kvinnor även om det faktiskt finns en viss risk där också, men den är absolut inte så stor som i den målgrupp som jag talar om. Vi ska nog koncentrera oss på de målgrupper som är föremål för denna motion.

Jag tror inte heller att all lösning är ekonomisk, men ekonomi kan faktiskt skapa möjligheter och förutsättningar att jobba så som frivilligorganisationerna gör, nämligen för att försöka ändra på ett sexuellt beteende, alltså försöka ändra på de riskfyllda beteenden som vi kan se i just den här målgruppen.

Jag har också sett Lafas insatser och brukar stå i kontakt med Lafa i olika sammanhang och tycker att de gör ett fantastiskt arbete. Jag tror inte på reklamkampanjer. Det har visat sig att skrämselfpropagandan inte fungerar. I dag har folk ingen respekt för det här viruset längre. Vi kan inte måla upp ett sådant scenario, det fungerar inte med den typen av kampanj.

När det gäller det anslag som landstinget själv avsätter av sin totala budget till frivilligorganisationerna så utgörs det av endast 1 promille, och då är inte en enda krona av dessa pengar vikta till insatser för att förebygga och minska spridningen av hiv.

Det finns också ett problem med att människor inte känner till sin hivstatus. Handen på hjärtat, hur många av er här kan hundraprocentigt säga att ni känner till er hivstatus? Vi måste också jobba för att öka testfrekvensen.

Ett problem med att människor inte känner till sin hivstatus är just att man är mest smittsam när man är nysmittad. Under den period då man är nysmittad känner man oftast inte till sin hivstatus, vilket innebär att man lever rätt så farligt för både sig själv och för andra människor, så något måste göras. Detta är akut!

Jag tycker helt enkelt inte om att ni anser min motion besvarad.

Jag skulle åter en gång vilja ställa frågan till Marie Ljungberg Schött: Vad tycker ni om den sjunde att-satsen, den som handlar om att öka stödinsatserna för de hivpositiva och insjuknade i aids? Tycker ni att insatserna i dag är tillräckliga på det området? Vad tycker ni om dessa människors livssituation i dag?

Anförande nr 232

Marie Ljungberg Schött (M): Ordförande! Hur insatserna ska se ut är ju en fråga som man hela tiden måste pröva och ompröva och förändra i sjukvården. Jag ska börja med att göra det som jag inte hann förra gången jag stod i talarstolen, nämligen yrka att landstingsfullmäktige beslutar att anse motionen besvarad, alltså i enlighet med landstingsstyrelsens förslag!

Jag ska svara Håkan att man självfallet ska ha rätt att gå till en husläkarmottagning precis som till de andra mottagningarna och testa sig anonymt och inte heller behöva betala. Vi har talat om det i den sjukvårdsstyrelse där du och jag sitter och fått samma svar från förvaltningen, och jag vet, precis som du också sade, att du och Lars Joakim Lundquist har fört den diskussionen här i talarstolen.

Jag förstår också att det på ett eller annat ställe inte fungerar riktigt som vi vill att det ska göra, men när vi talar om detta så måste vi hela tiden påpeka det. Det är ju på det sättet som vi kan få saker att rättas till. Regelverket säger att vi inte ska ta betalt och att människor ska kunna testa sig anonymt.

Jag skulle gärna se det som jag tror att någon av er efterfrågade, nämligen en husläkarmottagning som profilerade sig på just de här frågorna. Jag tycker inte att det är nödvändigt att vi bestämmer att det ska vara så. Jag skulle gärna önska att en mottagning gjorde det alldeles av sig själv.

Till Jerry ska jag bara säga att jag ju förstår att risken är väldigt mycket större hos män som har sex med män, men det förklarar inte det faktum att vi också måste sprida kunskapen till ungdomsgruppen, att vi måste sprida kunskapen till heterosexuella och till kvinnor som har sex med kvinnor. Alla grupper förtjänar att få kunskaper, men naturligtvis ska vi sätta in de allra tyngsta stötarna där riskerna är som allra högst.

Anförande nr 233

Landstingsrådet **W i g g** (MP): Ordförande! Jag har en fråga till Marie. Det finns ett väldigt tydligt regelverk om att man ska kunna testa sig anonymt och avgiftsfritt, men så märker vi som politiker att det här inte genomförs riktigt. Vi möter människor som säger att de inte får bli testade anonymt och avgiftsfritt utan blir bemötta på ett annat sätt hos vårdmottagningarna.

Det räcker alltså inte med att förändra en regel, att ha ett regelverk. Ska vi politiker, på vägen på en förändrat kultur, en förändrad attityd, passivt titta på, se hur det är och tänka att det kanske förändras någon gång i framtiden? Eller ska vi försöka lyfta upp samtalet, försöka påverka attityderna hos vårdpersonalen på olika sätt? Ska vi vara passiva eller aktiva i den kulturförändringen för att se till att våra regler tillämpas?

Anförande nr 234

Marie **Ljungberg Schött** (M): Det är klart att vi ska vara aktiva och vi ska se till att de regler vi har efterlevs både på det här området och på alla andra områden också där det kommer till vår kännedom att det inte fungerar. Ett sätt är att ta upp frågan här och diskutera den i fullmäktige, ett annat sätt är att ta upp frågorna i våra sjukvårdsstyrelser att ge beskedet till förvaltningen att vi får signaler om när det fungerar och när det inte fungerar och be dem ta itu med denna fråga vid sina uppföljningar.

Anförande nr 235

Landstingsrådet **W i g g** (MP): Ordförande! Tack, Marie! Det är precis som du sade tidigare. Vi har fått den rapporteringen, vi har fått den i våra sjukvårdsstyrelser, vi har fått den via andra informationskanaler, när vi träffar Venhälsan, Noaks Ark och människor som tillhör de här grupperna och utsätts för denna behandling.

Här kommer en motion, och det finns andra motioner och förslag också, förslag till hur vi kan göra för att förbättra och påskynda kulturutvecklingen. Då säger du att det räcker med den rapporteringen. Ska jag fatta dig så, Marie? Du tycker alltså att det räcker med att vi får rapporter som säger att vi ju har regler, att vi säger till beställarna att reglerna ska följas.

Det är alltså det som vi politiker ska göra. Eller kan vi på andra sätt, som Jerry föreslår, öka informationen och kunskapen hos vårdpersonalen på olika sätt och ta hjälp av frivilligorganisationerna, regnbågsmottagningar och certifieringar. Kan vi inte göra någonting mer, Marie?

Anförande nr 236

Jerry Adbo (S): De här utbildnings- och stödinsatserna riktade även till KSK, alltså kvinnor som har sex med kvinnor och lesbiska kvinnor och ungdomar, jag förnekar inte det, men det är inte det som motionen handlar om. Jag tycker att vi ska diskutera det som motionen handlar om.

Jag saknar fortfarande svar från majoriteten om vad man avser att göra beträffande att-sats sju, alltså hivpositivas och aidssjukas situation och livsvillkor i dag. Vilket blir beskedet till den här målgruppen? Blir det fortsatt utanförskap – och då pratar jag om utanförskap i ordets rätta bemärkelse, alltså inte någon konstlad arbetslöshet som majoriteten annars talar om.

Blir det fortsatt stigmatisering? Blir det fortsatt diskriminering i sjukvården? Ska dessa människor fortfarande anses som kriminella? Blir det fortsatt bestialisering eller vilket besked ska jag ge till den här gruppen människor?

Anförande nr 237

Rolf Bromme (FP): Ordförande, fullmäktigeledamöter! Det här är en viktig motion, och man kan säga att vi har tre huvudgrupper: de heterosexuella, de homosexuella – och där finns en specialgrupp som är män som har sex med män – och narkomaner som injicerar. I den sistnämnda gruppen har vi sett fallande tendenser, så där är det väl inte akut lika viktigt som tidigare. Det beror på de åtgärder som har vidtagits.

Vi har haft en stor verksamhet där vi har sökt upp människor ute i staden i olika sammanhang, men gruppen män som har sex med män är naturligtvis den viktigaste för det är i den gruppen ser vi ökningen.

När jag tittar på vad motionen säger om detta så är det ju tre saker, nämligen den attitydförändring som har skett bland ungdomar som inte tror att hiv är något stort problem längre eftersom det finns mediciner. Det är naturligtvis en sak som man måste upplysa om, medicinerna kan bromsa sjukdomsförloppet men inte bota. Det är viktigt att det upplysningsarbetet fortsätter.

De andra saker som tas upp i motionen är när man har kortare förhållanden och fler sexuella kontakter. Det är ett speciellt riskbeteende. Den tredje saken är att man oftare har sex i samband med konsumtion av alkohol. Det är kanske det som oftast faller utanför.

Jag tror att här finns en sak som vi inte får glömma bort, och det är att man kanske tappar omdömet lite många gånger i samband med alkoholkonsumtion, och då får man lättare att ta de kontakter som gör att man kan drabbas av hiv.

Till detta kommer också den omständigheten att det tar rätt lång tid från det att man har blivit smittad till dess att man får sjukdomen aids. Det gör att man kan gå ganska länge innan smittan eller sjukdomen upptäcks, och då är det naturligtvis kolossalt viktigt att man testar sig och att alla i den här gruppen som tror att de har haft sådana kontakter som gör att de behöver bli testade gör det också. Det är väsentligt, och då ökar man detta bland annat genom att också vårdcentralerna ska hjälpa till om de andra inte hinner.

Någon nämnde att frivilligorganisationerna får 1 promille av medlen, men jag tror att det handlar om 10 miljoner kronor. Det låter kanske som lite mer än 1 promille. Jag vet inte, men 10 miljoner kronor är rätt så mycket, och de gör väldigt mycket för de pengarna. Det är jättebra.

Jag tror faktiskt att våra tjänstemän söker så mycket pengar som det bara går att få från staten. Den saken tror jag inte är något problem. Jag tror i all fall att man behöver ha större uppmärksamhet på den sista frågeställningen, nämligen att det här är en högriskgrupp för hivsmitta och att risken ökar i samband med alkoholkonsumtion och i samband med sex.

Anförande nr 238

Håkan Jörnehed (V): Ordförande! Så kul att det är så många som är med i den här debatten i alla fall! Det är ju faktiskt inte så ofta som vi diskuterar de här frågorna som ändå är väldigt viktiga.

Tänk, så lätt det skulle vara om det bara var homosexuella män som hade sex med män! Men så är det ju inte – det är ju det som är själva problematiken. Det är därför som man talar om män som har sex med män. Jerry har ju så tydligt förklarat att det faktiskt handlar om bisexuella och heterosexuella män som har sex med män. Man åker utomlands, man går på bastuklubbar i storstäderna. Om man ser denna fråga i ett internationellt perspektiv så menar många att mörkertalet, det faktiska men okända antalet som bär på viruset, är väldigt stort. Jag tänker fråga dig, Marie, om ni har studerat närliggande storstäder som Köpenhamn för att komma till ett ställningstagande.

Om man vet att det är män som har sex med män som borde upplysas och testa sig så är det väl det som vi talar om, Marie, nämligen om det fungerar på vårdcentralerna. Vi har ju interpellat Lars Joakim vid två tillfällen om att det inte fungerar. Man får inte göra ett

hivtest, man hänvisas till Venhälsan. Dit kommer kanske inte alla i den grupp som jag talar om att vända sig, för de tycker att det är problematiskt att gå till Venhälsan eftersom de inte identifierar sig med den grupp som går dit. Därför är det viktigt att den här verksamheten fungerar.

Vi har ju hört saker som att vårdcentraler vägrar utföra hivtest, att de tar betalt eller att man inte får vara anonym. Vi måste sätta tryck på dem och inte stå här år efter år och fråga hur det går. Det måste bara fungera, Marie. Vi kan väl hjälpas åt och försöka se till att det fungerar, men du måste kunna garantera att det trots allt fungerar eftersom du nu inte bifaller den här att-satsen. Det måste alltså fungera! Då har du den här informationen. Det är väl bra om vi får reda på det.

När vi kommer till den sista att-satsen som Jerry talade om, den nämnde jag inte, så handlar den ju om stödinsatser för de hivpositiva och redan insjuknade. Det är väldigt stigmatiserande att vara smittad eller aidsjuk. Jag ska ta ett exempel som inte har med landstingets verksamhet att göra, ett exempel som jag hörde talas om för två veckor sedan i en av kommunerna i regionen. Den personal som är omsorgspersonal vägrade att gå hem till en hivpositiv för de sade att den mannen har smittat sin hund med hiv! Därför går personalen inte dit. Detta låter fullständigt absurt år 2010, men de här fördomarna brottas vi med varje dag. Därför måste vi politiker visa att vi inte accepterar detta. Då måste vi göra insatser och därför måste vi bifalla den här motionen.

Anförande nr 239

Jerry Adbo (S): Jag tar vid där Håkan slutade. Ännu har jag inte fått något svar när det gäller hivpositivas och aidsjukas situation.

Att leva med hiv eller redan vara insjuknad i vårt land eller någonstans i världen är inte lätt. Omgivningens dom är fruktansvärd, du betraktas som allmänfarlig. Du diskrimineras av sjukdom på arbetsmarknaden och i samhället i stort. Du blir utfryst, övergiven av dina vänner, du blir förtryckt på många olika sätt. Om du har sex med någon så finns ju en uppenbar risk att du dessutom för den här smittan vidare, och du förväntas också berätta för andra människor hela tiden att du bär på viruset. Vem av oss skulle vilja göra det?

Vem av oss vill berätta om någon annan sjukdom som vi bär på? Vem av oss här inne vill berätta att vi bär på klamydia eller gonorré eller vadhelst det nu må vara? Detta förväntas man alltså göra hela tiden som hivsmittad, så fort man besöker sjukvården, söker arbete eller något annat. Jag kräver ett svar från majoriteten: varför väljer man att inte bifalla attsats 7?

Anförande nr 240

Marie Ljungberg Schött (M): När det gäller stödet till dem som är hivpositiva så är det så att vår sjukvård alltid har ett uppdrag och ett ansvar att stödja de människor som finns i vårt landsting och som är sjuka. Det gäller både stöd och vård, både att ge brosmediciner och att ge psykosociala insatser och psykosocialt stöd när det behövs, vilket säkert är fallet när man är hivpositiv, precis som du beskriver när något är väldigt besvärligt och dessutom livslångt.

När det gäller utbildningsinsatser så sker sådana kontinuerligt för att öka kompetensen både när det gäller hiv och HBT.

För att komma tillbaka till frågan om husläkarmottagningar så är det så här. Om de vägrar att ta prover, om de tar betalt eller om de inte tillåter människor att vara anonyma så gör de fel. Det finns ett beslut som säger att de inte ska göra så, och vi måste se till att de följer det beslutet. Jag håller helt med er, och vi ska sätta in insatser för att se till att reglerna efterlevs och att kunskapen kommer ut. Jag ser ingen att-sats i motionen som skulle göra det tydligare för mottagningarna än det som står i deras regelböcker.

Anförande nr 241

Jerry Adbo (S): Nu pratar jag inte heller om utbildningsinsatserna, alltså HBT-kompetens eller kompetens om hiv. Nu pratar jag om stödinsatser för de här personerna som bär på viruset eller som redan har insjuknat i aids.

Vi har redan konstaterat att bromsmediciner som faktiskt finns att tillgå inte är något botemedel, men de har allvarliga och ganska stora biverkningar. Allmäntillståndet och hälsan är sämre i den här målgruppen än hos andra grupper i befolkningen.

Självordsfrekvensen är också förhöjd. Det finns många exempel som visar de negativa konsekvenserna av det här viruset. Det är det jag pratar om. Vilka stödinsatser avser majoriteten att vidta för att hjälpa personer som befinner sig i den här svåra situationen? Den frågan har jag inte fått svar på.

Menar majoriteten att denna målgrupp, att dessa människor, inte förtjänar samhällets stöd, eller menar majoriteten kanske att var och en faktiskt får stå sitt kast?

§ 13 Motion 2008:34 av Dag Larsson m.fl. (S) om rätt till personlig coach för unga människor med psykisk sjukdom/funktionshinder**Anförande nr 242**

Landstingsrådet Larsson (S): Ordförande, fullmäktige! Jag och några andra skrev den här motionen i oktober 2008. Det gjorde vi mot bakgrund av att vi hade varit ute och hälsat på i en hel del verksamheter inom barn- och ungdomspsykiatri. De anställda framförde djup oro för vad som händer med de unga vuxna som antingen lider av psykiska sjukdomar eller andra allvarliga funktionshinder. De berättade om människor som mer eller mindre lämnas vind för våg, om anhöriga som drabbas hårt och som tar ett mycket tungt ansvar.

Det här är normalt sett, för vilken ung människa som helst, en ganska svår och tuff situation i livet. Man går ju från skolan till att försöka i någon mening bli självförsörjande. Man går från att ha levt ihop med sina föräldrar och kanske syskon till att leva alldeles själv. Det är en svår period för ungdomar och unga vuxna generellt, men det är kanske en extra svår period för just den här gruppen.

Vi har vid upprepade tillfällen träffat anhöriga som försökt beskriva den oro som de känner för sina ungdomar, om vad som händer med dem och den bristande omsorg och det bristande stöd som den här gruppen medborgare får.

För ett par veckor sedan var jag, Birgitta Rydberg och Marie Ljungberg Schött på ett möte på ADHD-centrum på Rosenlunds sjukhus. Vi träffade en grupp desperata föräldrar. Många av dem hade faktiskt nått pensionsåldern och de berättade om sitt liv som understödare till den här gruppen, om att rollen att försöka både ge stöd och understöd och att få livet att fungera för de här blandas ihop med mamma- och papparollerna. De berättade om otillräckligt understöd och ekonomiskt kaos som de här ungdomarna eller unga vuxna hamnar i när räkningar inte betalas i tid, hur de inte fungerar, inte kommer iväg till jobbet och om den förtvivlan som man som förälder allt mer känner över att se sina egna ungdomar och egna unga vuxna i praktiken gå under. Ofta ledde detta till förnyade och fördjupade sjukdomstillstånd.

Det fanns dock en ljuspunkt på det här mötet och det var den verksamhet som bedrivs av Södermalms stadsdelsnämnd. De har nämligen startat en coachverksamhet. De hade också representanter på mötet, och det som beskrevs var oerhört imponerande. Föräldrar berättade om hur fantastiskt det var att faktiskt få hjälp att få livet att fungera lite bättre.

Det här är en verksamhet som befinner sig i gränslandet mellan det som är landstingets ansvar, bland annat psykiatrins ansvar, och det primärkommunala ansvaret. Man kan konstatera att när det här inte fungerar så riskerar folk att bli sjukare än vad de nödvändigtvis skulle vara, och dessutom drabbas både enskilda individer och samhället av merkostnader.

Jag tycker att den här Södermalmsmodellen är fullständigt lysande. Jag tycker att vi i landstinget borde ha ett intresse av att se till att en sådan här verksamhet skulle komma till stånd på flera håll och kanter runt om i vår region.

Flera av föräldrarna på mötet sade att de var avundsjuka. De kom från andra stadsdelar i Stockholm där den här verksamheten inte finns, de kom från andra kommuner där man över huvud taget inte ens hade diskuterat frågan. Jag tror att vi som ändå har ett delansvar måste ta ett mycket större ansvar när det gäller att bygga upp en coachverksamhet för den här gruppen människor.

Jag har läst svaret, och det finns mycket som är bra i svaret. Förvaltningen ger mig delvis rätt. Svaret andas stor sympati för tankegångarna, men det handlar om att man ska sätta i gång en utredning. Jag tycker inte att det här är något som vi behöver utreda så särskilt mycket. Vi skulle kunna konstatera att det här är något som vi faktiskt borde göra. Tillsammans med kommuner och stadsdelsnämnder borde landstinget bygga upp en coachverksamhet för den här gruppen. Därför yrkar jag, trots att jag tycker att svaret andas sympatiska tankegångar, bifall till denna motion!

Anförande nr 243

Ingvar von Malmberg (MP): Jag vill börja med att från Miljöparitets sida ge vårt stöd till den här motionen. Det är en bra motion, den är framsynt och innehåller också nytänkande inom ett område där det inte finns så mycket nytänkande.

Jag tycker att motionen är bra därför att just vid den här perioden mellan 18 och 25 år avgörs om en människa som har haft psykiska problem under en period fastnar i en depression eller i ett negativt tillstånd. Man kommer helt enkelt aldrig ut i det vuxna livet utan blir kvar någon annanstans mitt emellan. En coach skulle då kunna vara en person som leder en vidare och på något sätt tar fasta på de positiva upplevelser i erfarenheter som alla trots allt har.

Det som jag också tycker är sympatiskt med den här motionen är att man pratar om en person som har ett självständigt förhållande i relation till hela vårdapparaten, vilket jag också tror är nödvändigt om det här ska bli framgångsrikt. Det måste nämligen vara en person med ett annat perspektiv än ett vårdperspektiv. Det är det jag tycker är viktigt här.

Det finns fler sympatiska tankar här. Man talar bland annat även om en vårdansvarig. Jag tycker att det är just en sådan roll som en psykolog eller en psykoterapeut skulle kunna ha i de unga psykiskt sjukas liv. Det borde faktiskt finnas en samlande person som också har en väldigt stor kompetens, vilket psykologkåren har.

Jag tycker också, precis som Dag Larsson, att det här inte är något som vi egentligen behöver utreda vidare utan att det är ett förslag som vi kan anta direkt. Vi kan anta det här i dag och fortsätta att arbeta med det i morgon.

(Förste vice ordföranden: Innebör det här egentligen då att det är ett samstämt förslag med det som S och V har lagt? Det är ju lite annorlunda formulerat i landstingsstyrelsen.)

Anförande nr 244

Ingvar von Malmberg (MP): Ja.

Anförande nr 245

Landstingsrådet *Sevefjord* (V): Ordförande! Även vi i Vänsterpartiet yrkar bifall till den här motionen av Dag Larsson som handlar om rätt till personlig coach för unga människor med psykisk sjukdom och funktionshinder. Vi har tidigare många gånger talat om den här gruppen unga människor som ibland faller mellan barn- och ungdomspsykiatri och vuxenpsykiatri och den besvärliga artonårsgränsen som gör att det många gånger inte fungerar, i synnerhet inte för människor som även har neuropsykiatriska funktionshinder.

Man kan väl ändå säga att Dag Larssons motion har behandlats välvilligt av den sittande majoriteten och av Birgitta Rydberg som är ansvarigt landstingsråd. Man visar att det behövs en samordnande funktion, för det är ganska förvirrande så som det fungerar i dag. Man har personligt ombud, vilket naturligtvis är väldigt bra. Det finns *case managers*, det finns behandlingsansvariga när man diskuterar detta, och det finns också en särskild modell, den så kallade Södertäljemodellen, som vi många gånger har pratat om och också har hyllat i olika ordalag. De gör ett väldigt bra jobb när det gäller just den här gruppen människor.

Det som Dag Larsson gör i den här motionen är att han lägger fram ett konkret förslag till hur man ska lösa det problem som vi alla är medvetna om finns.

Skälet till att Vänsterpartiet ändå tycker att motionen bör bifallas trots det välvilliga svaret som han har fått från alliansen, är att det är väldigt mycket tydligare. Vad Birgitta Rydberg gör är att hon säger att vi behöver göra någonting, men det ska handla om att vi ska ta kontakt för att genomföra en utredning. Dag Larsson säger att vi måste ta ansvar nu, och det ansvaret innebär att vi ska tillsätta en coachfunktion.

Eftersom Dag Larsson är väldigt mycket tydligare – och jag tycker att alliansen borde kunna bifalla detta konkreta förslag – så yrkar vi bifall till Dag Larssons förslag i motionen, men noterar ändå en välvillig hållning från Birgitta Rydbergs sida.

Anförande nr 246

Landstingsrådet *Rydberg* (FP): Det finns väldigt många rapporter om bristande samordning för den enskilde. Det tror jag att vi alla kan vittna om. Vi har läst i revisionsrapporter, vi har hört föräldrar beskriva en förtvivlad situation, patientnämnden kan också ge motsvarande bilder.

Det är ofta väldigt många inblandade när det behövs insatser från både sjukvård, socialtjänst, kanske försäkringskassa och arbetsmarknadsverksamheter och kanske ibland också utbildningsverksamheter.

Det enklaste vore om man kunde ha en platsannons där man söker en *Mädchen für alles*, men nu är det ju väldigt enkelt om man sitter i opposition att säga att vi tar ansvaret för alla personliga ombud för dem som är psykiskt funktionshindrade, och så hoppas man att någon annan trollar fram de ekonomiska förutsättningarna. Riktigt så enkelt är det ju tyvärr inte.

Personliga ombud, som vi har runt om i länet, gör många bra samordnande insatser. Ofta visar det sig att personen så småningom behöver mindre stödinsatser eftersom man har samordnat det hela bättre. Tyvärr är det inte tillräckligt många sådana. De personliga ombuden är ju ett kommunalt åtagande. Södermalmsmodellen, som Dag Larsson vittnar om, fungerar väldigt bra på Södermalm. Där har kommunen anställt coacherna, och sedan har landstinget medverkat med kompetensförsörjning för att ge de här personerna rätt kunskaper för att kunna fullgöra sitt jobb. Det är en väldigt intressant modell om vi kunde sprida den på fler håll i länet.

När vi antog budgeten här i november lämnades ett uppdrag till hälso- och sjukvårdsnämnden att tillsammans med KSL, Kommunförbundet i Stockholms län, att ta upp den här frågan. Vi behöver nog vara två som dansar tango i den här frågan om det ska bli något av det. Den här frågan kommer att komma upp vid våra träffar med kommunförbundet i länet.

Jag tror att även kommunförbundet borde se att det finns vinster om vi kan jobba bättre tillsammans med de här personerna.

Motionen är väldigt positivt behandlad, för vi tror att den här typen av personligt ombud eller personlig coach eller vad man vill kalla det, behövs. Inom psykiatrin finns ofta kontaktpersoner som har lite mer ansvar. När det gäller allt från att få struktur på dagen så att man kliver ur sängen, går på sina läkarbesök eller till sin arbetsplats så kan en coachfunktion många gånger vara det som gör att tillvaron blir hanterlig och begriplig för den som har en psykisk sjukdom. En coach kan också avlasta övriga familjemedlemmar avsevärt.

Med den positiva inriktning som vi haft när vi skrivit fram det här förslaget så kommer den här frågan att leva vidare även efter dagens fullmäktigesammanträde. Kanske kan vi, om vi får finansiella samordningsmöjligheter tillsammans med Försäkringskassan, också hitta en medfinansierare som kan underlätta för oss att skapa de här funktionerna. Det vi vet är att psykiskt funktionshindrade som förtidspensioneras i unga år blir det i genomsnitt tio år tidigare än de som förtidspensioneras av somatiska ohälsoskäl. Därför borde det finnas intresse på flera håll att få till stånd den här samordningen bättre. Med det yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 247

Lena Appelgren (KD): Herr ordförande! Jag är ordförande i patientnämnden, som har haft den här motionen på remiss och också lämnat ett remissvar, som är ganska kort och som finns med i era handlingar.

I samband med att vi tog upp remissen hade vi ett resonemang i nämnden omkring just den funktion som Dag Larsson föreslår. Dels finns det ju i dag någonting som kallas coach, som har en delvis annan innebörd, som vi var inne på att diskutera lite grann, dels pratade vi med våra handläggare som har hand om sådana ärenden som kommer till oss som gäller unga vuxna med en psykisk sjukdom. Det är klart att det ställer stora krav på familjen och att det ställer till stor oreda i en ung människas liv att ha en psykisk sjukdom, så det är väldigt viktigt med stödet runt den unga vuxna som lider av psykisk sjukdom eller funktionshinder.

Det vi samtalade omkring var hur en sådan funktion skulle se ut, och då lyfte våra handläggare just det här problemet: Vad händer när det kommer in ytterligare en aktör? Därför ser jag det som väldigt positivt att man nu har tagit beslut om att det här ska utredas. Till skillnad från många som har talat för att det inte behövs någon utredning, skulle jag nog ändå, mot bakgrund av det resonemang som vi hade i patientnämnden, vilja säga att det är positivt med en utredning där man klargör vilken roll de olika aktörerna har. Det är mycket möjligt att just en coachfunktion skulle vara oerhört positivt – men då bör den utformas så att både kommuner och landsting tillsammans har en tydlighet omkring den rollen.

Det är positivt med en utredning, tycker jag. Jag vill därmed bifalla landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 248

Ingvar von Malmborg (MP): Jag tycker det är fantastiskt att uppleva en så stor enighet här inne i salen. I princip har alla stött förslaget – med lite olika abrovinklar, men i princip vill man att det här ska genomföras.

Därför tänkte jag bara förtydliga Miljöpartiets inställning lite grann. Vi yrkar naturligtvis bifall till det förslag som vi har lagt, med den text som finns. I den mån man behöver utreda någonting – det kanske man behöver göra – så är det väl förhållandet mellan kommunerna och landstinget, hur man ska fördela gracerna, pengarna och allt det andra. I övrigt anser vi väl att en utredning kanske inte är så oerhört nödvändig just när det gäller funktionen. Jag skulle också vilja säga en sak till. Jag anser att vi måste låta patientorganisationerna komma in på ett tidigt stadium. Det missar man ibland. Just i det här fallet har vi ju mycket

diskuterat föräldrarnas roll, och jag tror att vi måste ta in de mycket tidigt så att de redan från början kan redogöra för hur man vill att en coach ska arbeta och vilka behov som finns.

Anförande nr 249

A n n a A t t e r g r e n G r a n a t h (FP): Ordförande, fullmäktige! Jag läste relativt nyligen en intressant artikel om hur man jobbar med psykiskt funktionshindrade i Storbritannien. Där har man genomfört projekt där man har jobbat med coaching och försökt få ut dem i arbete. Jag tror att det var nästan 50 procent av de förtidspensionerade som faktiskt kunde gå från förtidspensionering till arbete. Det är ju närmast otroliga siffror.

Om det är så Dag Larsson har tänkt, att det är en coach som ska stötta och hitta olika vägar att hitta arbete för psykiskt sjuka, så tycker jag att det är ett otroligt bra förslag.

Med tanke på hur sårbar den här gruppen individer är och hur känslig varje liten förändring kan vara för dem, tror jag det är viktigt att man gör en ordentlig utredning så att man inte förstör i en kommun där det redan finns en coachverksamhet, ledsagare eller liknande, utan det gäller att gå riktigt försiktigt fram.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 250

L a n d s t i n g s r å d e t L a r s s o n (S): Ordförande! Jag blir som motionär glad över att motionens tankegångar har så pass brett stöd. Det tycker jag är väldigt positivt och hoppingsvande.

Sedan tror jag att det vore av värde om landstinget uttalade sin vilja att dra i gång den här verksamheten. Vi har ju väldigt många kommuner och stadsdelsnämnder, som vi måste försöka hitta en gemensam organisation för – det är ju klart att det måste ske i samverkan med det som finns på kommunal nivå.

Bekymret är – och det är vad föräldrar och anhöriga säger till mig – att förståelsen för att det faktiskt lönar sig att göra den här typen av insatser varierar så mycket mellan de olika kommunerna och stadsdelsnämnderna. Därför menar jag att om fullmäktige valde att bifalla motionen, så skulle fullmäktige tydligt uttala att vi vill dra i gång den här verksamheten. Det är vad det handlar om. Jag är ändå väldigt glad över att man säger att det är en jättebra idé, och utreda måste man absolut göra. Men man skulle också gott kunna bifalla motionen för att klart och entydigt uttala att det här är någonting som vi skulle vilja ha i hela vår region. Bifall till motionen ånyo!

§ 14 Motion 2008:3 av Johan Sjölander (S) om trygghetsskapande åtgärder inom kollektivtrafiken

Anförande nr 251

J o h a n S j ö l a n d e r (S): Herr ordförande, landstingsfullmäktige och Christer Wennerholm! Jag vill börja med att tacka för svaret, som till stor del är positivt till de förslag som väcks i min motion.

Det är snart på dagen två år sedan motionen lämnades in, och tyvärr är det ju så att de positiva skrivningarna i svaret har under den senaste tidens utveckling befläckats en del av de stora problem som har omgärdat SL:s trygghetsprojekt. Vi känner alla till bakgrunden, med kameror som inte funkar och kostnader som totalt har rusat iväg. Vi nämner även detta i vår skrivning från Socialdemokraterna i landstingsstyrelsen. Det är naturligtvis tråkigt, för detta är ett ytterst angeläget arbete. Kollektivtrafiken är en miljö som vi rör oss i, och att skapa trygghet där, att få bort rädslan och att få bort de faktiska hoten mot personers fysiska trygghet är naturligtvis oerhört angeläget. Att återskapa tryggheten i trygghetsprojektet är

en mycket angelägen uppgift för SL som organisation och landstinget som huvudman att stå bakom. Det är tråkigt att vi har haft de historier som vi har haft på sista tiden.

Jag tänkte dock inte ägna så mycket tid åt att resonera runt detta utan fokusera lite på de delar av min motion som faktiskt inte har blivit tillgodosedda i landstingsstyrelsens förslag till svar. Jag menar att de har lite av en ideologisk bäring. Det handlar om de delar som har att göra med lokala trygghetsprojekt, det som egentligen utgör lejonparten av motionen, nämligen en tro och en inställning att samhället är större än å ena sidan staten, det offentliga och å andra sidan marknaden – det finns också en massa människor där ute, det finns föreningar, det finns ideella rörelser, som engagerar sig, som bryr sig, som vill att den miljö de själva lever och vistas i ska vara en bra och trygg miljö.

Motionens ingång var att vi från SL:s och det offentliga sida mycket tydligare kunde jobba tillsammans med alla dessa goda krafter ute i samhället, allt ifrån offentliga institutioner som kommuner till frivilligorganisationer och olika typer av rörelser, för att skapa trygghetsprojekt och ta till vara den starka kraft som finns där ute för att göra vår gemensamma kollektivtrafik till den gemensamma plats av trygghet och bekvämlighet som vi alla vill att den ska vara.

Här har landstingsstyrelsen varit lite mera njugg i sitt svar och sagt att man inte bifaller det kravet. Det tycker jag är tråkigt. Jag tror att det finns en väldigt potential i de här frågorna.

I och för sig känner jag mig ganska trygg i att säga att vi över tiden kommer att få se mer och mer av detta. Även den nuvarande majoriteten har faktiskt gjort en del positiva saker gentemot olika organisationer som finns ute i vårt kollektivtrafiksystem, så bara tiden får gå tycks det som att även den borgerliga majoriteten är beredd att samverka med olika typer av rörelser, organisationer och krafter.

Men jag tycker det är synd att vi från fullmäktige inte var beredda att här i dag göra ett tydligt uttalande och ta steget att säga att vi är beredda att i strukturerad och organiserad form gå framåt och utveckla detta ännu mer, att säga att det här är en av de viktiga strategiska framgångsfaktorerna i att skapa trygga miljöer i vår gemensamma kollektivtrafik. Det tycker jag är en stark anledning att bifalla motionen.

I övrigt, som sagt: Vi måste återskapa förtroendet för trygghetsprojektet. Det vi har sett på senaste tiden med kostnader som rusar iväg, med teknik som inte fungerar, är under all kritik. Det är ett gemensamt ansvarstagande. Men vi skulle också behöva spänna bågen något högre än så, ännu mer sikta framåt och inte minst se de möjligheter det innebär att betrakta tunnelbanor, bussar och pendeltåg inte bara som en sorts trafiklösning i en stad, skilt från allting annat i samhället i övrigt, utan som en del av det gemensamma samhälle vi lever och verkar i. Därför: Bifall till motionen!

Anförande nr 252

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m** (M): Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag kan instämma i mycket av det Johan sade.

Jag skulle själv vilja säga att kollektivtrafiken, förutom att den transporterar människor rent fysiskt, lika gärna kan ses som ett integrationsprojekt. Det är viktigt att det är lätt att ta sig mellan olika delar av vårt län och vår region till andra delar. Det här har vi ju diskuterat i många timmar tidigare i dag. Så är det också styckevis och delat, i delar av länet, inom kommuner eller inom Stockholms stad, för att se till att människor har lätt att röra sig och kan utveckla sig själva vad gäller både jobb, boende och fritidssysselsättningar. På den punkten är vi överens.

Och en viktig del i att kunna använda och äga rätten att åka kollektivt är att man känner sig trygg. Trygghet kan bestå av flera delar. Den kan bestå i tryggheten och vissheten att kollektivtrafiken är punktlig och går som den ska, att den finns där. Det har vi jobbat gemensamt med, oaktat vem som har varit i majoritet och vem som varit i opposition, och satt upp mål där vi har lyckats gemensamt höja ribban.

Sedan handlar det om tryggheten att veta att man vågar använda kollektivtrafiken – och att alla har samma rätt. Jag tycker det är självklart att en ung flicka eller grabb, eller en äldre person, eller en kvinna, ska kunna ensam använda kollektivtrafiken vid vilken tidpunkt på dygnet som helst när man skulle vilja välja att göra det. För vi är alla med och finansierar kollektivtrafiken både genom våra biljettköp och framför allt genom våra insatser i form av skattemedel. Då ska det vara en naturlig rätt att kunna använda kollektivtrafiken. Ingen ska behöva känna sig rädd för att göra det. Därför har vi gjort de här satsningarna.

Men vi kan vara överens om att det finns mycket övrigt att önska vad det gäller att följa upp och genomföra projekt. Där har vi också, tror jag, en stor samsyn kring hur vi ska kunna utveckla projektledning och vår egen administrativa överbyggnad inom SL för att den ska bli bättre och effektivare i att genomföra de olika projekten. Det må vara trygghetsprojekt eller investeringar av annan infrastruktur. För det är klart att om vi beslutar oss för att införa sådana system som kameror, möjligheten att använda nödtelefoner och liknande i tunnelbanesystemet, så ska de fungera! Det är fullständigt oacceptabelt att vi lägger ned hundratals miljoner på investeringar som sedan visar sig inte fungera.

Det finns bra exempel där vi mellan SL och Stockholms stad eller andra kommuner i länet hjälps åt att stödja projekt för att öka tryggheten. Det har varit sådana tidigare satsningar som Farsor och Morsor på stan eller Lugna Gatan – som sedermera dessutom har blivit upphandlade trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafiken. Där ser jag också möjligheter att utveckla detta vidare i samverkan mellan SL och kommunerna. Det är till exempel så att vi satsar på att se till att Farsor och Morsor får stöd för att åka runt i kollektivtrafiken, för det ökar tryggheten. Andra exempel är våra nya satsningar på stationer i tunnelbanesystemet, där det första exemplet finns vid Östermalmstorg Södra, där det blir mer aktivitet i tunnelbanan med social service dygnet runt. Det handlar inte bara om att kunna köpa en biljett eller att det sitter någon i spårren, utan att det dessutom finns affärer, bibliotek som i det fallet, eller annan service som gör att människor som egentligen inte har ärende i tunnelbanesystemet ändå kommer dit.

Det ökar tryggheten för alla, att det finns människor som rör sig i ett system som tidigare kanske bara var förbindelsegångar som var kala, kalla och tomma och där några enskilda som skulle resa kollektivt med tunnelbanan på kvällen var de enda som rörde sig. Alla de här olika åtgärderna samverkar till att skapa ökad trygghet.

Det vi dessbättre ser är att även om inte utvecklingen är gigantisk i antalet procentenheter fler som tycker att de är trygga i dag i kollektivtrafiken än innan, så ökar i alla fall andelen som känner sig trygga. Det tycker jag är bra.

Det som är bra även med kamerasystemen är att den som vill göra bus i tunnelbanan ska veta att man aldrig kan vara säker på vilken kamera det är som inte fungerar. Det är som med fartkamerorna – även om vi vet att det bara sitter en kamera i en femtedel av dem uppträder vi allihop som om det vore kameror i varje, för vi vet inte vilken som fungerar.

Det är dock inget försvar för att leveransen inte har varit fullgod vad det gäller kamerasytem i bussar och tunnelbana.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 253

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande, de ledamöter som har kraft kvar i salen och de åhörare som tappert lyssnar! Det är en viktig motion som Johan Sjölander har lagt. Jag tycker, precis som de talare som har varit uppe hittills, att det här är frågor där det händer mycket, där det går framåt, där tryggheten ökar – men det är ändå en viktig signal att vi är eniga om att detta är viktigt.

Det finns ett antal brister. Christer Wennerholm har nämnt några. Varje sådan brist gör faktiskt att tryggheten minskar! Trygghet handlar om så oerhört många saker – både de där kamerorna, som man tror skulle funka men som inte funkar, men det handlar också om att det över huvud taget går att ta sig från A till B, att bussen eller pendeltåget kommer. Kan jag inte lita på det så vet jag ju inte ens om jag kommer hem från skolan eller hem från mitt arbete, och då minskar tryggheten.

Bemötande är också en oerhört viktig trygghetsfaktor. Man ska inte behöva bli utskäld när man inte fattar precis vad det är som händer.

Att knapparna fungerar när man ska stiga av – det har jag pratat mycket om – är oerhört viktigt för tryggheten. Att inte veta om chauffören över huvud taget ser att jag ska stiga av gör att jag varje gång måste gå fram och fråga. Antingen får man höra: "Jodå, jag ser" eller också: "Nä, det funka' inte".

Att informationen är tydlig och enstämmig mellan olika aktörer – de senaste veckorna har vi fått prov på motsatsen, det har varit desinformation om det över huvud taget har funnits någon information.

Allt sådant bidrar till att minska tryggheten. Tyvärr är det så att alla sådana faktorer skadar minskar SL:s varumärke.

Samverkan mellan SL och Stockholms stad tas ofta upp. Ja, det är en traditionsenlig samverkan, som åtminstone jag känner att det är viktigt att bryta loss lite grann. Det finns 26 kommuner i det här länet, och Stockholms stad är en av dem. Det måste vi jobba med, och därför tycker jag att det är en viktig att-sats om att samverkan med alla kommuner i länet måste stärkas.

Kommunerna har ett ansvar, men resenärerna skyller ofta på SL. Det pratade faktiskt Christer Wennerholm och jag om på bussen hit i morse. Det är väldigt viktigt att SL och landstinget också tydligt pekar tillbaka och säger: Det är din kommun som har det här ansvaret. Vi ska inte ta på oss det som om det vore SL:s uppgift. Det som är roligt att läsa i svaret till motionen är ändå att den politik som Miljöpartiet driver med emfas, att öka antalet synlig personal ute, att med hjälp av trafikvärdar få personal från instängda kurer och ut i trafiken, faktiskt bidrar till en ökad trygghet. Det är precis det som nu pågår, att man ser till att det blir mer synlig personal ute, så att det finns människor man kan fysiskt fråga om hjälp och som kan ge stöd och råd ute i systemet. Det är bra.

Jag tror att det är en viktig principiell motion. Men det är också en viktig signal från oss här i landstingsfullmäktige att vi tycker att den här frågan är värd att tas på allvar, inte bara besvaras. För vi är inte nöjda, det finns mycket kvar att göra. Därför ska vi bifalla motionen!

Anförande nr 254

Gunilla Roxby Cromvall (V): Även vi i Vänsterpartiet yrkar bifall till motionen, som är väldigt viktig och bra, och dess att-satser – till skillnad mot att anse den besvarad. Nu måste vi faktiskt löpa linan ut kring de riktiga åtgärder som föreslås här.

Som har sagts tidigare är det faktiskt var fjärde SL-resenär som känner sig otrygg. En del kanske inte skulle behöva göra det och en del kanske egentligen har anledning att känna sig mer otrygga än vad de gör. Därför är de här att-satserna väldigt bra och tydliga: Det är det här vi behöver göra. Vi skrev inte det i vår reservation tillsammans med Miljöpartiet, men

jag måste ändå säga att redan i mars skrev jag till polisstyrelsen, där jag också sitter, och till SL och frågade om kameraövervakningen. Tyvärr är det så att vi först i december fick besked om att det som vi hade hört rykten om från bussförarna var sant: kamerorna fungerar inte. Nu tänker jag inte göra politik av det, men det här ger ändå anledning till eftertanke om att vi måste kunna styra SL på ett bättre sätt för att öka resenärernas trygghet i trafiken. Polisen berättade tydligt för mig i april att det var så att kamerorna inte hade bra hårddiskar och att det skulle behövas en nyinvestering. Det har vi som sagt inte hört talas om i SL:s styrelse.

Så bifall till den utmärkta motionen och samtliga att-satser! Jag måste också understryka som Yvonne gjorde: Mer personal ger mer trygghet. I dag används en hel del av personalen i vårt system på felaktigt sätt. Låt dem vara ute hos resenärerna så känner sig alla mycket tryggare! Ge service och trygghet till resenärerna i stället!

Anförande nr 255

Stella Fare (FP): Herr ordförande! Frågan om tryggheten har ju följt oss som sitter i SL-styrelsen under hela mandatperioden, och det gäller säkert många årgångar. Jag menar att vi inte bara bör diskutera hur vi kan öka tryggheten utan också resonera mera analytiskt kring vad det är för sorts kollektivtrafik som ger den största tryggheten.

Historiskt sett har vi ju i Stockholmsområdet varit starkt fokuserade på kapacitet och effektivitet. Vi kör tåg – vi kör inte människor. Det här håller på att förändras. Nu ser man kollektivtrafiken ute i världen mera som en del av samhällsbygget. Då vet alla som själva rör sig i sin stad, i sin förort, i sin stadsdel, i sin kommun, att det här med vad vi människor tycker om är väldigt subjektivt, en fråga om upplevelse. Vilka miljöer som vi dras till är också någonting som man kan hitta gemensamma nämnare kring.

Som ni har hört tidigare i dag och många gånger förr är jag väldigt positiv till spårtrafik – ovan jord, vill jag tillägga. Jag menar att tunnelbanan är ryggraden i vårt system med kapacitetsstark kollektivtrafik, men den har sina akilleshälar och vi måste analysera närmare var dessa svagheter består. Då kan vi vara klara över att när tunnlar och labyrinterna är befolkade av många människor fungerar det, men så fort vi kommer utanför rusningstid, sent på kvällarna, är man visserligen beroende av den här kommunikationen, men det skapar otrygghet att vara under jord, att ta sig ned till plattformarna. Vi har våra största problem i utkanterna av tunnelbanesystemet.

Det är alltså där nätet så att säga slutar som de främsta problemen finns. Det är lätt hänt att man bara skyller det på sociala faktorer, men jag tror att det också har att göra med hur systemet är beskaffat. När det inte är lika tung befolkningstäthet, kommer otryggheten in. Det har med människor att göra.

Vi har pratat mycket om tekniska system, och den stora upphandlingen som gjordes handlade ju mycket om att stärka upp med teknik. Nu kommer det in nya aktörer, som är vana vid befolkningstäta system. Man vet att människor i trafiken är det som gör skillnad. Det är positivt att se att MTR verkligen trycker på att vi ska ha mera av synliga medarbetare i trafiken, på plattformarna, på stationerna, som hjälper resenärerna till rätta.

Så vi måste så att säga ändra vårt tänk när det gäller kollektivtrafiken. Det är en mjuk fråga, det är ingen hård, teknisk fråga där det bara handlar om att uppdatera de tekniska systemen, utan det handlar också om att se kopplingarna till vårt samhällsbygge över lag.

Med de här reflexionerna vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 256

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Stella Fare, jag är uppvuxen med tunnelbanan, uppvuxen i Gubbängen, har alltid rest med tunnelbana och har faktiskt inte upplevt det som något speciellt otryggt. De exempel som jag hänvisade till härrör sig från busstrafiken, som jag faktiskt har levat med de senaste 13 åren tillbaka. För det är där man inte kan köpa

biljetter. Det är där man kanske får ett bemötande som är lite lattjo. Det är där som inte knapparna funkar när jag ska stiga av.

Tunnelbanan stannar vid alla stationer. Där kan jag sitta lugnt, för jag vet att jag kommer av. Men på bussen vet jag inte om jag kommer av eller inte. Kommer bussen eller inte?

Det är en del av det hela. Jag känner att i ditt svar fokuserar du så himla mycket på att otryggheten har med tunnelbanan att göra. Jag hävdar att så är inte fallet, utan det här är en mycket vidare fråga som handlar om en helhetssyn på totalen.

Att det finns människor ute i systemet, ja det är bra!

Anförande nr 257

Stella Fare (FP): Nej, det finns säkert många trygghetsfaktorer i systemet som helhet att ta fasta på, men jag vill ändå säga att jag tog upp den här frågan speciellt eftersom det är många som vurmar för tunnelbana utan att tänka på att en väldigt stor andel av våra kostnader för att öka tryggheten hänför sig just till tunnelbanan. Det är inte bara jag som pratar tunnelbana och otrygghet i ett och samma andetag, utan det gör väldigt ofta SL också.

Vad jag är ute efter är mera en analys av vilka system som har den starkaste trygghetsskapande effekten, så att säga. Mer av sådan analys behöver vi ha, och mindre kring olika tekniska system.

Anförande nr 258

Yvonne Blombäck (MP): Vi fick höra i en tidigare debatt att vi var rädda för att fatta beslut och att ni verkligen var redo för action och inte bara analysera.

Vd:s utredning visar verkligen att det är människor och möjligheten att fysiskt få kontakt med människor som skapar trygghet. Det är inget konstigt, och det gäller i hela systemet.

Det är därför den här motionen är så viktig. Det är viktigt att bifalla den och inte bara säga att den är besvarad, för det är det ni gör. Ni smiter lite grann undan frågan och tycker att det pågår så mycket att det räcker att besvara den, den behöver inte bifallas. Det är det vi kritiserar. Den behöver bifallas, för det är en viktig signal att vi i den här salen tycker att detta är viktiga frågor.

Anförande nr 259

Stella Fare (FP): Besluten kring trygghetspaketen är redan fattade, och det är konsekvenserna av de besluten, som fattades under den förra mandatperioden, som vi nu lever med. Vi ska försöka göra det bästa av de jättelika investeringar som det innebar.

Men för framtiden behöver vi även analysera på en lite annan nivå vad som skapar trygghet och vad som inte gör det. Min uppfattning är den, att om de får välja så föredrar människor att vistas ovan jord även när de reser kollektivt.

Anförande nr 260

Johan Sjölander (S): Herr ordförande! Jag börjar så klart med att tacka för de varma ord som har sagts från båda talarstolarna, även om jag särskilt vill tacka för bifallsyrkandet från den här talarstolen och inte känner samma glädje från den andra. Men det finns ändå en uppslutning här i salen både bakom att trygghetsfrågorna är viktiga – vilket egentligen är ganska självklart – och, vilket gläder mig mer, bakom den syn som ligger till grund för motionen om hur tryggheten skapas och hur vi jobbar med de här frågorna. Flera har här nämnt något som är ett huvudtema i motionen, nämligen den mänskliga närvaron. Vi bygger inte bort otryggheten i kollektivtrafiken genom att göra den mer omänsklig utan genom att

göra den mer mänsklig. Det synsättet har jag försökt uttrycka i motionen, och jag upplever att det finns stöd för det.

Christer Wennerholm nämnde tidigare Farsor och Morsor på stan. Jag vill börja med att ge majoriteten beröm för den briljanta idén att låta folk åka gratis på SL. Jag önskar bara att jag hade kommit på den själv innan jag skrev motionen, då hade den stått med. Även Lugna Gatan nämndes.

Vi vet ju att det funkar, så varför inte vara offensiva? Varför inte göra som motionen säger och gå fram offensivt mot kommunerna och de här organisationerna, ta initiativet? Det behöver inte utredas att det funkar, vi har sett att det funkar med samverkan, med mer mänsklig närvaro.

Jag måste också kommentera Stella Fares argumentation, som ju som vanligt har udden riktad mot vår tunnelbana och kollektivtrafik under jord. Först och främst delar jag inte analysen. Det kan ha att göra med att jag som är van vid och uppväxt i tunnelbanan känner mig ganska trygg personligen. Men även om den stämde, om det vore så att det fanns en ökad otrygghet – jag tror nu inte att det är så – kan vi ge upp den delen av kollektivtrafiken? Nej.

Det är klart att det går att bygga en kollektivtrafik även under jord där folk känner sig trygga och hemma, vi upplever det ju.

Så det är en märklig argumentation att vi bara genom att bygga nya spårvagnslinjer kan skapa trygghet, för så är icke fallet.

Visst går det att skapa en tunnelbana, ett pendeltågssystem, en busstrafik – ja kanske till och med en trådbustrafik, vem vet – där människor känner trygghet och vågar färdas tack vare mänsklig närvaro, tack vare samverkan mellan olika parter, tack vare ett synsätt att kollektivtrafiken inte är någonting skilt från samhället i övrigt utan en integrerad del, där vi tar nytta av människors vilja att leva och verka i en stad och ett län där vi lever trygga tillsammans även i kollektivtrafiken.

Återigen bifall till motionen, och tack så hemskt mycket för allt fint som har sagts i debatten än så länge!

Anförande nr 261

Stella Fare (FP): Johan, först vill jag gärna säga att även jag är uppvuxen med tunnelbanan som mitt främsta fortskaffningsmedel, så jag åker också mycket tunnelbana i dag och det fungerar oerhört bra.

Vad jag tycker är viktigt är att vi börjar skilja på de olika trafikslagen och analyserar deras för- och nackdelar.

Jag brukar alltid börja med att säga att tunnelbanan är ryggraden i vårt system, och vi är stolta över den, vi stockholmare. Men när staden och länet växer, måste kollektivtrafiken också växa, som Christer Wennerholm brukar säga. I det läget måste vi välja, och för att kunna välja måste man analysera. Det är det jag efterlyser.

Jag tycker att jag saknar det lite grann i din motion.

Anförande nr 262

Johan Sjöländ (S): Men när staden och länet växer kan vi inte välja bort den kapacitetsstarka kollektivtrafiken, som tar med oss människor, som behöver växa med denna stad. Tvärtom måste vi bygga den, och vi måste bygga den trygg och modern och framåt-syftande.

Problemet uppstår när man tror att man kan säga nej till framtiden, Stella Fare. Man kan inte säga nej till framtiden. Framtiden finns i att vi är många människor i den här staden som behöver flytta oss, ofta samtidigt till samma ställe. Den framtiden måste vi hantera, vi måste göra det med trygghet och då är den mänskliga vägen rätt väg att gå.

Anförande nr 263

Stella Fare (FP): Med den mänskliga vägen menar du mer mänsklig närvaro, vad jag förstår – det är det som är ditt förslag. Jag tycker det är rätt och riktigt. Men vi kan ändå inte utgå från att vi i framtiden behöver horder av väktare och kontrakt med alla möjliga frivilliga organisationer för att människor ska känna sig trygga, utan systemen måste så att säga ha en inneboende trygghet.

Det har fattats någonting i Stockholm, och det håller vi på att rätta till, nämligen en kapacitetsstark spårtrafik ovan jord som kompletterar de andra färdmedlen vi har. Det betyder inte att man säger nej till tunnelbana. Vi säger bara: Det har fattats någonting. Vi behöver komma ikapp resten av Europa, inte sitta fast i kalendern från 1968 vilket jag tycker att många av er gör.

Anförande nr 264

Charlotte Broberg (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Trygghet i kollektivtrafiken är en mycket viktig fråga. Man ska kunna känna sig trygg när man reser kollektivt.

Det arbete som alliansen har gjort har också gett mycket goda resultat. I dag är det betydligt fler som känner sig trygga när de åker kollektivt – andelen har ökat de senaste tre åren, vilket vi är stolta över. Andelen kvinnor som känner sig trygga när de reser ensamma på kvällar och nätter har också ökat, från 60 till 67 procent. Den största förändringen finns generellt på tunnelbanan och pendeltågen, också där på kvällar och nätter, då kvinnor känner sig betydligt tryggare i dag. Men naturligtvis finns det fortfarande brister, och vi ska självfallet göra vad vi kan för att bli ännu bättre.

En viktig sak är ju, som nästan alla här har pratat om och som vi alla är eniga om, att vi behöver öka närvaron av personal. Det handlar om poliser, ordningsvakter, trygghetspersonal, men även om ideella organisationer. Särskilt tror jag det är kvällar och nätter som vi behöver detta.

De ideella organisationerna är det viktigt att vi utvecklar samarbetet med. Johan nämnde själv att de har möjlighet att åka kollektivt gratis när de är ute och arbetar med Lugna Gatan och annat i SL, och det är mycket positivt.

Jag tycker det är glädjande att vi har en enighet i dessa frågor över partilinjerna, och jag tycker därmed att vi kan anse motionen besvarad.

Anförande nr 265

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande, fullmäktige! Det är inte fler väktare vi behöver. Vi behöver mer serviceinriktad personal. Fler personal ger större trygghet.

Jag begärde ordet när Stella Fare talade, för jag tänkte att nu måste vi reda ut begreppen här. I det här inlägget tänker jag fokusera på två av att-satserna, faktiskt ur ett genusperspektiv.

Det vi kvinnor är väldigt otrygga för är vägen till och från stationen eller hållplatsen. Jag har pratat med många män och kvinnor om det här, och jag tror att många kvinnor här inne känner igen sig: vi är ofta rädda för att bli våldtagna när vi är ute och går själva. Och män känner sig väldigt besvärade av det här. Om man går bakom en kvinna, hur ska man då göra som man – ska man skrika: Nej, jag är ingen våldtäktsman, var inte rädd för mig! Det kan man ju inte! Alla blir på något sätt maktlösa. Folk har lite olika teknik, man kan låtsas prata i

telefon eller gå över till andra sidan. Jag har till och med träffat män som går världens omvägar för att slippa gå bakom den där kvinnan.

Därför är att-satsen om att lyfta frågan med kommunerna jätteviktig. Ta bort skymmande buskage, gör vägen till och från hållplatsen eller stationen trygg!

När jag går från en av mina stationer, Telefonplan, ska jag gå 2 kilometer där inte en kotte kan höra om jag skriker på hjälp. Det är inget tryggt!

Då kanske man i stället skulle ha en annan trafikeringsplan, så även av den anledningen kan det behövas lite större turtäthet till vissa områden därför att det är otryggt för folk att gå där.

En annan av de stationer som jag passerar – för att ytterligare förtydliga vikten av att lyfta trygghetsfrågorna med kommunen – är Älvsjö station. Där är det ofta ungdomsbråk med gäng, som gör att ungdomar känner sig otrygga. Det är exempel på en sådan punkt som man kan diskutera med kommunerna på samråden. Vad kan vi göra för att säkra upp att alla kollektivresenärer som passerar Älvsjö station är trygga även på kvällar, nätter och tidiga morgnar?

Därför är det bifall till de här väldigt bra att-satserna, inte bara besvarande. Vi har mycket att göra, för 33 procent av kvinnorna är fortfarande otrygga – och det har som sagt inte att göra med vilket trafikslag de åker.

Anförande nr 266

Charlotte Broberg (M): Mycket kort replik. Jag håller helt med dig, Gunilla. Det handlar mycket om just vägen hem från tunnelbanan.

Det finns en ny tjänst, ett telefonnummer man kan ringa som kallas Trygghetsknappen. Då har du någon i luren, som finns med under hela resan. Du behöver inte fejka att du talar med någon, utan det finns verkligen någon i luren under hela resan hem. Det tipset finns hos polisen.

Anförande nr 267

Stella Fare (FP): Jo, jag tror nog att vägen till och från tunnelbanan är en del av tunnelbanans problematik: att det är planerat som det är och att stationerna har den utformning som de har och att de inte ligger på ett sådant sätt att man kan säga att man får en trygg upplevelse kvällstid och nattetid.

Jag hade en gång som en av mina absoluta hjärtefrågor, att förbättra belysningen till och från tunnelbanan. Vi har ju haft olika vågor av våldtäktstrender i Stockholmsområdet, och jag vet att den nuvarande alliansen i Stockholm också har prioriterat detta med belysningen, just kring tunnelbanestationerna. Det är ett stort problem med överfall nattetid och kvällstid.

Men jag vill också säga – och jag tycker vi behöver prata mer om det – att även männen känner sig otrygga i tunnelbanan sent om kvällarna. Jag har pratat med flera bilister som säger att de aldrig skulle välja tunnelbanan kvällstid om de ska hem efter bio och så vidare – aldrig! – av trygghetsskäl.

Förste vice ordföranden: Nu när överläggningen är avslutad kan jag berätta att jag ibland blir lite nyfiken på varför ni begär replik. Replik får man inte för att prata en gång till, utan det ska finnas ett skäl att begära replik. Det är antingen för att rätta ett sakfel eller att man blivit utsatt för något riktigt vulgärt påhopp – det är ungefär de kraven som ställs. Annars tolkar jag det som att ni bara vill prata en gång till, och det är inte repliken avsedd till. Alldeles strax ska ni få en snällare ordförande, men först ska vi fatta beslut i det här ärendet.

§ 15 Motion 2008:33 av Raymond Wigg m.fl. (MP) om deltagande i Europeiska Trafikantveckan

Anförande nr 268

Landstingsrådet W i g g (MP): Ordförande! Tack, Christer, för ett bra svar. Jag instämmer med dig och tycker att det är bra att vi inte ska delta i European Mobility Week 2009, eftersom det redan är överspelat. Det vore svårt att vrida tiden tillbaka.

Däremot tycker jag att företeelsen Europeiska Trafikantveckan är värd att titta lite närmare på. Det är ju ett årligt återkommande evenemang, initierat av EU, av Margot Wallström när hon var kommissionär. Det är, som jag ser det, en möjlighet att agera och visa vad vi för-tjänstfullt arbetar med inom kollektivtrafiken och inom övrig landstingsverksamhet. Du säger ju också i ditt svar att man måste noga analysera vad man ska göra och när man ska delta.

Jag tycker att vi skulle kunna ta någon form av övergripande beslut eller policy för hur vi ska förhålla oss till detta. Det återkommer ju som sagt varje år. Ena året är det si, andra året så. Just i år är temat hälsa. Det kan vara bra att veta, för det berör ju inte bara kollektivtrafiken utan också övriga verksamheter, även om kollektivtrafiken är hjärtat i landstingets miljö-verksamhet – där är vi också eniga, Christer, för du säger ju att kollektivtrafiken är den största miljöinsatsen. Då är det inte bara SL utan WÅAB, färdtjänsten, Aisab och miljöambulanser och så vidare, och regionplanenämnden som ska visa upp hur vi i landstinget planerar att bebygga och utveckla vår region så att den blir hållbar på lång sikt och hur hälsa och miljö hänger ihop.

Det är också så att Stockholms läns landsting samverkar med forskningen på Karolinska Institutet, med Folkhälsoinstitutet och Karolinska Folkhälsoakademien som vi ju delar ansvaret med KI för. Och det handlar, som du också skriver, om att samverka med kommuner men också med andra delar av samhället i Stockholmsregionen – frivilligorganisationer som Cykelfrämjandet och Naturskyddsföreningen.

När vi nu fick vår motion behandlad, vilket tog sin tid, så lade vi eftersom den redan är överspelad – 2009 hade redan inträffat och nu är det 2010 – tillsammans med Vänsterpartiet ett förslag i landstingsstyrelsen om ett uppdrag att pröva att delta under 2010, speciellt med tanke på att temat då är hälsa.

Vi tycker också att landstinget ska ta initiativet och bjuda in de aktörer som jag har talat om till ett deltagande i arrangemanget. Med naturlighet tycker jag att det är ett övergripande organ i landstinget som bör ta ansvar för att samverka, planera och leda ett sådant samarbete från landstingets sida, det vill säga miljöavdelningen. Det är de sakerna som vi bör tänka på och ta ställning till.

Nu är det ju val i år, men varför ska inte landstingets verksamheter fortsätta att visa upp hur man arbetar med miljöfrågor, hälsofrågor och kollektivtrafikfrågor även om det är valår? Det ska väl inte hindra att vi deltar i ett arrangemang? Det är som om hela landstinget måste stanna upp vart fjärde år bara för att det är val. Jag tycker att man ska fortsätta att arbeta och visa framfötterna även under ett valår.

Därmed yrkar jag bifall till vår reservation i landstingsstyrelsen, vilken inte är likalydande med motionen, som jag hoppas att du uppmärksammar, Christer.

Anförande nr 269

J a n S t r ö m d a h l (V): Glesnande skaror! Från Vänsterpartiets sida yrkar vi bifall till det gemensamma utlåtandet i landstingsstyrelsen med Miljöpartiet.

Man kan säga att idén om en europeisk trafikantvecka har en grund och en historisk början i någonting som på sin tid kallades för Bilfria dagen. Det här är en utvidgning av Bilfria dagen, men det är klart att Europeiska Trafikantveckan också borde innehålla den aspekten.

Ska den bilfria veckan fungera, krävs det ju en rejäl insats från SL, som borde sköta en förstärkt kollektivtrafik under detta evenemang.

Vi tycker att det här skulle vara ett bra sätt att lyfta frågorna och propagera för de hälso-, miljö- och klimatfrågor som naturligen tas upp i det här sammanhanget. Som Raymond sade kan vi inte heller se någon nackdel med att det är valår. Det kan ju vara så att miljöintresset är någonting som också stimulerar intresset för att delta i valen. Jag tycker att det här är väldigt intressant att försöka få en fortsättning på.

Jag vill bara fråga Raymond Wigg en sak. Du sade att du ville ha ett princip beslut om en fortsättning, så att vi inte varje år kommer för sent när det gäller att behandla frågan i landstinget, men jag har inte sett någon sådan formulering i något beslutsförslag. Tänker du presentera det?

Anförande nr 270

Landstingsrådet W i g g (MP): Ordförande! Ja, jag tror att jag platsar in i Connys kategorier när man får ta replik och inte.

Jag kan säga så här. Först och främst skulle jag vilja att föredragande landstingsråd eller någon annan från majoritetssidan gick upp och svarade på motionen även muntligt och inte bara skriftligt – det vore trevligt.

Men jag lyfter också frågan därför att det inte ska behövas ett återkommande motionerande eller ställningstagande till sådana här evenemang, utan vi borde ha någon form av policy. Jag vet att detta också kommer att lyftas i det nya miljöprogrammet, hur vi ska kommunicera vad vi gör i landstinget vad det gäller miljö, hälsa och kollektivtrafik.

Så jag avvaktar med ett tilläggsförslag. Det var en tanke som jag lyfte. Kanske kommer jag att väcka en ny motion om det.

Anförande nr 271

J a n S t r ö m d a h l (V): Jag välkomnar det initiativet.

Bara ett påpekande: Jag tror det är väldigt viktigt att man ser det här tillfället som någonting för gräsrotterna i stan, mer än för de slipsgubbar som går på IT-kongresserna.

Anförande nr 272

Landstingsrådet W i g g (MP): Självklart, Jan, ska det röra gräsrotterna – och inte bara i stan utan i hela länet!

Anförande nr 273

Y v o n n e B l o m b ä c k (MP): Ordförande! Det är en viktig motion det här också, och jag måste säga att jag tycker det är väldigt synd att den borgerliga alliansen väljer att negligera motionen genom att inte ens gå upp och svara utifrån hur det är i nuläget och utifrån det som är sagt senast i landstingsstyrelsen, utan man hänvisar till att det hela gäller 2009 som om det var det som var grejen. Men det hela har alltså uppdaterats för att gälla 2010, och i motionssvaret nämns ingenting om det utan man pratar bara om vad som gällde 2009.

Så här kan man hålla på, om man tycker att frågan inte är mer värd än så. Det är också beklämmande, därför att Europeiska Trafikantveckan är stor i Europa, och initiativet kommer ifrån EU-kommissionen. Oftast är det ju ni som brukar lovorda EU, inte vi, så det är lite omvända roller i det här sammanhanget.

Det är fler och fler stora städer, fler och fler regioner, som faktiskt gör detta varje år – därför att det är en viktig signal. Då kan väl inte vi här i Stockholms läns landsting sitta och säga: Ja ja, nu är det för sent ute igen, så vi tänker inte göra någonting. Nej, det tycker jag är svagt! Frågan är värd mer än så.

När det nu inte finns något principbeslut, kan ni väl åtminstone gå upp och säga om ni tycker att det är en intressant fråga för er borgerliga allians att jobba med inför kommande mandatperioder eller inför kommande politiker, eller om ni tycker, som jag tycker att man kan utläsa av motionssvaret, att det här är ingenting som man ska pyssla med. Möjligen kan man titta på det och utvärdera. Och så nämner man bara SL. Landstinget är mycket mer än så – speciellt om temat är hälsa! Hur mycket mer landstingsfrågor kan det beröra?

Det är en oerhört stor fråga, och den kunde man göra någonting viktigt av. Men tystnaden är också intressant!

Jag yrkar bifall till vår reservation i landstingsstyrelsen.

Anförande nr 274

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m (M)**: Herr ordförande, landstingsfullmäktige! Apropå SL:s arbete och landstingets miljöarbete – SL är för övrigt en stor miljöarbetsapparat, för utan alla dess insatser varje dag, varje vecka året runt skulle inte vår region fungera, det är alla överens om – kan vi med stolthet konstatera att en av huvudorsakerna till att Stockholm är miljöhuvudstad i Europa i år är det jobb som SL gör och de miljöinsatser som kollektivtrafiken i Stockholm gör. Det är väl ett sätt att uppmärksamma miljöinsatserna inte bara vid ett tillfälle utan under ett helt år.

Sedan är det på det sättet att det vi har lagt förslag om i landstingsstyrelsen är förslaget i motionen, med förlov sagt, Yvonne. Att sedan ni har lagt ett nytt förslag ovanpå vårt sätt att behandla motionen står för dig. Det kan ju ni göra, men vi har valt att behandla motionen och det förslag som ligger där.

I övrigt hänvisar jag, herr ordförande, till att vi som sagt bedriver miljöarbete hela året och inte bara vid en enskild tidpunkt. Därmed yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 275

Landstingsrådet **W i g g (MP)**: Tack, ordförande! Jag ska väl tacka dig, Christer, för ditt inlägg. Icke förty var det ganska trist och negativt.

Att ni väljer att behandla en motion som rör en aktivitet under 2009 år 2010 kan väl inte tyckas vara speciellt tillfredsställande, vare sig från vår synpunkt som har lagt motionen eller ens från majoritetens. Att man väljer att behandla en motionen ett år senare än den läggs, för att då konstatera att den inte är aktuell längre, tycker jag är ett väldigt tråkigt sätt.

Jag måste säga att ni i ert svar ändå lyfter upp att man eventuellt kan delta i Europeiska Trafikantveckan. Jag konstaterar efter ditt svar nu att jag väl får återkomma med en ny motion om Europeiska Trafikantveckan 2010. Jag ska komplettera den med att man tar ett strategibeslut.

Det är ändå så att det miljöarbete som vi bedriver varje dag i landstinget, det här året dessutom kopplat till hälsa, kommunicerar vi ut, som vi har tagit beslut om tillsammans. Då måste man tänka strategiskt: Är det bättre med en reklamkampanj i tunnelbanan, på pendeltågen och i bussarna, som det var ett tag, eller ska vi lägga våra krafter på till exempel en sådan här utåtriktad aktivitet? Det tycker jag är ett viktigt strategiskt kommunikationsbeslut. Men jag får väl återkomma, när du nu inte tycker att den här motionen är värd att besvara. Det är väldigt tråkigt, men jag ser ju på din attityd att så är fallet. Jag yrkar ändå bifall till vår reservation i landstingsstyrelsen.

§ 16 Motion 2008:40 av Jan Strömdahl (V) om tunnelbanan Slussen – Gamla Stan

Anförande nr 276

Jan Strömdahl (V): Den här motionen skrevs när det hade presenterats lite olika förslag till hur Slussen skulle rustas upp och byggas om. Då dök det upp ett förslag utanför de officiella tävlingsförslagen som innebar att man skulle sänka den tunnelbana som i dag går mellan Slussen och Gamla stan. Den skulle sänkas ned under vatten, och man skulle ha en gemensam station Slussen-Gamla stan i underjordiskt läge. Det skulle ge helt andra förutsättningar för utformningen av Slussenområdet. Det skulle ge förutsättningar för att på sikt också få bort Centralbron.

SL har tittat på förslaget och sagt att det är för komplicerat och förmodligen för dyrt och innebär väldigt långa tider av provisorier, då man måste stänga av alla linjers tunnelbanetrafik förbi Slussen. Sedan har det i och för sig visat sig att det räcker med att minska trafiken – man kan köra delar av den nuvarande trafiken samtidigt som man kopplar in nya spår.

Vi har ändå valt att säga: Okej. Vi känner oss inte övertygade. SL:s och landstingets vilja att göra något så pass radikalt är väldigt liten.

Nu i dagarna har det kanske slutliga förslaget till Slussens ombyggnad presenterats. Det ställs ut nere på Slussen. Det värsta med det är att det bygger på en trafiklösning från 60-talet där Skeppsbron i backe upp mot Slussen blir en åttafilig väg som är lika bred som Essingeleden och dubbelt så bred som den tilltänkta Förbifart Stockholm.

Detta illustrerar också klimataspekten. Här bygger man en trafiklösning rakt genom Stockholm som är en följd av 60-talets trafikplanering där allt skulle lösas med ökad bilism. I förlängningen innebär den lösningen att man ökar risken för vatteninträngning i tunnelbanan.

Hur hänger det ihop? Jo, i och med att vi och övriga västlänningar bara bygger vidare på våra utsläpp av koldioxid överbelastar vi jorden mer och mer. Utsikterna för att havsvattennivåerna ska höjas ökar med denna stress på jorden och de ökade utsläppen. Slussenlösningen är ett uttryck för att vi skiter i framtidens klimat, och det påverkar också situationen för tunnelbanan. Om saltvattennivån höjs med uppemot en och en halv meter blir det över-
svämning i tunnelbanan.

Anförande nr 277

Landstingsrådet Wennerholm (M): Herr ordförande! Jag kan fatta mig kort. Man kan konstatera att det förslag som motionären väcker enligt ett överslag skulle kosta mellan 6 och 10 miljarder kronor. Jag skulle vilja säga att det är för en kosmetisk åtgärd. Om man hade hur mycket pengar som helst skulle vi nog på många håll vilja få ned både bilar och tåg i tunnlar, men det är inte det mest angelägna om vi ska investera för att få bättre och kapacitetsstärkt kollektivtrafik. Det handlar bara om att få en kosmetisk förändring vid Slussen.

Vi har däremot anledning att satsa på att få bättre kapacitet och miljö i många av våra andra trafiksystem. Där skulle de 6-10 miljarderna komma bättre till användning. Enligt min mening är motionens förslag att kasta pengarna i sjön. Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 278

Jan Strömdahl (V): Detta visar bara att Christer G. Wennerholm inte lyssnar och inte är intresserad av de långsiktiga aspekterna på detta. Det handlar inte om kosmetik. En aspekt som vi tar upp i förslaget är att varken landstinget, kommunen eller SL har tittat på det problem som kommer att uppstå med höjda havsvattennivåer. Det gäller inte bara globalt utan också Saltsjön, som går in i Stockholm. Ni kanske räknar med att bygga slussar

vid Oskar-Fredriksborg eller något sådant? Problematiken för tunnelbanan är kanske inte akut, men den ligger i tidsperioden mellan 2010 och 2100. De investeringar som nu görs i Slussenbygget kommer att leva vidare i ett par hundra år. Under den tid som de ska fungera ökar alltså risken för inströmning av vatten i tunnelbanesystemet. Jag tycker att det är ansvarslöst att inte åtminstone tänka till om detta problem.

Alternativet är att låta Saltsjön rinna in i Mälaren och förstöra den som dricksvattentäkt. Jag vet inte vem som vill ta på sig ansvaret för det.

Vårt enkla yrkande är att man ska titta på hur detta problem ska hanteras, så att man inte likt strutsen stoppar huvudet i sanden eller förlitar sig på att vi ska lösa klimatproblemen samtidigt som vi bygger in en åttafilig motorväg i Slussen. Jag ska tillägga att jag tycker att det är lite konstigt att Miljöpartiet inte har fattat den här problematiken. Ni brukar ju vara på hugget annars.

Anförande nr 279

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Jan Strömdahl, vi är på hugget! Vi är som vanligt kreativa. Vår grundläggande inställning till detta är att det känns lite fel att gräva ned tunnelbanan, för man borde egentligen gräva ned Centralbron. Dessutom innebär förslaget gigantiskt stora ingrepp på Södermalm. Det är därför vi inte tycker att den här motionen är så fiffig.

Dessutom kan jag ur resenärssynpunkt säga att det känns fel att ha en station mittemellan Gamla stan och Slussen när resenärernas målpunkter finns antingen i Gamla stan eller på Södermalm. Det blir långa transportvägar att gå. Ur den aspekten är det hela inte så genomtänkt.

Om det nu blir en sådan vattenhöjning skulle man kunna glasa in tunnelbanan på den sträckan, alltså göra en glastub runt den. Det är ett alternativ till att gräva ned den – en lösning som inte är optimal ur någon synvinkel. Då kan man gräva ned Centralbron i stället.

Jag yrkar bifall till vår reservation i landstingsstyrelsen.

Anförande nr 280

Jan Strömdahl (V): Ska man bli av med Centralbron är vårt förslag en möjlighet. Den bygger ju på tunnelbanan, så det är svårt att bara ta bort Centralbron utan att samtidigt göra något åt tunnelbanan.

Att lägga ett glasrör runt den nuvarande tunnelbanan är kanske en möjlig lösning, men jag skulle då vilja att man från SL:s sida tittar på det. Man skulle kunna vara så förutseende från majoritetens sida att man erkänner problematiken och tittar på lösningar. Det är det vi efterlyser.

Anförande nr 281

Yvonne Blombäck (MP): Jag har all respekt för det du säger, Jan Strömdahl, men jag kan ändå känna att det kanske inte är detta som vi ska prioritera just nu när det finns en hel del andra frågor. Givetvis ska man vara framsynt, men just den här åtgärden känns inte jätteviktig. Om ni tycker att den är jätteviktig ur Stockholms stads synvinkel får ni väcka den i detaljplanearbetet, men det råder Stockholms stad över och inte SL. Vi står fast vid vårt uttalande.

Anförande nr 282

Vivianne Gunnarsson (MP): Det finns en aspekt på den här motionen som handlar om säkerhet. Miljöpartiet har tidigare väckt en sårbarhetsmotion som handlar bland annat om säkerhet i tunnelbanan. Det är inte bara en SL-fråga, utan även Stockholms stad och till och med regeringen har funktioner nere i tunnelbanan.

Jag håller verkligen med om att något måste göras ganska snabbt för att klara ut säkerhets-situationen för tunnelbanan vi Gamla stan. Det ligger inom hundraårsflödet – som ju kan komma nr som helst – att det rinner ned vatten där. Det gjorde det ju nästan för fyra eller fem år sedan, och då fick vi i Stockholms stad rapporter från Brandförsvaret varje dag.

Med tanke på detta hade det kanske kunnat vara en lite annan vinkling på svaret. Man skulle kunna ta en kontakt med Stockholms stad och länsstyrelsen för att hantera just säkerhets-frågan, som är ett delat ansvar.

Anförande nr 283

Jan Strömdahl (V): Jag tackar Vivianne för den synpunkten. Jag vill också påpeka att när man i Stockholms stad har hanterat säkerhetsfrågan talar man, liksom SL i sitt svar, bara om Mälarens höjning på grund av ökat tillflöde. Det är en akut risk, men den stora ris-ken är att vi vet att havsvattennivån höjs. Den kommer under de närmaste århundradena att höjas rejält.

§ 17 Motion 2009:5 av Sverre Launy (V) om ny spårbunden tvärförbindelse**Anförande nr 284**

Sverre Launy (V): Ordförande, ledamöter! Vi har vid ett antal tillfällen här i dag fått höra hur mycket alliansen älskar spår. Det gör man kanske när det gäller innerstan och Spårväg Syd, men därutöver är nog intresset begränsat, tyvärr.

Jag ska läsa motionens att-sats: Att uppdra åt landstingsstyrelsen och SL att uppvakta Ban-verket, SJ, regeringen och berörda kommuner i syfte att få till stånd byggandet av ett nytt dubbelspår till Nynäshamn, förslagsvis från Segersång med anslutning till Grödingebanan. Läger man tonvikten vid den sista bisatsen kanske även Miljöpartiets argument för att avslå motionen faller, för det står "förslagsvis".

Utifrån vad jag har lyckats vaska fram var det 1952 som den första propån om att väg 73, Nynäsvägen, behövde byggas ut. I höst står den klar, 58 år senare. Stora infrastruktursats-ningar tar tid. Motionens syfte är att lyfta en diskussion med de berörda parterna, så att man åtminstone börjar diskutera nödvändiga infrastruktursatsningar på Södertörn. Det är landstingsstyrelsens majoritet helt uppenbart inte intresserad av.

Majoriteten stöder sig på uttalandena från landstingsdirektören och SL:s styrelse där man säger att det som det ska satsas på är vägar. Man hänvisar till utbyggnaden av väg 73. Man säger sedan: "I planerna finns vidare en fortsatt utbyggnad av Södertörnsleden och Förbifart Stockholm som delar av den yttre tvärleden samt en breddning av E4 mellan Hallunda och Södertälje." De satsningar som görs är ensidigt riktade mot biltransporter. Det är något vi måste försöka komma bort ifrån.

Man ställer också en utbyggnad av en tvärförbindelse i motsats till en utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan. Den motsättningen finns inte. Det är ett konstruerat problem. Det ena utesluter inte nödvändigtvis det andra.

En utbyggnad av dubbelspår skulle medföra flera positiva saker. Om man ser till person-transporterna är det med reservation för effekter av arbetslösheten och utanförskapet ungefär 6 000 personer som dagligen pendlar ut från Nynäshamn till arbete någon annan-stans. Genom utbyggnad av dubbelspår enligt motionen skulle man skapa en betydligt bred-dare arbetsmarknad för dessa människor. Nu är de hänvisade till att åka in till Stockholm. I

ett av dokumenten man anför säger man också att det redan i dag finns pendeltågsförbindelse till exempelvis Flemingsberg. Det stämmer, men då måste man åka till Älvsjö först och därifrån åka tillbaka söderut till Flemingsberg. Mellan Nynäshamn och Flemingsberg är det ungefär fyra mil fågelvägen. Det tar en och en halv timme att ta sig den sträckan med pendeltåg, och det tar lika lång tid om man byter till buss i Haninge på grund av alla stopp på sträckan. Det är fullständigt orimligt!

Nynäshamn blir avstängt från ett regionalt centrum där det finns arbetstillfällen och utbildning genom att man avfärdar tanken i motionen. Det vittnar om ett väldigt trångsynt sätt att titta på framtida spårutbyggnader i länet när man väljer att avstyrka motionen. Jag yrkar på samma sätt som Vänsterpartiet gjorde i landstingsstyrelsen, nämligen att man uppdrar åt vd att mer grundligt titta på förutsättningarna för en spårbunden tvärförbindelse i enlighet med motionens förslag.

Anförande nr 285

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Sverre Launy ändrar att-satsen, men den innebär väl ändå att det handlar om dubbelspår från Nynäsbanan till Grödingebanan på något sätt? I det här läget har vi lite för lite på fötterna för att yrka bifall till något sådant.

När det gäller dubbelspår på Nynäsbanan i dess befintliga sträckning har vi inte stöd från vårt parti lokalt. Det är partiella dubbelspår, som nu är utbyggt, som det finns stöd för. För oss är detta alltså en större fråga än så.

Vi står fast vid vårt uttalande och vår reservation i landstingsstyrelsen. Tvärförbindelser är mycket viktigt, och det lyfter Sverre Launy. Vi talar också mycket om det. Men vi måste vara öppna för frågan vilken teknik som passar bäst för den typen av behov: Då behöver man penetrera den här frågan ordentligt. Jag gör gärna det, för det är viktigt med tvärförbindelser och smarta förbindelselänkar till regionala kärnor. Det ligger i grunden för vårt tänk, men jag känner inte att vi kan stå bakom den här motionen sådan den nu ser ut.

Jag är ändå tacksam för att det finns en öppning för en diskussion. Men i dagsläget är jag inte redo att bifalla motionen. Vi har inte diskuterat den i vår partigrupp och i vår Nynäshamnsgrupp, så jag känner mig inte redo att säga något mer än det vi har sagt.

Anförande nr 286

Sverre Launy (V): Ordförande, ledamöter! Jag har inte ändrat i någon att-sats. Ni har bara glömt att där står "förslagsvis". Det är alltså inte läst i något läge. Det har jag aldrig varit. Men någonstans måste man lägga ett förslag. Det kan bli en förbindelse norrut eller söderut, men det får i så fall en utredning framöver utvisa.

Det är lite förvånande att du säger att ni i Miljöpartiet i Nynäshamn inte har stöd för dubbelspår hela vägen. Det har nämligen varit en av deras huvudfrågor under ganska lång tid: Hellre dubbelspår än en utbyggd väg 73. Det var en nyhet för mig, och den förvånar mig.

Ett annat argument för ett dubbelspår till Nynäshamn, och då kan vi bortse från en eventuell hamnutbyggnad i Norvik, är det någon gång nästa år kommer att öppnas en LNG-terminal i anslutning till Nynäs raffinaderi. Det godset, som man kan tycka vad man vill om, ska transporteras någonstans. Som situationen är nu kommer det att bli på väg 73, som redan nu är väldigt hårt belastad, och på väg 225, som ur trafiksäkerhetssynpunkt är en katastrof. Man måste hitta andra lösningar för att transportera den här gasen. Då är järnväg ett vettigt alternativ.

För att undvika att farligt gods i form av flytande naturgas inte ska transporteras in genom Stockholms centrala delar, vilket kommer att bli följden om man använder befintlig järnväg, kan man bygga en tvärförbindelse söderut och leda transporterna där. Men de aspekterna har man över huvud taget inte hanterat i svaret på motionen, och det oroar mig väldigt mycket. Inte nog med att man struntar i viktiga miljöaspekter, man struntar också i de all-

varliga risker det innebär att hantera den typ av farligt gods som flytande naturgas är. Man ska också komma ihåg att när det gäller transporter av den typen av gods på vanlig landsväg finns det egentligen inga restriktioner.

§ 18 Motion 2009:8 av Nanna Wikholm (S) om bättre zongränser i SL-trafiken

Anförande nr 287

Nanna Wikholm (S): Den här motionen handlar om människorna i Stockholms län och de resor som de varje dag gör i vår trafik, och den handlar om de svårigheter som de ibland möter i trafiken och hur vi politiker har ett ansvar för att försöka lösa dem. Det handlar om familjer som min kompis Milla i Hemmesta och hennes killar Oliver och Felix. Det är en familj som kanske någon gång vill ta bussen in till Gustavsberg för att handla lite eller kanske fika nere vid vattnet. Då passerar de en zongräs som gör deras resa mycket dyrare, även om resan inte är särskilt lång till deras kommuncentrum.

Det handlar om min svärfar Ycel i Fisksätra. När han ska ta sig till sitt kommuncentrum passerar han en zongräs och får en dyrare resa. Fisksätraborna passerar en zongräs på nästan alla resor de gör om de inte ska åka till Saltsjöbaden. Detta problem med att resa inom sina kommuner delar de med invånare i Salem, Botkyrka och Österåker.

Ett annat exempel är om min kollega Erica i SL-styrelsen som bor i Huddinge skulle få för sig att åka på kupong för att hälsa på sin kollega Johan. Då kostar hennes bussresa till tunnelbanan i Masmo tre kuponger, även om den bara tar fem minuter, medan den långa resan med tunnelbanan in till stan och hela vägen ut till Hässelby är billigare. Detta är några av alla de exempel som visar hur de zongränser som ritades upp av den borgerliga majoriteten när man avskaffade vårt lyckade försök med enhetstaxa slår. De är ologiska och ställer till många problem.

Familjen i Hemmesta kanske inte tar bussen när det blir så dyrt för hela familjen utan väljer att ta bilen. Då får vi dels ett onödigt utsläpp av skadliga ämnen i luften från bilarna, och vi missar en intäkt i SL-trafiken.

Alla Fisksätrabor har inte gott om pengar. De kanske tvingas ransonera sitt resande när det blir dyrare. Det är många som får problem att ta sig till sina kommuncentrum, till den service man har rätt till i en kommun.

Som reaktion på de här problemen skrev jag min motion för ungefär ett år sedan. Problemen har påtalats också av borgerliga politiker och borgerliga majoriteter i de kommuner där dessa problem finns. Jag hade en förhoppning att vi då, mitt i en mandatperiod, skulle kunna gå upp ur skyttegravarna och se om vi kan hitta lösningar som gör livet lite enklare för människorna i vår region. Som politiker har vi ansvar inte bara för att göra alternativen i politiken tydligare utan faktiskt för att försöka göra livet lite drägligare för dem som har valt oss.

Jag insåg också att vi inte skulle komma att få se någon enhetstaxa under den här mandatperioden. Men hur kan vi göra så att systemet med zoner blir mindre dåligt? Svaret på min motion gör mig ganska besviken. Man har inte alls tagit till sig att det kunde vara ett sätt att arbeta på.

Själva svaret är en blandning av propaganda, osakligheter och medvetna missuppfattningar liksom en hel del som inte rör den här debatten. Det här är nämligen inte en debatt om det socialdemokratiska budgetförslaget och faktiskt inte heller om enhetstaxan. Det handlar om hur det rådande systemet kan bli lite bättre, i väntan på enhetstaxa. Motionen handlar om hur vi ska kunna göra det lite bättre för Milla och Felix, för Ycel och hans grannar och för de boende i Nacka, Botkyrka, Huddinge andra kommuner som drabbas hårt av zongräsarna. Jag yrkar bifall till den socialdemokratiska motionen och hoppas att fullmäktige försöker ta detta steg på vägen och komma överens.

Anförande nr 288

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Jag vill börja med det som står i alliansens svar på motionen. På s. 2 skriver man att det skulle bli så otroligt dyrt och innebära att SL tappar mycket pengar om oppositionens förslag när det gällde enkelbiljetter skulle gå igenom.

I svaret utgår ni från att man skulle behöva köpa två biljetter för en enkel resa men att det bara behövs en biljett med dagens system. Bäggedera är lika fel. I Socialdemokraternas, Miljöpartiets och Vänsterns taxa utan zoner åker man på en biljett och betalar högst 35 kronor per resa. I er taxa, den borgerliga alliansens taxa, krävs det minst två biljetter och ofta fler för en enkel resa. Det blir som lägst 40 kronor per resa.

Den här motionen är viktig. Vi var djupt kritiska till att ni införde zoner när vi hade infört enhetstaxa. Ni var i er valrörelse mycket kritiska mot enhetstaxan och var rent förhatliga mot den. Folk hade inte fattat det, så de blev lite chockade när ni tog bort den. Här försöker Nanna Wikholm på ett konstruktivt sätt få bort en del missgynnande effekter som zongräns-systemet har.

I svaret från SL säger man att det inte kommer in så mycket synpunkter på taxesystemet och zongränserna. Nej, men den som tar bilen i stället för kollektivtrafiken hör nog inte av sig till SL om taxan utan låter bara bli att åka med SL. Detta hör jag också från era kolleger ute i kommunerna, som är väldigt upprörda över att systemet är så ologiskt. Vid varje kommunsamråd är det jätteroligt att sitta som miljöpartist och höra hur moderater skäller på moderater för ett system som ni har jättesvårt att försvara.

I sitt yttrande säger SL på s. 7 att samtliga stationer i tunnelbanan skulle hamna i zon A. Det är den enda logiken i systemet. Zongränser skulle också läggas längs en kommungräns men med vissa undantag om det fanns relevanta skäl, det vill säga resandeströmmar till och från centralorter. Vi kan konstatera att de zongränser som ni har infört klyver kommuner. Man kommer inte till och från sin centralort eller sin vårdcentral utan att behöva betala dubbelt så mycket som för en resa med tunnelbanan från Hässelby till Botkyrka. Detta är så ologiskt att ni inte ens själva klarar att förklara det. Därför är det märkligt att ni inte ens är intresserade av att se över ert eget system.

Det står också att hänsyn skulle tas till bussarnas linjesträckning, det vill säga att man skulle undvika att lägga en zongräns som en busslinje passerar. Vi som bor i Värmdö vet att Checkpoint Charlie ligger precis mellan två stationer. Bussförarna säger: Om du kliver av där slipper du betala en biljett till. Det är mitt på en raksträcka som många busslinjer passerar. Totalt ologiskt!

Det skulle också säkras att majoriteten av de boende inte skulle behöva passera en zongräns för att komma till sin närmaste centralort. Detta drabbar i princip 90 procent av alla Värmdöbor, för man kommer inte till sin centralort. Här stämmer inte heller SL:s kriterier. Logiken är obefintlig.

Vi kan inte annat än yrka bifall till motionen. Sedan vet vi att snart är det val, och då blir det andra bullar!

Anförande nr 289

Gunilla Roxby Cromvall (V): Nanna! Det var kreativt att försöka hitta en lösning på detta zonsystem som är så otroligt orättvist. Därför kommer också bifall från Vänsterpartiet.

Bara 10 procent av människorna runt Stockholm åker kollektivt i sina resor. Det är klart, när det är så dyrt och jättekrångligt. Det är ologiskt att dela på kommuner och kommuncentra medan de som åker tunnelbana och åker turtätt ska åka billigast. Det är ologiskt att de som har glesast trafik och får åka längst ska betala mer. Vid en valseger kommer enhetstaxan tillbaka. Det är ett vallöfte från oss. Alla ska betala rättvist mycket.

Vi yrkar bifall till motionen och till vår reservation som vi har gemensamt med Miljöpartiet i landstingsstyrelsen.

Anförande nr 290

A n n a - L e n a Ö s t m a n (S): Vänner! Nu är det dags att prata om zonfrågan igen. Jag tror att det är tredje eller fjärde gången nu.

När vi talade om Skärgårdsprogrammet tidigare kom det fram att vi alla värnade om vår skärgård. Vi som bor på Värmdö vet att vi har något att värna. Vi är rädda om vår miljö. Vi är duktiga på att åka kollektivt in till stan och jobba, men det finns också en grupp ute på Värmdö som inte jobbar och inte behöver ha SL-kort för att åka in till stan varje dag. Där- emot behöver de ibland åka till vårdcentralen, åka och handla eller ta sig till banken i Gustavsberg. För att komma dit får man betala en hög avgift på bussen. Det är mycket billi- gare att åka bil till Gustavsberg, och då tar man förstas bilen. Miljömässigt är det en kata- strof.

I delar av Stockholms län kan man åka 6 mil för samma avgift som man på Värmdö åker 6 km för. Jag tycker att det är skamligt att jag ska behöva gå upp och påpeka det gång på gång i denna talarstol.

På Värmdö betalar vi samma SL-skatt som i andra kommuner. Vi har bara ett kollektivt färdmedel, nämligen bussen. Vi har inget att välja på. Dagens zonindelning skapades med tunnelbanan som grund, har jag läst. Någon tunnelbana har vi inte i vare sig Nacka eller Värmdö. Varför jämfördes vi med detta?

Ett motiv till att man inte har gjort någon översyn är, säger man, att det inte har varit så många som har klagat. Jag vet att både Nacka och Värmdö kommuner har klagat. Tillsam- mans har de åtskilliga tusen resenärer. Många har vänt sig till sina partier, och partierna i sin tur har klagat.

Optimist som jag är hoppas jag att även Nacka och Värmdö ska få ta del av samma förmåner som de norr om Stockholm. Ja, Yvonne, det blir andra bullar!

Anförande nr 291

H e l e n a E k e k i h l (MP): Ordförande, ledamöter! Ta bort zoner och inför enhetstaxa. Som flitig resenär har jag många missnöjda medresenärer i kollektivtrafiken. Jag reser mycket i Norrtälje kommun och ofta till Täby och Stockholm. Om man åker med remsa till Täby stämplas tre markeringar, men många bussförare är okunniga om detta och stämplar fyra. Om man åker till Stockholm, till exempel till Danderyd, är det fyra markeringar som ska stämplas.

Som ni kanske alla vet får man åka två timmar om man stämplar fyra markeringar, men om man måste byta buss och stämpla två markeringar två gånger i följd, till exempel om jag åker till Rimbo och sedan fortsätter in till Stockholm, gäller de likafullt i bara en timme. Det är konstigt, och många busschaufförer och resenärer vet inte om detta. Det blir onödiga dispy- ter och så vidare.

Om en hel familj ska åka från Norrtälje till Stockholm, till exempel för att handla, kanske det blir för dyrt, särskilt om barnen är över 11 år och får betala. Då tar man bilen i stället. Om man som jag måste byta buss är det dessutom väldigt besvärligt om det händer något i trafi- ken. Våra bussar går inte ens varje timme, och det kan vara svårt att ta sig fram i trafiken utan bil.

Jag är för enhetstaxa. När vi hade en sådan förut var det många som var väldigt glada och nöjda och tog bussen i stället för bilen, och när sedan det nuvarande systemet infördes för- stod man inte vad som hade hänt. Det var ju så bra förut.

I svaret från SL står det: "Zongränser kommer alltid att kunna uppfattas som orättvisa." Jag håller med om det. Ta bort zonerna och inför enhetstaxa!

Anförande nr 292

Landstingsrådet **Wennerholm** (M): Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Det är fantastiskt hur verkligheten kan motsäga dikten. Hur i hela friden kan resandet med SL ha kunnat öka så fantastiskt som det har gjort? Med ert resonemang borde det ha störtdykt under alliansens ledning! Folk borde ha flytt från kollektivtrafiken när vi avskaffade enhetstaxan, om man får tro ert resonemang.

Vet ni varför det inte har blivit på det sättet? Jo, för det möjliggjorde för oss att få mer pengar i SL:s budget än ni någonsin har haft i era förslag under den här perioden. För er har det varit nedskärning i trafiken som har gällt. I den första socialdemokratiska budgeten försvann 300 miljoner kronor till bussar för anslutning till tunnelbanan i de av er utpekade så kallade mindre väl lottade områdena.

Trots vad Yvonne Blombäck predikar här i talarstolen är hon inte särskilt påläst på sitt eget förslag. Det är däremot taxexperterna på SL att det blir 10 000 färre resenärer per dag med det förslaget och tio miljoner färre resor per år. Det är SL-styrelsens egna taxexperter som säger det.

I Skåne har man 200 zoner. Det stöds av Miljöpartiet och Socialdemokraterna. Man tycker att det är ett briljant och rättvist system. Ju längre man reser, desto mer kostar resan. I Stockholm har vi ett system som har varit populärt under många år. Man köper möjligheten att resa hur mycket man vill och hur långt man vill under en period. Det kan vara allt från en enskild dag till 30 dagar. Det är ett briljant och omtyckt system.

Jag tror att det är därför resandet i vårt län ökar. Den här majoriteten har inte dränerat SL på pengar och inte kommit populistiska förslag för att vinna valet. Fast ni förlorade valet på det! Folk genomskådade de blå – eller rättare sagt röda – dunsterna. Vi fick majoritet för den politik som vi hade gått till val på, det vill säga att se till att ha pengar för att finansiera utbyggnaden av en bra kvalitet i kollektivtrafiken. Det är det människor vill ha.

När branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik har undersökt detta har man sett att priset kommer på sjunde eller åttonde plats medan kvalitet, punktlighet och utbyggnad av kollektivtrafiken kommer före. Det är tur att resenärerna i den här regionen inte är så korkade att de går på era finter. De inser att det inte finns några gratisluncher. Om vi ska bygga ut för 100 miljarder och samtidigt ha pengar för driften kan man inte lägga fram förslag som innebär 10 000 färre resenärer per dag och tio miljoner färre resor per år.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 293

Nanna Wikholm (S): För dagen diskuterar vi min motion om att göra zongränserna lite mindre komplicerade för människor. Men jag förstod att Christer skulle gå upp i debatten, så jag har tre saker som jag vill säga apropå det han säger.

För det första har vi socialdemokrater haft mer pengar till SL-trafiken i de budgetförslag som ni har röstat ned. Så var det i budgeten för i år, för förra året och för året innan dess.

För det andra var enhetstaxan, denna viktiga reform som vi införde 2006, fullt finansierad. Den har också varit det i våra skuggbudgetar. Det har den varit därför att vi har valt att inte sänka skatten. Vi har prioriterat SL-trafiken, resenärerna och sjukvården före skattesänkningar.

För det tredje är det enda vi vet när det gäller förslagen och beräkningarna utifrån dem att vi har föreslagit en lägre taxa på SL-kortet och på enskilda resor. De kostar i dag 40 kronor.

Med vårt förslag kostar de 35 kronor. Hur de olika rabattsystemen med SL Access kommer att se ut vet varken ni eller vi.

Anförande nr 294

Landstingsrådet **Wennerholm** (M): Ordförande, ledamöter! Om man utgår från priset på en förköpsbiljett eller en SMS-biljett har SL:s taxexperter rätt. Du har fel, Nanna Wikholm. Gå hem och läs på så kommer du att upptäcka det!

För övrigt behöver du mer pengar i din finansiering från landstingsfullmäktige, för du får ett bortfall i biljettintäkter. När du har betalat mellanskillnaden får du mindre pengar över till SL-trafiken än jag. Så är det. Jag är ledsen, Nanna Wikholm.

Anförande nr 295

Nanna Wikholm (S): Vi har diskuterat de ytterligare 50 miljoner som vi ger till SL-trafiken fört. Det är inte det som min motion handlar om. Låt oss återgå till vad motionen handlar om.

Jag vill ha ett svar på varför du säger nej till det som skulle göra livet lättare för Milla, Oliver, Felix och Ycel och de boende i Nacka, Värmdö, Botkyrka och Huddinge. Du säger att det blir för dyrt. Då tycker jag att du är skyldig dem ett svar.

Hur mycket kostar det att flytta zongränsen så att hela Värmdös fastland ryms i samma zon? Det framgår inte i svaret. Det enda som framgår i svaret är att om man skulle göra bytet mitt i en period så kostar det 3 miljoner. Det verkar korkat. Man kan ju göra det vid tidtabellsskifte, förslagsvis när man skiftar till sommartidtabell. SL säger att man behöver två till tre månaders förberedelse, och det är fyra och en halv månad dit.

Vad är kostnaderna för att ändra zongränserna så att de blir enklare för till exempel Värmdöborna? Vad är kostnaderna för att göra det enklare för Nackaborna, så att Fisksätraborna inte behöver betala extra?

Anförande nr 296

Mona Rudenfeldt (S): Ordförande, ledamöter! Hela tunnelbanenätet är en zon. Storleken på Nacka eller Värmdö är knappast större än tunnelbanenätet. Hur kan man skära av ett kommuncentrum, som man har gjort i Värmdö?

I svaret går ni helt emot era egna kriterier, nämligen punkt 4 om närmaste centralort. Det skulle säkras att majoriteten av de boende inte skulle behöva passera en zongräns för att komma till närmaste centralort. Jag kan tala om att det är ca 12 000 personer som bor i centrala Gustavsberg medan vi är 26 000 som bor utanför och alltså måste passera gränsen mellan zon B och zon C.

I centrum finns all offentlig service. Vi har vårdcentral med provtagning, sjukgymnastik, kommunförvaltningarna och så vidare. Jag anser att zongränsen bidrar till demokratiskt underskott. KPR, Kommunernas pensionärsråd, där alla pensionärsorganisationer finns med, skrev till SL genom Värmdö kommun redan 2008 och krävde att Värmdö skulle bli en zon. Nu, när alliansen på olika sätt flirtar med pensionärerna, borde ni väl visa lite lyhördhet?

Vi ser ingen lösning på zonindelningen, men låt mig påtala problemen. Tänk så smidigt det var med enhetstaxa! Nu kan vi tacka alliansen i SL för er syn på den orättvisa zonindelningen. Vi kommer tillbaka i valrörelsen tillsammans med oppositionen i Nacka med flera kommuner. Naturligtvis yrkar jag bifall till Nanna Wikholms motion.

Anförande nr 297

J a n H o l m b e r g (M): Herr ordförande! Jag tror att de flesta i vårt län inte bekymrar sig så mycket om kommungränser. Jag tillhör dem som bor på den norra sidan, och där diskuteras vi knappast kommungränser utan ser dem som något som vi nördar, politiker, har uppfunnit.

Det finns inga gratisluncher, utan man måste betala. Det är vi nog eniga om. Antingen betalar man över skattsedeln, eller så betalar man själv. Vi är också eniga om vikten av kollektivtrafik. Men det finns skillnader i länet. Glesbygd, till exempel uppe i Norrtälje, kan inte ha samma kollektivtrafik som i centrala Stockholm om man inte ska betala mer skatt för den.

Jag förstår inte riktigt hur man räknar här. Jag själv blev senior i slutet av förra året, och jag betalar 13:75 eller 19 kronor för att åka inom en zon. Jag tycker att det är rätt billigt faktiskt. Om man köper remsa, som nog de flesta gör, kostar det 22:50 alternativt 31:75.

Nu säger man att det ska bli billigare med enhetstaxa. Jag kan inte räkna så bra, men det har sagts att det med enhetstaxa skulle kosta 35 kronor. I mina ögon är det dyrare än det är i dag. Det vore bra om jag kunde få veta om man ska höja priset. Man höjer ju mest för dem som åker mest, alltså dem i centrala Stockholm.

Nanna talade om Milla och Oliver. Jag vet inte hur gamla de barnen är, men om de reser på helgerna åker de gratis, så det kan inte vara priset på resan som är det dyra.

Jag önskar besked här. Blir enhetstaxan 35 eller 40 kronor per resa? Det blir i alla fall dyrare än i dag. Då har Christer fel, för om det blir dyrare med enhetstaxan måste det bli mer pengar till SL. Vilket pris är det som gäller om ni viner valet? Det önskar jag ett svar på.

Anförande nr 298

L e n n a r t R o h d i n (FP): Herr ordförande! Det har varit en lång trafikdebatt dag. Det är möjligt att det smittar av sig. Oppositionens företrädare talar om den fantastiska enhetstaxan och tillhåller majoriteten att inte prata om taxor utan att prata om motionens förslag om gränsdragning.

Jag vill ändå inleda mitt inlägg med att säga att jag tycker att oppositionen ska ägna sig åt att prata om enhetstaxa kontra zontaxa, för det är ni mycket bättre på än att ge er in och diskutera hur man ska dra gränserna när det gäller zontaxan. Det finns i alla fall en logik när det gäller enhetstaxan, precis som det gör när det gäller det taxsystem som vi har nu.

Majoriteten prioriterar att få fler människor att resa ofta med periodkort. Vi tror att det är bra för miljön och på många andra sätt. Oppositionen vill att det ska vara billigt att resa enstaka gånger. Det är också logiskt, men det är ett annat synsätt.

När vi kommer till frågan om zongränser, som motionen har tagit upp, måste jag säga att jag blir rätt förbryllad över resonemangen. Jag blir förbryllad när jag hör hur man argumenterar från vänstersidan om orättvisan att tunnelbanesystemet hålls samman.

Vi kan betänka hur våra utanförskapsområden i regionen ser ut och var de ligger någonstans, i tunnelbanesystemets utkanter. Med tanke på hur vänstern brukar använda orden "rättvisa" och "orättvisa" är jag rätt förvånad över att man betraktar det som orättvisa att vi håller ihop det systemet och gör det möjligt för dem som bor i utanförskapsområden att resa till områden där det finns bättre utbud på utbildning, arbetsplatser och liknande.

Ologiskt, har man sagt. Problemet är att om man har en gräns så har man en gräns. Flyttar man på gränsen är det någon annan som hamnar på andra sidan gränsen. Flyttar man på gränsen för Milla och hennes pojkar blir det billigare för dem. Men det blir dyrare för någon annan, som hamnar på fel sida om den nya gränsen. Det är ofrånkomligt. Man kan inte

bortse från det ena och tro att om man bara flyttar gränsen så blir alla glada och nöjda. Det är klart att gränsen har en sådan innebörd. Den logiken ska man nog erkänna.

I motionen sägs det att man – det är väl också logik – ska ta sin utgångspunkt i dels att gränserna inte får dela en kommun, dels att gränssystemet ska bygga på att man betalar beroende på avstånd. Då undrar jag om motionären någonsin har sett en karta över Stockholmsregionen och dess 26 kommuner. De är väldigt olika stora, sträcker sig väldigt olika och har väldigt olika konfiguration på kartan. Att få ihop den logiken, att det dels ska vara samma zon inom en kommun, dels ska vara beroende av avstånd är matematiskt omöjligt, hur stark dator man än använder sig av i det här sammanhanget.

Sedan vill jag bara påpeka: Det har varit många företrädare från Värmdö uppe i debatten. Det är väl ingen tillfällighet. Man kan naturligtvis låtsas som om det är självklart att om man inte har en zongräns som delar Värmdö kommun så hamnar Värmdö kommun automatiskt i zon B. Men det är precis lika logiskt att ett sammanhållet Värmdö kommun skulle hamna i zon C. Jag kan tänka mig ett antal Värmdöbor som skulle bli väldigt upprörda över det.

Anförande nr 299

Nanna Wikholm (S): Lennart visar på ett förtjänstfullt sätt hur komplicerat det är med zoner och hur krångligt det blir för människor på olika sätt.

Jag har en fråga till dig som ordförande i Värmdö kommunsamrådsgrupp. Vi har varit där tillsammans på några kommunsamråd. Kommunens förslag är att hela Värmdös fastland ska vara i en enda zon, det vill säga att man ska flytta ut zongränsen.

Jag har svårt att tro att några skulle bli särskilt upprörda och ledsna över det och tycka att det skulle ställa till det i deras vardag, utan det skulle göra det mycket enklare. Oavsett var kommungränsen går är det ändå Gustavsberg som är centrum i kommunen.

Jag antar att det skulle bli för dyrt att flytta gränsen. Jag frågade Christer men fick inget svar. Har du någon uppfattning, eftersom du säger att det är positivt och negativt att flytta zongränser? Om man flyttar ut zongränsen kanske SL får ta en kostnad, även om jag tror att vi skulle få fler resenärer.

Vad är kostnaden för att lägga Värmdö i en enda zon?

Anförande nr 300

Lennart Rohdin (FP): Herr ordförande! Det framgår väldigt tydligt i majoritetens svar på motionen att med den utrullning av SL Access-systemet som nu pågår öppnas stora möjligheter till mycket större flexibilitet i systemet framöver. Det innebär naturligtvis att om man ska göra justeringar kan det finnas anledning att avvakta tills vi är vid den tidpunkten.

Som det påpekas från SL:s sida: Ska man göra justeringar av gränser – zongränser och liknande – bör man nog göra det i ett större sammanhang än att hitta en gräns som passar just Milla och hennes pojkar. Det bör vara en samlad översyn. Som framgår av svaret från majoritetens sida är dessa saker inte huggna i sten.

Vi tar ett steg i taget. När SL Access-systemet är fullt infört kommer det att innebära stora möjligheter till betydligt större anpassning till enskilda resenärer.

Anförande nr 301

Gunilla Roxby Cromvall (V): Jag måste börja med att kommentera det sista. Den här motionen handlar om bättre zonindelning, eftersom många av oss upplever att det nuvarande systemet är orättvist. Men då får vi precis höra – om jag uppfattade det rätt – är Värmdö är så stort att det borde bli zon C. Ska då Vaxholm och Salem bli zon A? Nej, hela

zonindelningen blir konstig. Det handlar om rättvisa. Den här motionen, Christer G och Jan, handlar om bättre zonindelning.

Egentligen begärde jag replik när Christer sade att andelen kollektivtrafikresenärer har ökat mycket. Ja, eftersom Stockholm har ökat sin befolkning med 1,6 procent varje år, men så stor är inte ökningen för SL. Att SL har fler resenärer beror på den otroligt kraftiga befolkningsökningen.

Christer! Du nämner över huvud taget inte vad motionen handlar om. Jag tror att du känner dig hotad, eftersom enhetstaxan var så populär. Det är många som säger att de verkligen vill ha tillbaka den.

Dagens system är djupt orättvist. Jag vill minnas att vi redan från början, när systemet infördes, sade att det måste omprövas. Och nu kommer synpunkterna igen att systemet måste omprövas. Det är inte logiskt att den som har gles kollektivtrafik ska betala mycket mer. Som vi också har hört har vi den stora klimatutmaningen. Vi måste få framför allt dem som bor ute i kommunerna att åka mer med buss, kanske kombinerat med pendeltåg. Då kan vi inte ta så mycket betalt, eftersom de inte har råd.

Vi i Vänsterpartiet har definitivt budgeterat för att ha ett rättvist system där alla betalar lika mycket för sina resor, för alla betalar samma landstingsskatt.

Anförande nr 302

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Jag ska försöka hålla mig till motionen. Men jag måste ändå bemöta en del av det som har sagts.

Det kommer fram uppgifter som jag inte har sett underlag för. Jag vet att det finns en överenskommelse – åtminstone får jag ofta höra det när jag ställer frågor till SL – om att om en fråga kommer från ett parti ska alla andra delges svaret, så att alla har samma information. Men det gäller inte den information som nu kommer från Christer Wennerholm, som pratar om experterna på taxefrågor, som har beräknat på något sätt som jag inte känner till beräkningsgrunden för. Därför kan jag inte säga om det är rätt eller fel och kan inte ens kommentera utifrån vår budget.

Det jag vet är att vi lägger trängselskatten till kollektivtrafiken, och därmed har vi en halv miljard mer i vår budget. Jag tror ändå att vi har råd att återinföra enhetstaxan.

Sedan jämförs det med remsa och kontantbiljetter. Vi jämför enhetstaxan med kontantbiljetter – inte remsan. Remsan ska försvinna med SL Access-systemet. Det är en stor debatt. Taxesystem är krångliga. Det kan nog alla här inne konstatera.

Allt man kan göra för att göra det enklare för resenärerna tror vi gynnar kollektivtrafiken och kommer att innebära att fler reser med SL-trafiken. Det försök år 2006 som ni hänvisar till var en mycket kort period, när enhetstaxa och trängselavgifter med utökad direktbuss- trafik hann fungera. Det går inte att dra några jättestora slutsatser av det. De brister som fanns har vi rättat till i våra budgetar därefter. Det blir väldigt intressant att se i valrörelsen vilka olika svar vi har.

Svaret från alliansen är att ni tycker att systemet är logiskt. Det ska bli spännande att höra hur ni kan försvara det ute i kranskommunerna. Vi kan ta rättvisefrågan eller frågan om fattiga och rika. Jag vet att det kostar olika för dem som bor i områden i södra Stockholm där man har pendeltåget 2 kilometer åt ena hållet och tunnelbanan 2 kilometer åt andra hållet i samma härad avståndsmässigt från Stockholm. Det är ologiskt.

Men jag tycker det är jättespännande att höra att ni tycker att det är logiskt och tycker att det är försvarbart. Mycket spännande! Det ska bli väldigt roligt att gå ut på gator och torg och prata taxor och zongränser eller inte zongränser. Jag ser fram emot de mötena med människor därute. Jag möter många som inte fattar någonting.

Sedan måste jag rätta mitt yrkande tidigare, för jag trodde att vi stod fast vid det yrkande som vi hade i SL. Uppenbarligen hade det förändrats på vägen, vilket jag inte kände till. Det är en lapsus av mig.

I det här fallet får jag yrka bifall till det vi har sagt i landstingsstyrelsen tillsammans med Vänsterpartiet.

Anförande nr 303

Stella Fare (FP): Det är en intressant diskussion. Det finns många paradoxer i debatten.

SL:s fäder – om man får kalla dem så, för det var ju mest farbröder – slog fast detta med en enhetstaxa baserad på ett månadspris. SL-kortet har betytt otroligt mycket för att få ihop vårt län, för att man ska känna sig som ett "vi". Nu kan man säga att vi har vuxit ur kostymen något och behöver expandera enhetspriserna till andra delar av vår region. Det kommer också olika sådana tilläggskort och annat. Men man måste säga att detta SL-kort har varit en fantastisk framgångsaga.

Sedan 1967 eller något sådant har vi haft en så kallad remsa, som en del människor har någon sorts känslomässig bundenhet till. Själv har jag i många år skämts för denna remsa. Det är ett väldigt gammaldags system när folk står och stämplar. Det övergav man på biblioteken för väldigt länge sedan. SL har det behållit det systemet alldeles för länge.

Det kommer ett nytt, modernt system som det har varit mycket problem med. Men SL Access-kortet är ju lättare att använda och ger smidigare inpassering. Och rabatterna – det var det jag skulle komma till – kvarstår naturligtvis inom SL Access-systemet. Det gäller de rabatter som vi erbjuder redan i dag.

Det är lite motsägelsefullt när talare går upp här och säger: Jag är flitig resenär, och när jag köper min remsa blir det så dyrt. Flitiga resenärer köper ju månadskort. Det är mycket bättre ekonomi att göra det. Jag känner att diskussionen borde sluta med att vi gör mer reklam för månadskortet och riktar oss mer till framför allt pensionärsgrupper, som kanske tror att de kommer billigare undan. En remsa kostar 180 kronor med fullt pris och 110 kronor med reducerat pris. Det kan verka lite. Men man lurar sig själv, för man har ofta behov av att åka fler gånger än remsan räcker till.

Vi ska göra mer reklam för det rabatterade månadskortet, som vi erbjuder alla pensionärer. Det finns också många andra rabatter i systemet som vi kanske borde göra mer reklam för.

Det grundläggande konceptet med ett SL-kort som binder samman hela vårt län är fantastiskt bra. Glöm inte att där hade SL:s fäder verkligen rätt!

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 304

Helena Ekekihl (MP): Jag vill bara göra ett förtydligande. Jag sade att jag var flitig resenär. Men jag sade aldrig att jag åker med remsa. Jag bara berättade om dem som åker med remsa, mina medresenärer.

Anförande nr 305

Nanna Wikholm (S): Det har varit en intressant debatt, tycker jag. Den visar hur komplicerat och hur lätt det kan vara. Vi socialdemokrater står för att det ska vara prisvärt och enkelt att ta sig fram med kollektivtrafiken.

Jag vill bara instämma i den inte alltid vanligt förekommande lovprisningen av ett enhetligt SL-kort. Ibland finns det attacker och förslag på att man skulle bryta upp det kortet, så det känns bra att det finns en uppslutning bakom SL-kortet från den andra sidan. Vi har också i den senaste budgeten lagt fram förslag om att det skulle vara lägre pris.

Det har varit intressanta diskussioner. Tyvärr har väldigt få av dem tagit sin utgångspunkt i hur vi kan göra livet lite enklare för medborgarna i Stockholms län, vilket var andemeningen med min motion. Vi har fått höra en massa ovidkommande saker och en del andra viktiga diskussioner. Men till syvende och sist handlar det om hur vi ska utforma SL-trafiken för framtiden. Då kan vi se att det finns ett antal vägval.

Den här motionen får vi väl lägga till handlingarna och konstatera att vi inte fick särskilt många svar på frågor och inte heller fick några ändringar av zongränser, även om det finns borgerlig majoritet i de kommuner som driver på de frågorna, utan vi får leva med dessa zoner tills medborgarna i Stockholms län röstar fram en annan majoritet, som vågar satsa på SL-trafiken i form av bra driftad trafik med bra turtäthet, men också en satsning på kollektivtrafikresenärerna. De som reser med kort ska ha ett prisvärt alternativ, och de som åker någon gång ibland och som vi behöver få över till vår trafik behöver ha ett prisvärt och enkelt alternativ.

Det har den här debatten visat. Tack för den! Vi ses i valrörelsen, och sedan ska vi ses när vi återinför enhetstaxan.

§ 19 Motion 2009:10 av Lars Dahlberg (S) om höjd säkerhet i SL-trafiken

Anförande nr 306

Landstingsrådet Dahlberg (S): Bilden jag visar är från en tidningsartikel i Aftonbladet i helgen. En 66-årig kvinna halkar på en isfläck på pendeltågsperrongen i Kallhäll, ramlar ner på spåret och blir överkörd.

Min mamma fyllde 67 i förra veckan. Hon bor i Kallhäll. När jag såg artikeln fick jag en kall käre längs ryggraden. Det jag undrade då, när jag skulle möta mina bröder – om det hade varit hon – var: Kan jag se dem i ögonen och säga ”Jag sitter i SL-styrelsen, och vi har gjort allt för att sådant här inte ska behöva hända”? Jag har kommit fram till att jag nog inte kan göra det. Det är en krass verklighet. Det händer olyckor – det har också föredraganden redovisat i svaret. Det går inte att undvika helt.

Jag kunde också ha tagit med mig en annan tidningsartikel. Den var från Roslagsbanan nyligen, där en tonåring blev överkörd.

Syftet med motionen är inte att få en polemik kring att trygghetsskapande åtgärder behöver genomföras i större omfattning, som anges i svaret, eller få en diskussion om att staketen måste fungera bättre och så vidare, utan grunden handlar om en attitydförändring, ett säkerhetstänkande.

Jag skulle vilja se att när spärrvakten på Kallhälls station konstaterar att det är isbeläggning på perrongen, då gör spärrvakten någonting. Det kanske också finns utrustning på stationen så att man kan vidta åtgärder mot isen, alternativt eller kombinerat med att när lokföraren kommer och saktar in och noterar att det är isbeläggning på perrongen, då gör man någonting åt det.

En sådan attityd saknar jag i SL-trafiken, och det är därför sådana här olyckor kan hända.

Jag kan illustrera det med ytterligare ett exempel. När jag åkte från Jakobsberg i går var det is på perrongen. Jag kunde kanske ha halkat där, om jag inte hade varit noga med hur jag gick – det är fullt möjligt. Men när jag kom till Centralen var det isfritt. Med det exemplet vill jag peka på att det går att hålla isfritt, om man tycker att det är ett ansvar som man har och om man är beredd att se det åtagandet.

Det är det motionen handlar om: en attitydförändring. Att bifalla motionen innebär att visa SL-organisationen att vi måste göra mer, att vi måste få in ett annat tänkande när det gäller säkerheten.

Bifall till motionen!

Anförande nr 307

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag delar i mångt och mycket Lars Dahlbergs syn på attityd och uppföljning, för det är ju mycket det som du beskriver i ditt inlägg. Jag är fullständigt övertygad om att vi har en gemensam strävan mot att se till att vi som beställare av trafik blir mycket bättre på uppföljning.

Detta är också ett väldigt tydligt exempel på kvalitetsarbete. Människor ska kunna känna sig trygga att använda kollektivtrafiken. Det gäller till exempel överfall, våld och stöld av plånböcker, handväskor och liknande. Man ska kunna använda kollektivtrafiken utan att vara orolig för att man ska bli skadad eller rent av dödad.

Det ska också vara så ordnat att man inte lockas att ta farliga vägar i stationsmiljöer för att komma med ett tåg när man är lite sen. Ett rent förbiseende eller en chanstagnation kan sluta i en tragedi för en hel familj. Det är klart att vi ska jobba med de frågorna. Där tror jag att vi har en samsyn.

Sedan är frågan om vi gör det bäst genom att besvara eller bifalla en motion. Jag är övertygad om att arbetet med översyn av våra beställningar av entreprenörer – som vi jobbar gemensamt med i SL-styrelsen och där jag vet att vi har stor samsyn – förhoppningsvis kommer att landa i att vår organisation som beställare blir mer inriktad på att följa upp och mäta kvalitet. Det Lars just har beskrivit är bra frågeställningar som handlar om kvalitet. Självfallet ska perrongerna åtgärdas, oavsett om det gäller Stockholms Central eller någon annanstans eller där vi har busshållplatser.

Bekymret i dag, med den snösituation som råder, är att det är ett delat ansvar mellan SL men framför allt kommunerna hur det ser ut med snöröjningen vid busshållplatser och busskurer. Där behöver vi från styrelsens sida vara bättre på att se till att ge uppdrag till den verkställande ledningen att ha bra kontakter med kommuner och kommunala företrädare och en bra uppföljning av våra entreprenörer, i den mån det är deras ansvar att se till att stationsmiljöer, hållplatser och liknande är så trafiksäkra som möjligt.

När det gäller järnvägstrafiken pågår det ett rätt gediget arbete med säkerhetsrevisioner och liknande utifrån sådana aspekter som jag var inne på. Vi har haft olyckor där till exempel spårområdet inte har varit tillräckligt tydligt avgränsat för att ungdomar – eller till och med äldre herrar i min ålder som har bråttom – ska inse att det inte är en bra idé att springa över ett spårområde för att hinna med ett Roslagsbanetåg i stället för att vänta på nästa. Det pågår ett arbete inom vår egen verksamhet men också i samverkan mellan kommuner och Banverket för att se till att miljöerna blir säkrare.

Dess bättre är det färre tidningsartiklar med sådana rubriker som Lars Dahlberg visade nu än förut. Men varje liv som spills i en olycka i kollektivtrafiken – oaktat vilken del av livet den som omkommer är i – är givetvis ett liv spillt i onödan där vi borde ha gjort mer för att se till att inte olyckor med dödlig utgång händer.

Med det, fru ordförande, yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 308

Landstingsrådet **Dahlberg (S)**: Ordförande, fullmäktige! Det är precis som Christer Wennerholm säger: Det handlar också om människors attityder, att de som använder kollektivtrafiken måste inse att tåg är farliga om man väljer att bete sig på ett felaktigt sätt.

Den attityden måste förändras. Det sker genom olika typer av informationsinsatser. Några av dem har vi pekat på i motionen.

Jag kan ta ett annat exempel direkt ur verkligheten, när man till exempel går in på McDonalds när det är som det är nu, snöigt. Då har de satt upp en varningsskylt på golvet, där det står ungefär: Varning för halka – det är blött här. Det är en enkel åtgärd. Med det kan man konstatera att McDonalds är bättre på säkerhetstänkande än SL, även om det kanske är att dra det lite för långt. Men varför har till exempel inte pendeltågsstationernas spårar enkla skyltar som de kan sätta upp direkt utanför utgången: "Varning för isfläckar". Så enkelt skulle det kunna vara att förstärka säkerhetstänkandet och påverka människors attityder.

Anförande nr 309

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Det är väl ett bra exempel som Lars Dahlberg pekar på. McDonalds är ett amerikanskt företag, där man kanske är van att få betala 100 miljoner om någon halkar på golvet, och därför har man kanske en grundläggande annan attityd.

Men det du pekar på är vi överens om, nämligen hur vi ska jobba med information och vara framåtsyftande och moderna i att fundera kring hur SL som beställare och huvudansvarig för kollektivtrafiken tillsammans med entreprenörerna ska ha ett nytt förhållningssätt och använda nya, moderna medel för att informera människor om att kollektivtrafiken är bra att använda, ge bra information om hur man reser och också ge information om hur man betar sig mot varandra i kollektivtrafiken, vilka regler vi har som åker kollektivt och vad vi accepterar och inte accepterar med mera.

Vi är överens om detta, hur vi ska utveckla vår egen överbyggnad för att få ett bättre SL som tjänar medborgarna i Stockholm i vardagen bättre än vi gör i dag.

Anförande nr 310

Gunilla Roxby Cromvall (V): Jag yrkar för Vänsterpartiets del bifall till motionen, som vi tycker har bra struktur med att-satser om vad som behöver göras, bland annat en nollvision.

Man blir alldeles gripen över Lars Dahlbergs föredragning. Jag hade faktiskt missat det som hade hänt. Men senast på SL-styrelsen i förra veckan lyfte jag upp frågan om busshållplatser. Vi är många som använder busshållplatser med välvt tak. Nu har det kommit mycket snö, och ibland är det lite varmt, och då smälter snön. Den smälter och hamnar framför busshållplatsen, där man ska gå på bussen, och det blir isbark. Den är ganska hög på många busshållplatser där jag har varit, och det intressanta är att den finns precis på gränsen mellan olika ansvarsområdena. Jag lade en skrivelse om detta i SL-styrelsen i förra veckan.

Inne i busskuren ska det bolag som äger busskurerna röja. Utanför busskuren är det kommunens ansvar. Men vem har ansvaret för isbarken? Risken är stor att någon åker under bussen, eftersom det är is och det lutar mot gatan.

Därför tycker jag att den här motionen är jätteviktig och jättebra och ska bifallas. Vi måste ha en nollvision i kollektivtrafiken. Vi är många som skulle kunna tänka. SL säger: Det är inte vårt ansvar, för det är andra som sköter detta. Men jag säger på SL-styrelsen: Ja, men det är våra resenärer som riskerar livet när de åker, och då måste vi tänka på dem.

Anförande nr 311

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Detta är återigen en principiellt viktigt motion där det är principiellt viktigt att vi från landstingsfullmäktige ger ett enigt, tydligt svar och inte bara säger att motionen är besvarad. Det har dykt upp många exempel bara i dag, och Christer Wennerholm har också från sin sida kunnat säga att han håller med om det finns

saker som vi behöver jobba med. Man kan inte säga att något är besvarat när man vet att det finns mycket mer att göra. Det är lite tokigt.

Det är mycket bättre att vi enigt – på samma sätt som beträffande den tidigare motionen av Johan Sjölander – bifaller motionen. Jag ska faktiskt drista mig till att ta tillbaka det yrkande som Miljöpartiet lade i landstingsstyrelsen och yrka bifall till motionen i dess helhet utan någon ytterligare text, så att det blir ett enigt förslag från den här sidan. Det är en principfråga.

Nollvision är jättebra, och säkerhetsfrågor tycker alla är viktiga. Då är det viktigt att vi står för det utåt och att det blir tydligt för våra medborgare och även för SL att detta är något som vi alla tycker är viktigt och något som vi ska jobba med.

Bifall till motionen!

Anförande nr 312

Peter Kockum (M): Fru ordförande! Detta är naturligtvis en viktig fråga. Det är också en fråga som vi i SL:s styrelse bedömer är viktig och under årens lopp har bedömt vara viktig.

Frågan är inte på något sätt negligerad. Vi har i styrelsen en särskild säkerhetsavdelning som rapporterar med jämna mellanrum. Där finns också, vad jag förstår, statistik över incidenter, som rapporteras och utvärderas. Så ska det vara.

Det är möjligt att det finns incidenter som inte rapporteras in och följs upp. Men då är det upp till varje individ i vårt län eller utanför som råkar ut för detta att på ett eller annat sätt bekantgöra detta för SL och säkerhetsavdelningen, så att man kan analysera vilka åtgärder man kan vidta från SL:s sida.

§ 20 Motion 2009:14 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om att sätta fart på Waxholmsbolaget

Anförande nr 313

Vivianne Gunnarsson (MP): Ordförande, ledamöter! Motionen handlar om att få högre fart i fråga om miljöbränslen och miljöhantering inom Waxholmsbolaget, att lägga lite krut bakom hanteringen av miljöbränslen, så att säga. Det är vad vi behöver för att kunna uppnå intentionerna i programmet Miljö Steg 5 men också i kommande miljöprogram. När man har gjort uppföljningar av programmet Miljö Steg 5 har man upptäckt att det är i Waxholmsbolaget som den största risken finns att man inte kommer att uppnå målen.

Jag har fått motionen besvarad. Det tycker jag är bra. Mycket av det som står i svaret är bra, och jag vet att Waxholmsbolaget försöker hitta bränslen. Men just detta att sätta fart handlar om att vi behöver ha en ytterligare växel inne för att få igång arbetet snabbare än hittills, för att komma vidare och få ett klimatneutralt landsting.

I behandlingen i landstingsstyrelsen har vi gjort en del ändringar i våra egna att-satser. Men det har egentligen bara att göra med tidsangivelserna. De tidsangivelser som vi skrev i motionen kommer vi inte att kunna hålla, i och med att man inte har gjort något hittills. Därför måste vi ha längre tid på oss. När vi lade den här motionen hoppades vi att vi skulle hinna på den tid som vi angav. Men nu förstår vi att det inte går, och därför har vi anpassat yrkandet till en mer realistiskt inställning.

När man lägger ett förslag om miljöinriktning eller klimatförbättring för att förbättra inriktningen mot klimatarbetet ska det vara en analys av vilka konsekvenser beslutet har för miljön. Det finns många gånger en automatik i vad man svarar på detta. I det här fallet tycker vi att det är lite märkligt att man svarar att förslaget inte har någon betydelse för miljön, när motionen handlar om just miljöbränsle. Det är lite märkligt, och jag skulle verkligen vilja ha

svar från alliansen på varför man svarar på det sättet. Man kanske vill hålla sin förvaltning om ryggen. Många gånger är det så.

Förvaltningen har gjort en genomgång av vad som har gjorts. Tyvärr är det svårt att hitta några miljöbränslen bland de bränslen som man berättar om. Man skriver till exempel att Waxholmsbolaget "under ett års tid använt syntetdiesel av första generationen, GTL". Men det är ett bränsle som är helt fossilt. Det är inget miljöbränsle. I övrigt finns det inget exempel på något miljöbränsle.

Man säger också att man har tittat ute i Europa på solcellsdrivna fartyg som finns i Hamburg. Man har också tittat på färjor som drivs med vajrar. Men det har ingen som helst relevans för Waxholmsbolagets flotta, för den kan ju inte gå med hjälp av någon vajer. Så ibland är svaret på motionen väldigt konstigt.

Det hade varit mer intressant om vi hade fått veta någonting om vad man tycker exempelvis inom rederinäringen. Det finns ju många rederier som arbetar aktivt med den här frågan, både med större fartyg än Waxholmsbolaget har och med mindre fartyg. Det hade varit mycket intressantare.

Man svarar att man vill jobba vidare med miljöfrågorna, men jag tycker ändå inte att man ger något svar på vad man egentligen vill göra.

Anförande nr 314

Mikael Freimuth (M): Fru ordförande, ledamöter! Motionen talar i rubriken om att "sätta fart på Waxholmsbolaget". Skämtsamt kan man då säga: Det är väl enkelt – det är bara att fylla på kol under ångpannan, så har man löst problemet.

När man lyssnar till Vivianne Gunnarsson får man lätt intrycket att Waxholmsbolaget inte gör något alls eller gör väldigt lite. Jag tror att det beror på att Miljöpartiet, som har skrivit motionen, och Vivianne Gunnarsson är lite dåligt informerade. De som följer Waxholmsbolagets verksamhet kan genom att läsa årsredovisningarna eller liknande dokument ta del av vad som görs och konstatera att det görs en hel del på detta område.

WÅAB är branschledande inom miljöområdet för fartyg i den storleksklass som Waxholmsbolaget äger. Jag tycker också att man i WÅAB är väldigt aktiv. Jag ska strax återkomma till vad Waxholmsbolaget gör. Det framgår också av utlåtandet över motionen.

I motionen yrkar Miljöpartiet att Waxholmsbolaget ska sluta använda palmolja. Då vill jag slå fast att WÅAB inte använder palmolja som drivmedel, så är det sagt. Det är en direkt felaktighet. Det är tråkigt att den typen av felaktigheter sprids, särskilt när det är i motionsform. Även Miljöpartiet är ju ägare till bolaget, och man hade lätt kunnat vederlägga den felaktigheten genom att ringa Waxholmsbolaget. Man hävdar i motionen att palmolja används, men så är inte fallet.

Waxholmsbolaget liksom säkert andra rederier söker aktivt efter förnybara bränslen. Det finns sedan flera år tillbaka ett uppdrag att göra det. Problemet är bara att det inte är så lätt att hitta förnybara bränslen.

Det har gjorts försök i ett EU-projekt, och där var palmolja en ingrediens, men då ville inte Waxholmsbolaget vara med i projektet längre. För att uppfylla landstingets miljöprofil ansågs det vara olämpligt, och då avstod Waxholmsbolaget. Liknande har det varit med ett finländskt projekt, som också var ett EU-projekt. Då handlade det om slaktavfall som en ingrediens i drivmedlet. Inte heller där ville Waxholmsbolaget vara med.

Miljöpartiet säger gång på gång att man måste hitta bättre bränslen, men det vore bra att få något förslag på varifrån de bränslena skulle komma. Jag tror att inte bara Waxholmsbolaget utan samtliga rederier både i Sverige och utomlands skulle vara glada om man hittade

förnybara drivmedel. Waxholmsbolaget använder i dag miljödiesel utblandad med rapsolja. Det nämnde Vivianne Gunnarsson, och det är alldeles rätt.

Bara för att tala om vad som görs inom miljöområdet tänkte jag räkna upp en del åtgärder som Waxholmsbolaget gör i dag. Tillsammans med privata företag testas olika bränslen med förnybara komponenter. Det görs i dag. Vi har det svallvägsprojekt som landstinget har anslagit pengar till och som bedrivs i samarbete med KTH, Kungliga tekniska högskolan. Det är också ett sätt att få ner bränsleförbrukningen och erosionen.

Man sysslar med mjukare körning för att spara bränsle. Man följer utvecklingen av bränsle med tallolja som bas. Vi får se hur man lyckas med det. Det är industrin som experimenterar fram detta bränsle. Det blir väl framåt sommaren eller hösten som vi ser om det går att använda. Vi följer den utvecklingen noga.

Vi har utrustat båtarna med interceptorer för att minska bränsleförbrukningen. WÅAB är inte negativt till EU-projekt utan snarare tvärtom. Vi har deltagit och kommer att delta. Vi har installerat bränsledatorer på båtarna för att bättre kunna se bränsleåtgången. Vi har installerat energisnåla motorer i de nya båtarna. Vi följer den internationella utvecklingen. Det görs alltså en hel del. Det är bara det att Miljöpartiet inte är nöjt med vad som görs. Det är inte jag eller Waxholmsbolaget heller, men vi arbetar för att hela tiden uppnå landstingets och ägarens miljöpolicy. Vill man som sagt ha ytterligare information är det bara att läsa de handlingar som Waxholmsbolaget ger ut.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 315

Vivianne Gunnarsson (MP): Jag ska återkomma senare i ett ytterligare inlägg. Men nu vill jag ta upp att det bara skulle vara att elda med kol under ångpannan så kommer det att bli fart på Waxholmsbolaget. Det är lite grann av andan i Waxholmsbolaget. Kol under ångpannan, ja, kanske på Blidösund. Men så är det ju inte för de flesta båtarna i Waxholmsbolaget. De går inte på ånga utan på olika dieselblandningar.

Arbetet kunde gå fortare. Vi har ett miljöprogram som vi ska uppfylla, men det är lite lamt när man säger att man håller på att prata med Preem och Volvo Penta kring talloljediesel men inte vet om man får använda det. Sjutton också! Man måste väl se till att man får använda något som finns om det är jättebra.

Anförande nr 316

Mikael Freimuth (M): Fru ordförande! Jag tänkte att klockan nu var så mycket att man kunde tillåta sig att vara lite skämtsam. Det var därför jag pratade om att man kunde få fart på Waxholmsbolaget genom lite kol under ångpanna. Men jag tar tillbaka det, om det missuppfattades. Jag trodde att det kunde uppfattas positivt.

Vivianne Gunnarsson säger att det är lite lamt. Javisst, men det är problem att hitta bränslen. Jag har gett två exempel där man har deltagit i forskningsprojekt om bränslen men där båda har bedömts som olämpliga ur miljöpolycysynpunkt. Alltså går man vidare.

Det vore väl bra om Miljöpartiet kunde ange vilken typ av bränsle som är lämpligt, så skulle vi kunna pröva det.

Anförande nr 317

Jan Strömdahl (V): Jag har ett förflutet i Waxholmsbolaget och känner igen frågeställningarna. Min uppfattning är nog att Waxholmsbolaget genom åren i alla fall har haft ambitioner, har funderat på olika alternativ och så vidare. Men det finns inom hela sjöfartsnärningen en viss tröghet och en viss konservativ inställning till sådana här frågor. Det finns diverse projekt världen runt där man testar bränsleceller, testar segel på stora fraktfartyg

och så vidare. Det finns alltså ett intresse för att verkligen utveckla ny teknik för att föra fram både laster och folk på havet.

Från Vänsterpartiet tycker vi att det inte skadar att stödja Miljöpartiets motion och försöka ge Waxholmsbolaget ytterligare en sporre. Jag yrkar därför bifall till Miljöpartiets och Vänsterpartiets yrkande i landstingsstyrelsen.

Sedan vill jag bara säga: Jag tror att det kan vara svårt att följa tidtabellen på bara sol och vind – men det vore väldigt roligt.

Anförande nr 318

I n g v a r v o n M a l m b o r g (MP): Jag tycker att man i den här frågan borde gå direkt på den största energikällan, nämligen solenergin och solcellerna. Jag tror att allt annat är mellanstationer som vi förr eller senare kommer att passera.

Frågan är naturligtvis alltid hur långt man har hunnit i forskningen och om det finns någon reell möjlighet. Om man läser *The Economist* kunde man för ett tag sedan läsa om ett helt flygplan som drevs med enbart solenergi. Så långt har man hunnit.

Landstinget borde arrangera en stor utbildningsdag där vi tar fram den spetsforskning som finns när det gäller solenergi och solceller och där vi informerar oss själva och tar fram spetsforskningen och kan lyfta fram olika delar av den som kan användas i verksamheten. Det gäller inte bara Waxholmsbolagets båtar utan även de fastigheter vi bygger och annat, där vi kan ha nytta av den kunskapen.

Jag tror att detta tar kanske ett eller två år. Men det är bättre att gå på solen direkt än att göra några slags mellanlägg som ändå kommer att vara passerade relativt snart.

Anförande nr 319

V i v i a n n e G u n n a r s s o n (MP): Först vill jag säga: Jag tycker ändå att motionen har blivit ganska väl behandlad. Det finns ett resonemang i utlåtandet, och texten i förslaget avslutas på första sidan med: "Redan år 2012 ska hälften av transporterna drivas med förnybara drivmedel och arbetet med att utveckla nya miljövänliga bränslen för skärgårdsbåtarna ska intensifieras under 2010."

Det ser jag verkligen fram emot. Det ser ut som om motionen kanske satte fart på åtminstone styrelsen, så att den känner att den med gott samvete kan driva på de här frågorna.

Vi har tagit kontakt med Waxholmsbolaget och har haft personer därifrån för dragning hos oss. Då var palmoljeprojektet aktuellt. Jag håller med om att vi kunde ha ringt och tagit reda på att det inte blev något, men vi förutsatte att projektet hade blivit av. Jag ber om ursäkt och tycker att det är tråkigt att det blev så.

Något jag tycker att man kunde titta vidare på och som man tittar på i Europa är solceller, som man har börjat med i Hamburg och på andra ställen. De båtarna går i dag väldigt långsamt, men det kan ändå finnas en potential här. Vi har också biogasbåtar, som vi vet kan klara detta. Det vet vi från både Norge och Rotterdam, som har sådana båtar.

Det finns redan i dag en hel del att använda sig av, och det finns också utveckling som pågår och olika rederier som arbetar med detta. Det är stora rederier som Wärtsilä i Finland och andra. Det är ingen utopi. Det pågår ett intressant arbete som det vore bra om Waxholmsbolaget kunde delta i. Man kunde också försöka delta i ett EU-projekt, vilket man gör tillsammans med andra länder. Man är inte ensam i den typen av utvecklingsprojekt. Inom EU har SL jobbat mycket med sådant, så det finns en erfarenhet där. Man borde kunna göra likadant inom Waxholmsbolaget. Det finns flera sådana projekt även på fartygssidan som vore intressanta.

Den här motionen handlar inte om vad Waxholmsbolaget gör i övrigt på miljösidan. Jag vill säga att det har varit ett framgångsrikt arbete.

Anförande nr 320

Mikael Freimuth (M): Fru ordförande! Kort om biogasbåtar: Jag är ingen tekniker, men Waxholmsbolaget följer den utvecklingen, så det pågår.

Det finns i dag två invändningar, som jag inte vet om de håller. Den ena är att det är väldigt dyrt att producera den typen av båtar. Det andra är att det inte är tillåtet med depåer inne i staden, så man får åka rätt långt ut i skärgården för att fylla på bränsle på båtarna. Då är frågan vad man vinner ur miljösynpunkt.

Det är de invändningar som finns i dag. Men om man följer utvecklingen och forskningen kanske man hittar lösningar även på det.

Anförande nr 321

Ingvar von Malmberg (MP): Jag tycker att man borde se på en ytterligare dimension av den här problematiken inom Waxholmsbolaget. Det gäller för Sveriges del att hitta nya industriformer där man producerar det som kommer att bli framtidens varor, så att säga. Det är i sammanhang som detta man kan använda spetskompetens och till exempel Waxholmsbolagets båtar som prototyper för olika saker.

Det kanske inte handlar om att tillverka hela båtar, utan det kan handla om delar av båtar, komponenter eller något annat. Här måste vi hålla oss framme på något sätt. Jag menar att det också är landstingets roll att driva på den utvecklingen. Det är därför vi bör gå på de stora energikällorna och inte hamna på några mellanformer, som ändå kommer att passeras relativt snart.

§ 21 Motion 2009:15 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om att utveckla kollektivtrafiken på vatten

Anförande nr 322

Vivianne Gunnarsson (MP): Ordförande, ledamöter! Det är lite tråkigt att det är så sent när man ska prata om en så intressant och viktig fråga som att utveckla trafiken på Stockholms inre vatten men också i skärgården när det gäller trafiken på vatten. Vi har pratat lite om detta tidigare i dag, när vi pratade om skärgårdsprogrammet, som också tar upp den här frågan.

Även beträffande den här motionen är jag lite glad över svaret, eftersom det ändå är ett besvarande och inte ett avslag. Det finns en positiv skrivning om att majoriteten "är positivt inställd till båttrafik på de inre vattenvägarna". Men som vi såg beträffande skärgårdsprogrammet fanns det inga pengar avsatta för denna trafik på de inre vattnen och inte heller några pengar för att utveckla Waxholmsbolagets trafik totalt sett. Det är väl det största skälet till att man kanske mer kan tala om läpparnas bekännelse eller, om man är snällare, tala om ett begynnande intresse för att utveckla trafiken på vatten.

Min motion handlar egentligen om två saker. Den handlar dels om att utveckla trafiken totalt sett, så att man inte bara använder sig av det grundläggande paradigm som man hade från början, att man skulle trafikera öar som hade 200 fasta invånare och skulle trafikera till vissa replipunkter.

Det står i svaret att man följer RUFSS 2001, men den är ju förlegad i dag. Min motion är väldigt aktuell, eftersom man måste omarbota inriktningen på en verksamhet om man håller på att omarbota programmen som ska styra den. Det handlar om RUFSS 2010, som vi ska besluta om inom några månader, det skärgårdsprogram som vi har antagit och det utvecklingsprogram för skärgården som vi har beslutat om tidigare.

Den ena delen av motionen handlar om att utveckla båtlinjerna totalt sett, att se till att det finns båtlinjer som inte tar fasta på bara att det är 100 invånare på en ö som behöver trafik. Det är inte bara till öar utan faktiskt även till fastlandet som man kan ha nytta av att utöka kollektivtrafiken med båttrafik på vatten. Det kan ge en större tillgänglighet om man har både fartygstafrik och trafik med bussar och god tillgänglighet mellan dessa trafikslag när man ska byta.

Den andra delen handlar om att införa ett trafikutbud på Stockholms "inre vatten", på både Saltsjösidan och Mälarsidan, med en trafik till Mälarkommunerna runt omkring och en trafik till Saltsjösidans kommuner. Det handlar om att vi nu håller på att få ett antal nya bostadsområden som ligger nära vatten där det skulle vara otroligt bra service för de människor som bor där att kunna ta båt i stället för buss. Man borde arbeta väldigt hårt för att få fram en sådan kollektivtrafik.

I svaret kan man känna att WÅAB:s förvaltning är lite nostalgisk av sig när de svarar på sådana här motioner. Man börjar redan 1796, men min motion handlar inte om historiken, utan den handlar om framtiden. Vad vill vi egentligen med kollektivtrafiken? Hur vill vi att medborgarna ska kunna ta sig fram? Vatten är bra på det sättet att man inte behöver bygga speciellt mycket infrastruktur, utan det är tilläggsplatser som behövs.

Man kan fundera på när det egentligen ska finnas pengar till det man tycker är bra i den här motionen. Det gäller infrastrukturen på de inre vattenvägarna.

Jag yrkar bifall till motionen.

Anförande nr 323

Mikael Freimuth (M): Fru ordförande, ledamöter! Jag instämmer i Viviann Gunnarssons inledning. Det är alldeles för sällan som vi diskuterar Waxholmsbolagets viktiga verksamhet och uppgifter. De borde ta mer tid i anspråk.

När det gäller skärgårdstrafiken, som är så väldigt viktig, så har den inte tillkommit av en slump. Det är inte en slump att den är sådan som den är i dag. De beslut som ligger till grund för den här trafiken är det som ägaren, vi som sitter i landstingsfullmäktige, tycker. Vi fattar ju en del övergripande beslut, bland annat regionplanen, det skärgårdspolitiska programmet som vi diskuterade för några timmar sedan och Rufs:en som kommer att uppdateras. De sakerna är ju ägarens instrument för att tala om för styrelsen vilken trafik som ska bedrivas. Sedan har vi naturligtvis också kontakter med skärgårdskommunerna och med trafikantföreningen med flera som gör att vi har den här goda skärgårdstrafiken.

Hur det än är, och även om Viviann Gunnarsson inte vill gå tillbaka till 1700-talet, så har allt sin historia som man bör känna till om man ska förstå framtiden. Det var ju på det sättet att transporterna i Stockholmsområdet i väldigt stor utsträckning tidigare skedde på vatten. Det var väldigt mycket trafik i innerstaden under 1800-talet och in på 1900-talet.

Det är bara att konstatera att det skett en utveckling. Järnvägen byggdes ut även ut mot Roslagen. Spårvagnar byggdes ut i början på förra seklet, det byggdes broar, busslinjer drogs ut till skärgården med mera. Det innebar ju, som det också står i underlaget, att passagerarantalet från 1935 till 1955 minskade mycket kraftigt. Det berodde på den här utvecklingen. För att sedan inte tala om 1950- och 1960-talen och framåt då privatbilismen slog ut det hela.

Det innebar att det inte fanns något underlag för en kommersiell skärgårdstrafik längre. För ungefär sjuttio år sedan tvingades man subventionera med offentliga medel för att kunna bedriva skärgårdstrafiken. Det gör även landstinget nu via sitt bolag Waxholmsbolaget.

När det gäller innerstadstrafiken, som motionen behandlar, så har det inte bara gjorts en enda utredning. Man har utrett detta åtminstone 15 gånger de senaste tjugo åren. Waxholmsbolaget har varit positivt och har medverkat i alla möjliga former av utredningar

genom åren. Det finns inget motstånd därifrån. Senast samverkade vi förra året, då Stockholms stad uppvaktade Waxholmsbolaget för att se över möjligheten till kollektiv båttrafik. Waxholmsbolagets uppfattning har varit att man ska reservera mark för kajplatser oavsett om det blir båttrafik nu eller i framtiden. Det har varit Waxholmsbolagets uppfattning hela tiden.

Waxholmsbolagets grundläggande uppgift är att följa ägarens vilja och utveckla trafiken enligt ägarens beslut. Waxholmsbolagets styrelse var enig när vi fattade beslut om vårt remissyttrande. Styrelsen ansåg att det inte var rimligt att man skulle prioritera en parallelltrafik i innerstaden, vilket motionärerna förslår, innan samtliga öar i skärgården som har bofast befolkning och där det finns skolbarn har trafik även under vinterhalvåret. Vi menar att detta var ägarens vilja, och därför ska vi prioritera det. Därför kommer parallelltrafiken i andra hand.

Ute i skärgården finns det nämligen inget alternativ till båttrafiken. Det finns det i innerstaden för här finns såväl spårvagnar som bussar och tunnelbana med mera.

Jag håller med motionären om att det inte är något avvisande svar vare sig från landstingsstyrelsen eller från Waxholmsbolaget. Vi säger att man naturligtvis ska nyttja båttrafiken, det är bra. Det har Waxholmsbolagets styrelse har också varit positiv till. Om det finns kommuner och landsting som vill medverka i utvecklingen så deltar vi gärna i den, men i dagsläget är det inte vår uppgift att prioritera parallelltrafiken, inte innan vi har försörjt de boende i skärgården med trafik, som jag nyss nämnde. Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 324

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Även om timmen är sen så är detta också en viktig motion. Flera av dem som brukar prata i detta ämne är inte här i salen, men som boende i en skärgårdskommun kan jag säga att det kristdemokrater och centerpartister lokalt har skrivit stora debattartiklar om att man verkligen vill utveckla kollektivtrafiken på vatten, men ni i den borgerliga alliansen tillför ju inte ett enda öre i er budget. Detta skapar ju det problem som Mikael Freimuth nu är uppe och talar om, nämligen att man inte kan göra det här för det innebär att man måste ta bort något i den andra änden.

Miljöpartiets budget visar ju att vi menar det vi säger. Vi har också tillfört mer pengar till Waxholmsbolaget. Det är precis det som Mikael Freimuth tar upp, nämligen att det finns fantastiska vattenvägen i Stockholm och i Stockholms län både på Mälarsidan och på Saltsjösidan. Vi som sitter här inne har ansvar för att faktiskt se till att fler människor reser kollektivt, att öka den kollektivtrafikandel som i dag hela tiden minskar gentemot bilisterna. Då finns vattenvägarna och så finns landvägarna. Från Miljöpartiets sida så menar vi att det är båda de här möjligheterna som måste utnyttjas fullt ut.

Så är det inte i dag. Waxholmsbolagets skärgårdstrafik för de öar som har bofast befolkning utan fast landförbindelse är jätteviktig, absolut jätteviktig. Vi menar att det behövs ytterligare trafik även där. Det hörde vi när det skärgårdspolitiska programmet debatterades tidigare i dag, det är inte möjligt för människor att ens pendla fram och tillbaka till sitt arbete. Det är inte möjligt att ens resa fram och tillbaka från våra skärgårdsöar till centralorten för det finns inga båtförbindelser som passar in. Man måste ha en lägenhet inne i Gustavsberg om man över huvud taget ska kunna göra sådana saker. Man måste låta sina barn bo inneboende eller på internat. Det finns alltså jättemycket att göra på det området.

Därför måste man tillföra pengar – om man menar allvar.

Det här känns ju som mycket tomma ord och mycket luftsack och lite verkstad ifrån den borgerliga alliansens sida.

Det här är viktiga frågor. Om vi studerar kollektivtrafikresandet så vet vi ju också att det ska vara få byten och kort restid för att det ska gynna det kollektiva resandet. Det har vi hört många gånger tidigare, så vi vet att det är så det fungerar. I nuläget byggs det väldigt många bostäder både inne i Stockholm men också ute i de kranskommuner som ligger nära vatten. Massor med områden ploppar upp.

Det är också så att sommarstugor blir permanentbostäder i väldigt hög omfattning i de kommuner som har pendlingsavstånd till Stockholm. Det tar väldigt lång tid, det diskuterade vi i ett tidigare ärende. Detta innebär krångliga byten när man reser. Man kommer kanske till jobbet på morgonen men man kommer inte hem igen på kvällen. Och då måste man inte bo jättelångt ut på öarna i skärgården för att ha den verkligheten. Man bor ganska nära centralorterna och de hyfsade förbindelser som finns där, men man kommer inte ända hem.

Att skapa möjligheter att använda vattenvägarna och ta sig smidigt ända in till Stockholm skulle avlasta våra överbelastade bussar och faktiskt också våra överbelastade vägar på många ställen. Vi tror att det här är ett alldeles utmärkt sätt att öka kollektivtrafikandelen. Jag vill också ta upp en annan detalj i det hela som kan tyckas liten, men som är en fråga som vi också har diskuterat här i dag. Det handlar om ombyggnaden av Slussen. Den kommer att ta fem sex år. Det är 70 000–90 000 resande, påstigningar, vid Slussen som görs av resande som kommer från både Nacka och Värmdö. Vart ska de ta vägen medan Slussen byggs om? Utnyttja vattenvägarna! Så det finns väldigt mycket som man kan göra. Ni får alltså bakläxa på det här i alliansen. Prata inte utan att mena det ni säger, annars blir det bara tomma ord och bluff. Bifall till motionen!

Anförande nr 325

Jan Strömdahl (V): Även om ni skulle få igenom den här motionen tror jag inte att alliansen hinner göra så mycket före valet. Vi i Vänsterpartiet har ett förslag till beslut, nämligen att vi anser motionen besvarad i och med en skrivning i positiv anda och jag nöjer mig med det och säger: låt oss återkomma och se hur vi konkret ska lösa de här frågorna efter valet.

Anförande nr 326

Jan Stefansson (KD): Fru ordförande, ledamöter och åhörare! Det sjönära boendet är för många människor attraktivt. Samtidigt har Stockholms inre vattenvägar under senare år kommit att utgöra en barriär mellan människor i stället för en brygga. För att regionen ska lyckas konkurrera med andra regioner av världsklass måste regionens vattenvägar fungera som en bro mellan människor i stället för som en barriär.

Vi kristdemokrater är glada över att fullmäktige i och med antagandet av det skärgårdspolitiska programmet nu har lämnat sin avvaktande inställning till kollektivtrafik på de inre vattenvägarna. Vi vill uppmuntra privata initiativ och vill att landstinget är med och tar ansvar för att utveckla pendelbåtstrafiken i regionen. För oss är det en självklarhet att pendelbåtar utgör ett komplement till annan kollektivtrafik.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut och hoppas att Yvonne är väldigt nöjd med vårt ställningstagande!

Anförande nr 327

Lennart Rohdin (FP): Fru ordförande! Jag hoppas att det är den sena timmen som gör att jag blir rätt trött på att höra Yvonne Blombäcks självtillräcklighet – det är bara Miljöpartiet som har tänkt, det är bara Miljöpartiet som gör någonting i alla sammanhang.

Det har hänt även i det här landstinget att Miljöpartiet har suttit i majoritet, och resultatet, var ser vi det? Nej, jag uppskattar betydligt mer den positiva respons som motionären visade på majoritetens svar.

Vi tycker att det här är en bra motion. Det framgår väldigt tydligt av det skärgårdspolitiska program som antogs tidigare i dag att majoriteten är positiv inställd till båttrafik på de inre vattenvägarna. Majoriteten är övertygad om att det bidrar till Stockholmsregionens attraktionskraft. Exakt samma formulering står längst ned på första sidan på svaret på den här motionen.

Men det är inte bara så att vi tycker detta i ord. Det framgår också att vi anser att det finns skäl att i SL:s och WÅAB:s fortlöpande trafikplanering överväga möjligheterna till båttrafik i takt med att bebyggelsen utvecklas. SL och WÅAB har ett uppdrag att studera de här frågorna. Annars skulle vi ju inte skriva att vi tycker att SL och WÅAB bör beakta det här.

Dessutom, med tanke på vad som sades i debatten tidigare här i dag, är det inte så att vi bara ser någon annan som har ansvaret att göra detta. Parallellt med att vi tycker att SL och WÅAB ska studera de här frågorna så vill vi också att landstinget ska uppmuntra initiativ från kommuner och andra aktörer att utveckla trafiken därför att vi ser positivt på det.

Och så kan jag inte låta bli att tycka att det väl ändå är en rätt så rimlig tågordning att man först kommer fram till ett ställningstagande som dokumenteras och att man sedan börjar titta på vilka resurser som krävs för det här. Nu har vi ett ställningstagande i det skärgårdspolitiska programmet, det är också underbyggt i svaret på motionen som är ett uppskattande svar.

Jag kan mycket väl tänka mig att vi om något år med fortsatt alliansstyre i det här landstinget även ser framsteg på det här området. Då kommer Yvonne Blombäck att rusa upp i talarstolen och som vanligt säga: Ja, men det var vi som föreslog det först.

Det är väl bra att det genomförs! Det är alltför ofta så att det är alliansen som genomför det som Miljöpartiet har talat om – det blir sällan verklighet när Miljöpartiet sitter i majoriteten. Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 328

Y v o n n e B l o m b ä c k (MP): Lennart Rohdin, jag hoppas verkligen att det är den sena timmen som gör att du säger så, för fy tusingen vad sur du lät!

Ja, jag är stolt över Miljöpartiets politik! Jag är faktiskt jätteglad över att kunna gå upp i den här talarstolen gång på gång och stå upp för en bra politik. Det är jag jätteglad över.

Om du inte känner likadant över den politik som du företräder så välkomnar jag dig till Miljöpartiet, för vi har kul.

Du nämnde Waxholmsbolaget. Miljöpartiet hade förra mandatperioden posten som vice ordförande, det var Camilla Strandman som satt då. Hon genomförde en gigantisk upphandling med alla de olika privata utförarna, med små bolag och stora bolag som nu kör Waxholmsbolagets trafik. Det är hennes förtjänst. Det kan jag vara jättestolt över, det med.

Jag vet inte riktigt vad du är ute efter, Lennart. Jag kan inte svara för mer än den här mandatperioden, för det är nu jag sitter här. Jag försvarar den budget som vi har här och nu. Du får gärna komma med mer konkreta exempel om det är något annat som du har på hjärtat.

Anförande nr 329

L e n n a r t R o h d i n (FP): Jag är både glad och stolt över alliansens politik. Jag är också glad och stolt de gånger som vi genomför saker som kanske Miljöpartiet har pratat först om någon gång.

Jag tycker att det skulle vara klädsamt om Yvonne var glad och tacksam de gånger det genomförs sådant som Miljöpartiet har talat om eftersom det inte alltid varit så lätt för er att göra det när ni suttit i majoritet.

(Ordföranden: Om ni ska tala om att ni är glada och stolta så får ni ingen mer möjlighet till replik – allvarligt talat.)

Anförande nr 330

Ingvar von Malmberg (MP): Jag är jätteglad över att alliansen genomför våra förslag! Ni kan komma ner till oss någon gång så ska ni få några till så kan ni få full fart på miljöutvecklingen i både Sverige och länet.

Egentligen ville jag tala om något helt annat. Jag vill framhålla miljöutvecklingen i Stockholms stad och de områden som ligger väldigt nära Stockholms stad. Det pågår ju en utveckling längs vattnet, och det finns också ett uppdrag att, så att säga, utveckla vattnet och de skönare områdena på alla möjliga sätt. Det är klart att det i det sammanhanget behövs båtförbindelser på alla möjliga sätt.

Normalt när man diskuterar de här frågorna så är det en väldig koncentration på Saltsjösidan, Östersjösidan, men jag skulle snarare vilja peka på Mälarsidan och de områden som finns där som i dag egentligen känns större och viktigare och där det krävs mer aktiva beslut. Om man tänker på de områden som växer fram nu, nordvästra Kungsholmen och allt möjligt annat, så är det faktiskt områden som skulle tjäna på snabba vattenburna förbindelser på olika sätt. Jag tror att man skulle kunna utveckla det här mycket mer. Det finns olika städer i världen som vi skulle kunna ta exempel ifrån, allt från Brisbane i Australien till många andra ställen där man har snabba båtförbindelser.

Det är också väldigt trevligt att åka båt. Det är lite kallt så här års, det kan jag hålla med om, men det finns många andra delar av året då det är väldigt skönt. Det är också en väldigt annorlunda upplevelse, som sagt. Här tror jag att det finns väldigt mycket att göra på Mälarsidan, väldigt mycket.

Det skulle också vara rätt så trivsamt att kliva ner till bryggan på morgonen och åka i väg och komma fram mitt inne i staden. Jag kan tänka mig hur snabbt det egentligen går att åka från Hammarby Sjöstad in till Nybroviken för den som arbetar i närheten. En snabb, enkel och bra resa medan nuvarande transporter är en ganska komplicerad resa som tar ganska lång tid.

Anförande nr 331

Viviann Gunnarsson (MP): För min del är det så att jag vill ha båttrafik vare sig det är vi, Socialdemokraterna, Vänstern eller allianspartierna som kommer till skott. Jag vet ju att det tar mer än en mandatperiod att få igenom sådana förslag fram till beslut. Det ska baxas hit och det ska baxas dit, och upp och ner, och alla ska vara nöjda. Det vore ju trevligt om det inte vore så, men med lång erfarenhet i politiken så vet jag att det tyvärr är så. Därför är jag glad över att det i alla fall finns en positiv ådra här.

Det behövs också en i grunden ny inriktning för bolaget om man ska kunna komma till skott med det här. Det behövs en inriktning som kanske ändå ska vara lik den historiska då man hade så väldigt mycket båttrafik på de inre vattnen och även i skärgården. Då gick ju trafiken inte så fort som folk i dag vill färdas, tyvärr. Det är ju det som är ett problem. Men det kanske vore bra ändå att se tillbaka på vad vi har sagt i det skärgårdspolitiska programmet, se vad vi sade i inriktningen för skärgårdspolitiken som vi antog för några månader sedan och även se vad som kommer att sägas i Rufs:en och därefter göra en ny inriktning för Waxholmsbolaget.

Det är inte alls min tanke att få bort parallelltrafik och att få annan trafik. Det är självklart att där det inte finns någon annan trafik är det jätteviktigt att det finns kvar en trafik för skolbarn och så vidare. Jag tycker att vi faktiskt har råd med att lägga lite mer pengar – och det har vi gjort i vår budget – på en utveckling av Waxholmsbolaget, för här handlar det om utbyte mellan olika trafikslag.

Som vi var inne på tidigare här så var det så att när vi talade om infrastrukturinvesteringar så var det inget som talade om varifrån vi egentligen skulle ta pengarna till dem heller. Det här handlar egentligen om ett nollsummespel, vad man gör med skatten, vad man lånar och så vidare. Det handlar alltså om en vilja.

Vill man utveckla den här typen av trafik som kan bli miljövänlig, som kan vara ett tillägg till den trafik som vi har i övrigt i kollektivtrafiken och som också kan ge ett otroligt fint socialt bidrag och kanske också ett utvecklingsbidrag för Stockholms stad, då tycker jag att man ska ta itu med det här nu när alla är tämligen positiva.

Anförande nr 332

Mikael Freimuth (M): Ordförande! Det talas mycket om att utveckla skärgårdstrafiken, och, visst, det går ju bra, men det kostar. Det är ju inte bara Waxholmsbolaget som vill utveckla trafiken, det finns andra rederier som också vill göra det, men de vill också ha ett offentligt stöd via skattemedel i en eller annan form så det är landstinget eller kommunerna som betalar.

Det som har blivit lite konstigt här är att Miljöpartiet faktiskt är det parti som avviker från de övriga partierna genom att ha en egen taxekonstruktion som inget annat parti ställer upp bakom.

Här nämner Yvonne Blombäck ordet bluff, men det är ju det som är Miljöpartiets problem. Man måste skapa sig allianser. Miljöpartiet står ensamt här mot alla andra partier i landstingsfullmäktige. Jag tror att det skulle vara en betydligt bättre väg för Miljöpartiet att skapa sig allianser bland de övriga sex partierna som finns här i stället för att säga att det är de övriga som bluffar och att det är Miljöpartiet som har svar på alla frågor. Det är ju inte på det sättet.

Ni har en egen taxekonstruktion som ni inte har lyckats övertala något annat parti att ställa upp bakom. Ni är helt ensamma, och det bör man faktiskt vara ärlig nog att tala om.

Det är bättre att ni gör upp med andra partier för att ni ska få en långsiktig lösning. Det är, som sagt var, inte alliansen som bluffar, det är Miljöpartiet som bluffar. Det är ju ni själva som har avvikit från alla andra partier. Det är heller inte alliansens fel att Miljöpartiet inte är representerat i Waxholmsbolagets styrelse. Anledningen till att det är på det sättet får ni hitta någon annanstans. Därmed vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 333

Viviann Gunnarsson (MP): Man kan ju säga att vi har en avvikande taxekonstruktion. Man kan också säga att vi har en ny taxekonstruktion som det kanske vore väldigt bra om fler partier tittade på den och funderade på vad den skulle kunna ge i slutänden.

Den taxekonstruktionen har vi ju föreslagit för att vi vill öka antalet resande. Vi vill ju ha en låg avgift för människor även på Waxholmsbolaget för att ett ökat antal människor ska åka där i stället för att ha sin egen fritidsbåt eller sin egen bil som kanske förstör miljön mer än vad kollektivt resande gör. Vi vill ju öka det kollektiva resandet på vattnet, så vi vill ha en låg avgift där också. Det kanske vore bra om de sex andra partierna tittade på det.

Anförande nr 334

Mikael Freimuth (M): Ordförande! Tack, Viviann Gunnarsson, nu kom det ändå fram.

Det är vällovligt att ni vill att fler partier ska studera er taxekonstruktion, men använd då inte ordet bluff, som en miljöpartist gjorde gentemot alla andra. Det är ju ni som avviker helt och hållet gentemot alla de övriga partierna här i landstingsfullmäktige när det gäller taxe-

konstruktionen. Sedan vill ni på något sätt tala om att de övriga partierna bluffar. Jag vet inte vad det har med den här saken att göra.

Nu har ju inte lyckats med ert förslag och därför är det väl bättre att ni då hittar en allians tillsammans med övriga partier så att vi gemensamt kan lösa det här. Det kanske inte är på det sättet att ni har svar på alla frågor, det finns faktiskt andra partier som också har lösningar.

Anförande nr 335

Stella Fare (FP): Ordförande, fullmäktige! När vi ser ut över Stockholms fjärdar så inser nog de flesta av oss att de är en outnyttjad potential. Självklart är det bara en tidsfråga innan det här med mer båttrafik i Stockholm slår igenom. Vi är många som har tyckt så länge, och vi är några stycken som har arbetat för saken också. I mitt eget fall så kan jag säga att jag har varit med om att inrätta en ny båtlinje. Det var väldigt svårt att få igenom den, men den blev enormt lyckosam, och den gav mersmak.

Det är den här lilla, korta båtlinjen som går mellan Hammarby Sjöstad, mellan den södra och den norra sidan. Det tarvade en del energi för att åstadkomma den, men den har blivit enormt populär. När jag ser de horder av människor som varje kväll vid femtiden kommer från fastlandet över till södra Hammarbyhamnen med sina cyklar och barnvagnar så är det en syn som är så fantastisk! Då förstår man att det finns en massa sådana här sträckor och fjärdar som kunde trafikeras. Kanske borde vi studera de här kortare sträckorna för att få i gång trafiken.

Jag tror också att det kan bli en god inkomstkälla för Waxholmsbolaget med tiden. Vi vet ju att Djurgårdsfärjan är en bra affär. Där finns det väl parallelltrafik också, om jag inte är helt felunderrättad. Det är ju så att vi har många sträckor i kollektivtrafiken som är fulla av trängsel och vi behöver helt enkelt komplettera med någonting mer. Fjärdarna ligger ju där, redan anlagda och färdiga och fina.

Det här är någonting som stockholmarna vill, och vi visar nu med vårt program att vi är öppna för detta. Sanna mina ord, det här kommer! Bifall till landstingsstyrelsen!

Anförande nr 336

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Ja, vi har en egen taxekonstruktion. Viviann Gunnarsson nämnde det också i sitt inlägg tidigare. Anledningen till att vi inte sökte allianser inför vårt budgetförslag och vårt budgetarbete inför året 2010 beror på att vi gjorde vårt budgetförslag på samma sätt som vi har gjort hela den här mandatperioden. Vi har inte någon allians under den här mandatperioden. Därför fanns det ingen anledning för oss att springa ut och söka allianser för vårt budgetförslag. Vi jobbade på i enlighet med det sätt som vi ansåg att utvecklingen borde ske.

Så till frågan om bluff. Det som jag nämnde i mitt tidigare inlägg var faktiskt att kristdemokrater och centerpartister lokalt i Nacka och Värmdö har skrivit debattartiklar. De är ju inte här i salen i dag, men jag vet att även Gustav Andersson har deltagit i debattartiklar. Han är inte heller här. Under 2009 har man skrivit flera debattartiklar om nya båtlinjer till och från Stockholm utan att det faktiskt finns täckning för det i er budget.

Miljöpartiet hade också en att-sats som vi begärde votering om i budgetdebatten i höstas, en att-sats som helt enkelt sade att vi skulle utveckla och utöka kollektivtrafiken på vatten. Den röstade alla ni på den här sidan av salen ner. Det är det som jag menar med bluff. Det är precis det som jag menar med bluff!

Visst, ni kan ju säga att ni vill detta, men vi har inte sett att ni gör det. Vi har konkreta förslag, vi har en budget som rymmer det. Så enkelt är det med den saken.

Anförande nr 337

Mikael Freimuth (M): Ordförande! Ska jag tolka Yvonne Blombäck på det sättet att de som inte tycker som Miljöpartiet och som inte röstar som Miljöpartiet vill och önskar här i fullmäktige, de bluffar?

Anförande nr 338

Yvonne Blombäck (MP): Timmen är sen, och man kan tolka saker som man vill.

Jag sade väldigt tydligt att om man säger att man ska utöka verksamhet och inrätta nya båtlinjer utan att man tillägger en enda krona i budget så skulle vi på den här sidan få höra att vi bluffade om vi sade det. Det får vi höra ganska ofta. I det här fallet tycker jag att det är en bluff. Ni får tolka det som ni själva vill.

Anförande nr 339

Vivian Gunnarsson (MP): Jag vill bara försöka avsluta den här debatten i lite positiv anda. Jag hoppas att alliansen nu ska gå vidare med det här.

Om vi vinner valet, vilket jag hoppas att vi gör, så kommer vi att gå vidare med det här och då har vi redan tittat på frågan budgetmässigt. Jag hoppas att alliansen nu tittar på det budgetmässigt så att ni kan komma till skott på något litet sätt före valet.

§ 25 Interpellation 2009:52 av Birgitta Sevefjord (V) om utökat stöd till rehabilitering av tortyroffer**Anförande nr 340**

Landstingsrådet Sevefjord (V): Ordförande! Tack, Birgitta Rydberg, för svaret på min interpellation! Interpellationen handlar om vikten av utökat stöd till människor som utsatts för tortyr och som kommer till vårt land.

Skälet till att jag har väckt interpellationen är att det har kommit uppgifter om att väldigt många av dem som kommer över huvud taget inte får någon hjälp. De får ingen hjälp eller stöd, och nu talar jag inte bara om Stockholms läns landsting utan om riket som helhet. Vi vet också att vi inom vårt eget landsting har haft problem när det gäller att till exempel möta nyanlända och ge dem de hälsoundersökningar som vi i så stor utsträckning som möjligt ska ha. Vi har också haft problem med en verksamhet som under en period hade ansvaret för detta.

Därför har jag väckt en interpellation där jag frågar Birgitta Rydberg om hon är medveten om att väldigt många av dem som kommer till vårt land och som varit utsatta för tortyr inte får någon behandling. Jag frågar också om det finns någon strategi för hur vi ska förbättra det arbetet och även om det finns möjlighet att tillföra ytterligare resurser.

Skälet till att jag väcker denna interpellation är att det i vårt land lever ett växande antal människor som faktiskt har varit utsatta för tortyr, många gånger extremt svår tortyr. Nu talar jag om både kvinnor och män men jag talar faktiskt också om barn. Vi vet att de kommer till vårt land med svåra skador som kanske inte är synliga omedelbart. De kommer ofta från krigshärjade länder som Afghanistan, Irak och Somalia. Enligt en dansk studie till exempel visar att man uppskattar att en tredjedel av dem som kommer från Irak till Danmark faktiskt har varit utsatta för tortyr.

För att kunna möta det här behovet behöver vi naturligtvis utbildning både inom vår egen verksamhet, vilket också Birgitta Rydberg skriver i sitt svar, och i läkarutbildningen och sjuksköterskeutbildningen.

Vi har ju mött de här personerna många gånger som anhöriga till exempelvis traumatiserade och apatiska barn, som patienter som flyttas runt i vården och som man inte riktigt vet hur man ska möta, som inte kommer på utsatta tider, som lider av sömnsvårigheter, depression och många gånger faktiskt också av aggressivitet och som har en hel del problem som vården så småningom upptäcker, till exempel posttraumatiskt stressyndrom. Det påverkar också deras möjlighet att lära sig svenska språket, att få en möjlighet att integreras i det svenska samhället och att få arbete och bostad och ett så bra liv som möjligt.

Mycket av det som jag själv har funderat över svarar Birgitta Rydberg på i interpellations-svaret. Jag måste tacka för det väldigt fina svar som du har givit. Det är informativt och viktigt. Om ni inte har hunnit läsa det så gör det vid tillfälle, för det ger en väldigt god bild över vilka resurser vi har i landstinget.

Anförande nr 341

Landstingsrådet R y d b e r g (FP): Jag tror att det finns ett ganska stort mörkertal, precis som du själv beskriver, när det gäller personer som har kommit hit som flyktingar som kanske inte ens för sig själva och för sina familjemedlemmar orkar berätta om vad de varit med om men som många gånger kan söka vård med olika former av psykisk ohälsa, huvudvärk och ont i magen. För de här personerna är det viktigt att vården orkar lyssna och så småningom kan få det förtroendet att de vågar berätta för vårdpersonalen vad de har varit med om.

I dagsläget har vi tillräcklig kapacitet i förhållande till antalet remisser och sökande till Kris- och traumacentrum och Röda korsets tortyrskadecenter. Alldeles säkert är det så att det finns många patienter som är obehandlade som skulle må bra av att få behandling.

Det här projektet med hälsokommunikatörer tror jag kan bidra till att vi kan få ut information om att hjälp finns att få. Nu är tio personer anställda, de går just nu sin introduktions-utbildning. Det är personer som talar väldigt många olika språk, flera av dem har själva kommit hit som flyktingar och kan hjälpa till med att orientera sina landsmän om hur man söker vård och om effekter av själva flyktingskapet och det som man har varit med om, trauman.

Jag tror att det är viktigt att vi redan i introduktionsutbildningarna då vi tillsammans med kommunerna möter de här personerna kan börja ge stöd. Sedan tror jag att väldigt många av de här personerna kommer att finnas i primärvården, på de vanliga husläkarmottagningarna. Det är viktigt att kompetensen finns där, att man vågar fråga och att man också vet hur man ska hantera de svar som man får.

Nu är ju en upphandling på gång beträffande stöd till primärvården när det gäller flyktingar med psykisk ohälsa. Det kan ju bland annat handla om tortyr. Det ska bli ett stöd till primärvården som får hjälp med de patienter som de själva inte klarar. Jag tror att det är viktigt att vi vågar prata om att det här är ett vanligt, dolt hälsoproblem för att vårdpersonal ska förstå att man försiktigt måste våga fråga och vara beredd att hantera de svar som man får.

Det här är ingen enkel fråga, men vi kommer att få en förbättrad kvalitet på hälsosamtalen, och det har vi faktiskt redan fått sedan vi bröt avtalet med Flyktingmedicinskt centrum, så har vi en väg att etablera kontakter med dem som behöver vård.

Anförande nr 342

Landstingsrådet S e v e f j o r d (V): Vi gör en hel del saker, och precis som du sade har vi nu tio hälsokommunikatörer. Det är en helt ny verksamhet, det är helt rätt väg att gå, det som vi nu gör.

När det gäller det här med Avesina AB så var vi tvungna att bryta det samarbetet. De hade ju ansvar för att genomföra så kallade hälsosamtal för nyanlända för att landstinget skulle få en bild av deras både mentala och fysiska status. Vi ersatte den verksamheten med sex vård-

centraler som skulle ta emot de här personerna och utföra det arbetet. Du skriver att de har gjort det på ett bra sätt. Har du någon mer information att ge när du säger "bra sätt"? Jag har inte hittat något om vad det innebär. Har du någon uppfattning om hur stor del det är av dem som kommer till vårt land som får de här hälsoundersökningarna? Det gäller naturligtvis också barn som i lika stor utsträckning har behov av den här typen av hälsoundersökningar.

Vi vet också att familjer där den ena eller kanske båda föräldrarna har utsatts för tortyr ofta får det mycket svårt när de kommer till vårt land. Det blir skilsmässor, misshandel och aggressivitet i familjen, och det är en hel del barn som får illa. Det får en massa konsekvenser när man lever i en sådan familj som egentligen inte heller får någon kontakt med det svenska samhället. Det är en fråga till dig är därför denna: Vad har hänt sedan de här sex vårdcentralerna har fått ta över det inledande arbetet?

Den andra frågan handlar om att du tar upp frågan om att vi nu ser på flyktingbarns behov av tandvård. Därför är min omedelbara reflexion att många av dem som kommer med tortyrskador till Sverige också har ett omfattande behov av både käk- och tandvård. Vet du någonting om det eller hur vi bemöter dem? Jag har försökt ta reda på det men inte fått någon information.

Avslutningsvis. Den tredje frågan till dig som är en uppföljning av interpellationen gäller just Kris- och traumacentrum, som du nämnde och som gör ett jättebra jobb. Jag håller helt med dig. Det visar sig att de har problem att ta emot alla de patienter som de får remitterade till sig för de har för dåliga lokaler. De har också haft problem med rekrytering av bra personal. Kan du säga något ytterligare när det gäller just Kris- och traumacentrum? Hurdant är det i dag? Är situationen bättre och kommer de att få bättre lokaler så att de kan göra ett ännu bättre jobb än det som de gör i dag?

Anförande nr 343

Landstingsrådet Rydberg (FP): Jag har ingen uppgift när det gäller tandvården. Efter som jag inte visste att frågan skulle komma upp så har jag inte ställt några sådana frågor.

När det gäller hälsosamtalen säger våra tjänstemän på förvaltningen att det ännu inte blivit så många hälsosamtal som vi hade hoppats på, så ökningen har inte kommit i gång ännu. Däremot bedömer de att kvaliteten är mycket bättre nu. Vi vet faktiskt inte om de hälsosamtal som Avesina gjorde verkligen var besök, alla de besök som är registrerade och debiterade. Där finns en osäkerhet om hur det var innan. Vi vet att kvaliteten definitivt var bristfällig. Nu säger våra tjänstemän att kvaliteten är väldigt bra på de hälsosamtal som genomförs. Men vi behöver få en betydligt större anslutning och att man verkligen kommer till de här samtalen.

När det gäller Kris- och traumacentrum så har de ju möjligheter att ta emot fler inom ramen för sitt avtal. Det förutsätter dock att de flyttar in i nya lokaler. Det var aktuellt med Sabbatsberg, men jag vet inte om det pågår diskussioner eller om man har skrivit något avtal. De vill in till centrala Stockholm och de behöver större lokaler.

En osäkerhet för dem var om de skulle få någon förlängning på det som har varit ett projekt för personer som inte är flyktingar men som har traumatiska upplevelser. Det finns nu med i budgeten, så de får de 2 miljoner kronorna. Därmed så kommer de att kunna ha en ekonomi som möjliggör för dem att flytta in i större lokaler.

Det finns också optioner i avtalet med både Röda korset och med Kris- och traumacentrum som gör att det går att utöka, men det hänger på hur många remisser som kommer från primärvård och psykiatri, och kanske också hälsosamtalen kan generera en del. Ofta är det ju så att de här patienterna inte söker för sina traumatiska upplevelser när de är nyanlända som flyktingar, det gör de ofta när det har gått en tid.

Anförande nr 344

Landstingsrådet **Sevefjord (V)**: Jag har förståelse för att du inte kan svara på min fråga om tandvård för vuxna som du inte var beredd på. Jag ställde den frågan vid ett besök som jag gjorde på Röda korset för kanske ett och ett halvt år sedan. Då sade man att det var ett problem med just detta att människor kommer med svåra tand- och käkskador och att det inte finns någon bra vård för dem när de kommer hit. Det är kanske en sak som vi borde studera för att ge en ännu bättre vård.

Avslutningsvis vill jag bara säga att jag tackar dig för ditt svar för det var väldigt välformulerat och informativt. Jag tycker att det här är en fråga, som liksom en del andra frågor, som vi inte borde ha motsättningar i över blockgränsen, för vi vill nog samma sak allihop i den här salen, nämligen att göra det allra bästa för dem som kommer till Sverige med tortyrskador.

Anförande nr 345

Landstingsrådet **Rydberg (FP)**: Tack ska du ha!

Förteckning över talare
(siffrorna avser anförandets nummer)

Landstingsrådet Andersson (C) 1:1, 13, 15, 27, 29, 31, 39, 41
Langby Erik (M) 1:2, 162, 194, 196, 198, 200, 202, 219, 221
Holmberg Staffan (S) 1:3, 33, 48
Kroon Leif (KD) 1:4
Svensson Raymond (C) 1:5, 17, 19, 44
Rohdin Lennart (FP) 1:6, 166, 168, 170, 172, 174, 190, 192, 298, 300, 327, 329
Gunnarsson Vivianne (MP) 1:7, 9, 11, 28, 30, 226, 282, 313, 315, 319, 322, 331, 333, 339
Freimuth Mikael (M) 1:8, 10, 314, 316, 320, 323, 332, 334, 337
Skoglund Mats (V) 1:12, 14, 43
Landstingsrådet Larsson (S) 1:16, 18, 20, 22, 24, 242, 250
Treslow Kjell (M) 1:21, 23, 25, 45
Rudolfson Mona (S) 1:26, 296
von Mamborg Ingvar (MP) 1:32, 53, 61, 63, 214, 216, 243, 244, 248, 318, 321, 330
Stefansson Jan (KD) 1:34, 70, 203, 326
Sundström Jan Olov (M) 1:35
Kronberg Fredrik (M) 1:36, 46
Landstingsrådet Wigg (MP) 1:37, 205, 230, 233, 235, 268, 270, 272, 275
Kettner Anna (S) 1:38, 40, 42, 140, 142, 144
Lindblad Söderman Lotta (M) 1:47
Hortin Regiana (C) 1:49
Landstingsrådet Rydberg (FP) 1:50, 54, 57, 62, 87, 89, 91, 93, 95, 97, 246, 341, 343, 345
Boström Agnetha (MP) 1:51, 56
Strömdahl Jan (V) 1:52, 59, 122, 124, 126, 165, 269, 271, 276, 278, 280, 283, 317, 325
Landstingsrådet Nylund Watz (S) 1:55, 60, 175, 177, 179, 181, 183
Sladic Gizela (S) 1:58
Blombäck Yvonne (MP) 1:64, 73, 98, 100, 102, 151, 153, 161, 163, 171, 173, 185, 187, 199, 201, 210, 253, 256, 258, 273, 279, 281, 285, 288, 302, 311, 324, 328, 336, 338
Askensten Åke (MP) 1:65, 74
Roxby Cromvall Gunilla (V) 1:66, 67, 72, 78, 80, 157, 159, 206, 254, 265, 289, 301, 310
Landstingsrådet Wennerholm (M) 1:68, 99, 101, 103, 117, 119, 121, 141, 143, 145, 146, 148, 150, 152, 155, 158, 160, 223, 225, 252, 274, 277, 292, 294, 307, 309
Landstingsrådet Dahlberg (S) 1:69, 76, 147, 149, 154, 156, 167, 169, 195, 197, 204, 212, 222, 224, 306, 308
Launy Sverre (V) 1:71, 82, 84, 209, 284, 286
Fare Stella (FP) 1:75, 77, 79, 81, 83, 255, 257, 259, 261, 263, 267, 303, 335
Gripenstam Tage (C) 1:85, 180, 182, 184, 186, 188, 218
Andersson Peter (S) 1:86, 88, 90
Landstingsrådet Sevefjord (V) 1:92, 94, 96, 245, 340, 342, 344
Sander Tove (S) 1:104, 106, 108
Helmerson Gunilla (M) 1:105, 107, 109
Jörnehed Håkan (V) 1:110, 112, 114, 229, 238
Landstingsrådet Elmsäter-Svärd (M) 1:111, 113, 115, 123, 125, 127, 135, 137, 139, 176, 178
Ullberg Erika (S) 1:116, 118, 120
Cebrian Juan Carlos (S) 1:128, 130, 132
Lidwall Pia (KD) 1:129, 131, 133
Sjölander Johan (S) 1:134, 136, 138, 189, 191, 193, 251, 260, 262
Bah Demba (MP) 1:164, 220
Broberg Charlotte (M) 1:207, 264, 266
Wikholm Nanna (S) 1:208, 287, 293, 295, 299, 305
Lindquist Olov (FP) 1:211, 213, 215, 217
Adbo Jerry (S) 1:227, 231, 236, 239, 241
Ljungberg Schött Marie (M) 1:228, 232, 234, 240
Bromme Rolf (FP) 1:237
Appelgren Lena (KD) 1:247
Attergren Granath Anita (FP) 1:249
Östman Anna-Lena (S) 1:290

Ekekhil Helena (MP) 1:291, 304
Holmberg Jan (M) 1:297
Kockum Peter (M) 1:312