

Justerat tisdag den 1 april 2014

Inger Linge

Conny Andersson

Sven-Erik Köhlin

§ 34

Inledning och justering m.m.

Ordföranden förklarade sammanträdet öppnat.

Ordföranden konstaterade att 101 ledamöter var närvarande och 48 ledamöter var frånvarande.

Att tillsammans med ordföranden justera sammanträdet protokoll utsågs förste och andre vice ordföranden.

Protokollet skall justeras senast tisdagen den 1 april 2014.

§ 35

Bordlagd interpellation 2013:31 av Vivianne Gunnarsson (MP) om sjötrafik- hållplatser i Värtan och Husarviken

LS 1311-1521

Anf. 1-10

Inleddes kl. 10.05 och avslutades kl. 10.24.

Interpellationen är ställd till landstingsrådet för trafikfrågor. Fullmäktige medgav den 3 december 2013 att interpellationen fick ställas. Interpellationen bordlades vid fullmäktiges sammanträde den 18 februari 2014.

Svar på interpellationen, se bilaga 1.

Landstingsrådet Christer G Wennerholm hänvisade till det skriftliga svaret. Vidare yttrade sig Vivianne Gunnarsson, landstingsrådet Christer G Wennerholm, Stella Fare, Anna Sehlin samt Yvonne Blombäck.

§ 36

Bordlagd interpellation 2013:32 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om otillräcklig kollektivtrafik till Friends Arena

LS 1311-1522

Anf. 11-22

Inleddes kl. 10.25 och avslutades kl. 10.53.

Interpellationen är ställd till landstingsrådet för trafikfrågor. Fullmäktige medgav den 3 december 2013 att interpellationen fick ställas. Interpellationen bordlades vid fullmäktiges sammanträde den 18 februari 2014.

Svar på interpellationen, se bilaga 2.

Landstingsrådet Christer G Wennerholm hänvisade till det skriftliga svaret. Vidare yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall, landstingsrådet Christer G Wennerholm, Lars-Erik Salminen, Anders Ekegren samt Thomas Magnusson.

§ 37

Bordlagd interpellation 2013:33 av Birgitta Sevefjord (V) om bristande operationskapacitet vid Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge

LS 1311-1523

Inleddes kl. 10.53 och avslutades kl. 10.53.

Fullmäktige beslutade att bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 38

Bordlagd interpellation 2013:34 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om jämställd snöröjning

LS 1311-1524

Anf. 23-27

Inleddes kl. 10.53 och avslutades kl. 11.04.

Interpellationen är ställd till landstingsrådet för trafikfrågor. Fullmäktige medgav den 3 december 2013 att interpellationen fick ställas. Interpellationen bordlades vid fullmäktiges sammanträde den 18 februari 2014.

Svar på interpellationen, se bilaga 3.

Landstingsrådet Christer G Wennerholm hänvisade till det skriftliga svaret. Vidare yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall, landstingsrådet Christer G Wennerholm samt Cecilia Obermüller.

§ 39

Interpellation 2014:1 av Erika Ullberg (S) om SL:s biljettsystem och de jämfört med budget 450 miljonerna i lägre biljettintäkter

LS 1402-0203

Anf. 28-50

Inleddes kl. 11.04 och avslutades kl. 11.54.

Interpellationen är ställd till landstingsrådet för trafikfrågor. Fullmäktige medgav den 18 februari 2014 att interpellationen fick ställas.

Svar på interpellationen, se bilaga 4.

Landstingsrådet Christer G Wennerholm hänvisade till det skriftliga svaret. Vidare yttrade sig landstingsråden Erika Ullberg och Christer G Wennerholm, Yvonne Blombäck, Gunilla Roxby Cromvall, Lennart Kalderén, Nanna Wikholm, Kristoffer Tamsons, Stella Fare, Anna Sehlin, Marie Åkesdotter, Karl Henriksson samt Pia Ortiz Venegas.

§ 40**Interpellation 2014:2 av Helene Öberg (MP) om bemanning inom barnsjukvården**

LS 1402-0204

Inleddes kl. 11.55 och avslutades kl. 11.55.

Fullmäktige beslutade att bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 41**Interpellation 2014:3 av Pia Ortiz-Venegas (V) om arbetsvillkoren för taxiförarna i färdtjänsten**

LS 1402-0205

Inleddes kl. 11.55 och avslutades kl. 11.55.

Fullmäktige beslutade att bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 42**Interpellation 2014:4 av Anna Sehlin (V) om åtgärder mot dubbdäck**

LS 1402-0206

Inleddes kl. 11.55 och avslutades kl. 11.55.

Fullmäktige beslutade att bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 43**Interpellation 2014:5 av Catarina Wahlgren (V) om veckoarbetstiden för nattarbetare**

LS 1402-0207

Inleddes kl. 11.55 och avslutades kl. 11.55

Fullmäktige beslutade att bordlägga besvarandet av interpellationen.

§ 44**Frågestund**

LS 1403-0349

Anf. 51-104

Inleddes kl. 12.01 och avslutades kl. 13.03.

Fullmäktige beslutade enligt 2:e vice ordförandens förslag att de inkomna frågorna fick ställas.

1. Fråga av Helene Hellmark Knutsson (S) till landstingsrådet Charlotte Broberg (M): Med anledning av revisorernas kritik av att vårdplatserna minskar undrar jag om du anser att det finns brister i landstingets styrning av vårdplatsutbudet vid akutsjukhusen?
2. Fråga av Tomas Eriksson (MP) till landstingsrådet Charlotte Broberg (M): Ser du att det finns risk att ni inte kommer kunna genomföra de beslutade investeringar fram till 2024?
3. Fråga av Håkan Jörnehed (V) till landstingsrådet Charlotte Broberg (M): Har du några strategier för hur specialistvårdens utflyttning från akutsjukvården ska styras till närsjukhusen inom ramen för vårdval med fri etablering?

4. Fråga av Dag Larsson (S) till landstingsrådet Lars Joakim Lundquist (M): Kommer mastocytospatienternas rätt till specialistbehandling att säkerställas?
5. Fråga av Helene Öberg (MP) till ordföranden i sjukvårdsutskott Stockholm Ekerö Marie Ljungberg Schött (M): Tänker du vidta åtgärder för att förhindra att BVC Skarpnäck läggs ned?
6. Fråga av Gunilla Roxby Cromvall (V) till landstingsrådet Christer G Wennerholm (M): Anser du att det är förenligt med landstingets arbetsordning att duka helt nya ärenden för beslut på trafiknämndens sammanträden?
7. Fråga av Erika Ullberg (S) till landstingsrådet Christer G Wennerholm (M): Vill du att 4:ans busslinje konverteras till spårväg i närtid?
8. Fråga av Marie Åkesdotter (MP) till landstingsrådet Charlotte Broberg (M): Tycker du att det låter rimligt att Stockholms läns landsting lägger så mycket resurser på PR-konsulter, om du också beaktar skillnaderna gentemot andra landsting?
9. Fråga av Pia Ortiz Venegas (V) till ordföranden i färdtjänst- och tillgänglighetsberedningen Karl Henriksson (KD): Har du agerat för att säkerställa att alla klagomål på färdtjänsten registreras?

Frågorna antecknades som besvarade.

Fullmäktige beslutade enligt 2:e vice ordförandens förslag att de återstående frågorna på den utdelade förteckningen inte skulle besvaras.

§ 45

Bekräftande av fullmäktiges beslutsförhet

Inleddes kl. 13.03 och avslutades kl. 13.04.

Ordföranden konstaterade att 139 ledamöter var närvarande och 10 ledamöter var frånvarande, enligt bilaga A.

§ 46

Kungörelse och annonsering

Inleddes kl. 13.05 och avslutades kl. 13.06.

Kungörelsen om fullmäktiges sammanträde anslogs den 6 mars 2014 på landstingets anslagstavla och skickades samma dag till fullmäktiges ledamöter och ersättare samt till länsstyrelsen.

Föredragningslistan infördes den 11 mars 2014 i de tidningar där enligt fullmäktiges beslut annonsering ska ske.

Tillägg till föredragningslista anslogs den 14 mars 2014 på landstingets anslagstavla och skickades samma dag till fullmäktiges ledamöter och ersättare.

Det antecknades att sammanträdet kungjorts i laga ordning.

§ 47

Anmälan av länsstyrelsens beslut att för tiden t.o.m. den 14 oktober 2014 till ny ledamot i valkrets 1 efter Mattias Lundbäck (M) utse Staffan Sjödén (M) och till ny ersättare efter Sjödén utse Anders Karlsson (M), till ny ledamot i valkrets NV efter Lars Dahlberg (S) utse Eleonor Eriksson (S) och till ny ersättare efter Eriksson utse Georg Gustavsson (S), till ny ledamot i valkrets SV efter Raymond Wigg (MP) utse Konrad Breidenstein (MP) och till ny ersättare efter Breidenstein utse Isak Betsimon (MP)

LS 1312-1599, 1312-1622, 1401-0068

Inleddes kl. 13.05 och avslutades kl. 13.06.

Fullmäktige beslutade enligt ordförandens förslag

att lägga anmälan till handlingarna.

§ 48

Anmälan av avsiktsförklaring om samarbete med AstraZeneca AB

LS 1311-1468

Anf. 105-107

Inleddes kl. 13.07 och avslutades kl. 13.15.

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Stig Nyman, Ninos Maraha samt Anders Lönnberg.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att lägga avsiktsförklaringen mellan Stockholms läns landsting och AstraZeneca AB till handlingarna.

§ 49

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda (förslag 14)

LS 1312-1600

Anf. 108-130

Inleddes kl. 13.16 och avslutades kl. 14.04.

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Christer G Wennerholm, Yvonne Blombäck, Gunilla Roxby Cromvall, Stella Fare, Leif Gripestam, Jan Holmberg, landstingsrådet Erika Ullberg samt Tomas Eriksson.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsen förslag
- 2) bifall till MP-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen
- 3) bifall till V-ledamotens reservation i landstingsstyrelsen samt bifall till tredje attsatsen i MP-ledamöternas reservation i landstingsstyrelsen.

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

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att fatta inriktningsbeslut avseende fördjupad förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering från berörda kommuner, till en investeringsutgift av 35 000 000 kronor

att uppdra åt trafiknämnden att inarbeta investeringsutgiften inom nämndens fastställda investeringsram för respektive år 2014-2018.

RESERVATIONER

MP-ledamöterna och V-ledamöterna reserverade sig mot fullmäktiges beslut.

UTTALANDE

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

§ 50

Taxeändring av Upplands Lokaltrafiks och Storstockholms Lokaltrafiks kombinationsbiljetter (förslag 15)

LS 1402-0196

Anf. 131-133

Inleddes kl. 14.06 och avslutades kl. 14.09.

I ärendet yttrade sig Staffan Sjödén, Gunilla Roxby Cromvall samt Nanna Wikholm.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att fastställa taxa för kombinationsresor med Upplands Lokaltrafik och Storstockholms Lokaltrafik att gälla från och med den 1 april 2014 i enlighet med prislistan.

§ 51

Bordlagd motion 2013:9 av Tomas Eriksson m.fl. (MP) om Peak Cotton-strategi i Stockholms läns landsting (förslag 11)

LS 1305-0697

Anf. 134-137

Inleddes kl. 14.09. och avslutades kl. 14.23.

Motionen bordlades vid fullmäktiges sammanträde den 18 februari 2014.

I ärendet yttrade sig Tomas Eriksson och landstingsrådet Gustav Hemming.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsen förslag
- 2) bifall till MP-ledamöternas muntliga reservation i landstingsstyrelsen om bifall till motionen

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

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

MP-ledamöterna reserverade sig mot fullmäktiges beslut.

§ 52**Valärenden (förslag 16)**

LS 1010-0833, 1304-0540, 1308-1007, 1309-1072, 1316, 1330, 1312-1578, 1622, 1401-0148, 1402-0175, 0187, 1403-0270, 0334

Inleddes kl. 14.24 och avslutades kl. 14.26.

Fullmäktige beslutade att medge befrielse för Annika Hjelm (MP) från uppdrag som ersättare i trafiknämnden fr.o.m. den 1 april 2014 samt för Georg Gustafsson (S) från uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige, valkrets NV.

Fullmäktige valde enligt valberedningens förslag

Val- och nomineringar

Landstingshuset i Stockholm AB för tiden 18 mars 2014 intill slutet av ordinarie bolagsstämma 2014

Ledamot

MP Tomas Eriksson (efter Raymond Wigg)

Trafiknämnden för tiden 1 april 2014 - 31 december 2014

Ersättare

MP Malin Karlsson (efter Annika Hjelm)

Ordning för ersättares inträde mellan de för Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet valda ersättarna:

För ledamöterna Ullberg, Wikholm, Holmberg, Hansson och Can inträder ersättarna Eriksson, Lindell, Johansson, Lund, Fogelström, Sehlin och Karlsson; För ledamoten Blombäck inträder ersättarna Karlsson, Sehlin, Eriksson, Lindell, Johansson, Lund och Fogelström; För ledamoten Roxby Cromvall inträder ersättarna Sehlin, Karlsson, Eriksson, Lindell, Johansson, Lund och Fogelström.

Mälardalsrådet för tiden 18 mars 2014 intill slutet av ordinarie rådsmöte 2015

Ledamot

FP Jessica Ericsson (efter Lennart Adell Kind)

Stiftelsen Clara för tiden 18 mars 2014 - 31 december 2014

Ledamöter

- Gunnel Forsberg (efter Nils Ekedahl)
- Ulf Brandt (efter Björn Sandahl)

Förvaltningsrätten i Stockholm för tiden 18 mars 2014 - 31 december 2014

Nämndemän

- M Ann Christine Tamber Odelberg (efter Johanna Edencrona)
- M Anders Thureson (efter Bengt Säberg)
- FP Johanna Stephan (efter Hugo W Rickberg)
- C Bordläggs (efter Madeleine Sjöbage)
- S Yusuf Koyuncu (efter Johann Sjöberg)
- S Bordläggs (efter Pablo Leiva)
- MP Bordläggs (efter Kai Bergendahl)
- MP Bordläggs (efter Liv Almstedt)
- V Bordläggs (efter Hans Enroth)

Förvaltningsrätten i Uppsala för tiden 18 mars 2014 - 31 december 2014

Nämndeman

- V Bordläggs

Svea hovrätt för tiden 18 mars 2014 - 31 december 2014

Nämndeman

- KD Claes Karlsson (efter Ingela Sellin)
- MP Bordläggs (efter Hanna Zetterlund)

Nomineringar**Viltförvaltningsdelegationen**

Ersättare

- FP Mattias Lönnqvist
- C Börje Karlsson

Halvering av antalet huvudmän i Sparbanksstiftelsen Första
LS 1401-0148**Ärendet**

Sparbanksstiftelsen Första har vid ordinarie huvudmannamöte den 21 maj 2013, § 9 beslutat att från och med 2014 slopa regeln att Stockholms läns landsting, landstinget Sörmland, Västra Götalandsregionen, Göteborgs kommun och Kungsbacka kommun utser hälften av huvudmännen. Ändringen har införts under § 18 i stiftelsens stadgar. Stiftelsen har med anledning av detta inkommit med skrivelse där begäran önskas om bekräftelse från Stockholms läns landsting att inga huvudmän ska utses vid höstens val.

Beslutsunderlag

Skrivelse från Sparbanksstiftelsen Första med bilagor
Valberedningens protokoll den 18 mars 2014

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt valberedningens förslag

att Stockholms läns landsting i enlighet med stiftelsens beslut att halvera antalet huvudmän, avstår från att utse huvudmän till Sparbanksstiftelsen Första från 1 januari 2015.

§ 53**Anmälan av nya motioner**

LS 1403-0348

Inleddes kl. 14.26 och avslutades kl. 14.26.

Nr 2014:7 av Helene Öberg m.fl. (MP) om akutmottagning för våldtagna män

Motionen remitterades till landstingsstyrelsen för beredning.

§ 54**Anmälan av nya interpellationer**

LS 1403-0320--0323

Inleddes kl. 14.27 och avslutades kl. 14.27.

Nr 2014:6 av Helene Hellmark Knutsson (S) om revisorskritiken av bristande kontroll av antalet vårdplatser

Nr 2014:7 av Håkan Jörnehed (V) om tillgången på vårdplatser

Nr 2014:8 av Erika Ullberg (S) om tunnelbanans utbyggnad

Nr 2014:9 av Dag Larsson (S) om utveckling av förlossningsvården i Stockholms län

Interpellationerna ska besvaras vid nästa sammanträde.

Avslutning

Ordföranden avslutade sammanträdet kl. 14.28.

Vid protokollet

Elisabeth Angard Levander

Karin Mikaelsson

Anföranden vid Stockholms läns landstingsfullmäktiges sammanträde den 18 mars 2014

§ 35 Bordlagd interpellation 2013:31 av Vivianne Gunnarsson (MP) om sjötrafikhållplatser i Värtan och Husarviken

Anförande nr 1

Vivianne Gunnarsson (MP): Ordförande! Jag tackar för svaret, Christer Wennerholm. Det visar på att det finns en viss öppenhet för kollektivtrafik till sjöss och kanske också en hållplats i Husarviken så småningom. Nu när bostadsområden nära vattnet byggs borde kollektivtrafiken till sjöss komplettera den till lands. En kollektivtrafik som kan komma till stånd snabbt är att sätta in fler linjer i sjötrafiken och att använda fler hållplatser.

Nu planeras en linje från Tranholmen till Ropsten, men den verkar ta längre tid än planerat. Tillgången på passande fartyg verkar vara en trång sektor, liksom lämpliga tilläggsplatser. Enligt svaret tycks dock ett nytt fartyg nu vara på gång, äntligen.

Det är dock märkligt att utbyggnad av sjötrafik mest sker utan större planeringsåtgärder eller långsiktig tanke. Nybyggnaderna i Norra Djurgårdsstaden pågår för fullt, och de första etapperna ligger intill Husarviken. Ett enkelt sätt för människor att kunna ta sig till staden vore att kliva på en båt och ta tunnelbanan från Ropsten eller åka vidare till någon annan hållplats. Jag konstaterar i alla fall att något sådant inte utreds just nu.

Min förhoppning är att den här interpellationen ska vara en ögonöppnare för att gå vidare med detta som tanke. Kollektivtrafik ska planeras in samtidigt som nya områden planeras. Till Norra Djurgårdsstaden kommer varken båt eller spårväg, fastän båda finns precis intill. Det tycker jag är lite dålig planering av trafiknämnd och landsting.

Så till frågan om tilläggsplatser i Ropsten, som man inte svarar på särskilt bra i interpellationssvaret. Jag kan konstatera att det tycks ha hamnat i en väldig långbänk med Stockholms stad. Ingen kan riktigt förklara vad som är felet. Det tycks vara en knut som inte går att lösa över huvud taget.

Anförande nr 2

Landstingsrådet Wennerholm (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Det är som Vivianne Gunnarsson konstaterar, och vi har konstaterat det i tidigare interpellations- och frågedebatter och i debatter i aktuella beslutsärenden: Det finns ett gemensamt intresse av att kunna använda vattenvägarna för att bygga ut kollektivtrafiken. I jämförelse med jämförbara städer internationellt kan man se att detta med vattenvägar är något att ha med i sitt mindset för att så smart som möjligt kunna bygga ut en kollektivtrafik som är så bra som möjligt. Jag brukar säga att vi ska ha mer av allt, och det gäller i högsta grad också vattenvägarna.

Du, Vivianne Gunnarsson, beskriver ganska väl den situation som råder. Från Stockholms stads horisont, med de olika intressenter som finns där, har den här frågan inte riktigt varit med på samma sätt i planeringsförutsättningarna som de andra trafikslagen, antingen det gäller att bygga ut för buss, att bygga spårväg eller att planera för ny tunnelbana.

När det gäller Ropsten är det olika intressen som konkurrerar. Energiverksamheten där har sina behov. När det gäller Husarviken finns det också en privat båtklubb som konkurrerar om den möjliga anöringsplatsen. Men såvitt jag förstår är alla parter intresserade, så det gäller bara att ha planeringsförutsättningar och börja tänka på ett nytt sätt. Vi kan också se på de andra diskussioner som har varit, med snabba övergångar, till exempel i Saltsjön och inne i Mälaren. Det finns möjligheter och förutsättningar för att få i gång en bra diskussion med Stockholms stad. Det har vi alla anledning att försöka bidra till, så att vi får in vattenvägarna som en naturlig del i planeringen av kollektivtrafiken.

Jag tror väldigt mycket på snabba tvärförbindelser på vatten. De kan spara mycket tid för människor att ta sig fram i kollektivtrafiken. I vår storstadsregion har de allra flesta ont om tid, så om man kan spara tid och få en smart lösning med en ny tvärförbindelse på vatten kommer det att välkomnas av alla. Vi har all anledning att se positivt på detta och att bidra till att det så snabbt som möjligt kommer en utbyggnad också av vattenvägarna.

Anförande nr 3

Stella Fare (FP): Fru ordförande! Jag tycker att Vivianne Gunnarsson tar upp en väldigt viktig fråga. I det lilla är detta en principiell fråga om att utnyttja vattenvägarna mer. Vi har precis haft ett genombrott för planering av pendelbåtar i Stockholm, så man kan inte säga att vi har legat på latsidan precis. Ni har säkert sett att vi har fattat beslut om trafikplikt för två nya pendelbåtslinjer i Mälaren, och det är otroligt roligt att vi har kommit så långt. Nu ska vi sätta i gång att planera dessa och upphandla båtar och bryggor. Det är fantastiskt, faktiskt.

Den fråga som du tar upp handlar om sjötrafiken i Lilla Värtan. Jag vet inte om ni alla är bekanta med Tranholmen, denna lilla ö. Den har i dag en förskola med tio anställda. Det finns 126 barn som bor på ön och totalt 435 personer som är bofasta där, på denna lilla ö i Lilla Värtan. Det är en fantastisk utveckling. Självklart behöver de också kunna pendla till sina arbeten, och vi bör ta vara på det behovet. Jag har helt samma uppfattning som Vivianne, och jag har också varit i kontakt med dem.

Det är också uppenbart att trafiklandstingsrådet inser att detta är något som vi behöver ta tag i. De olika problem som finns i Husarviken borde vi kunna övervinna. Precis som med framdragningen av Spårväg City har vi sett att det är jätterådigt i Värtan. Det är inte lätt att dra fram någon ny trafik alls, vare sig på vatten eller på land, för det är ju ett industriområde som nu långsamt håller på att omvandlas till bostadsområde. Men fortfarande ska en del anläggningar ligga kvar, och det är inte lätt att fränlandstingets sida komma överens med staden, för även där är det så många olika händer som styr och intressen som man måste ta hänsyn till.

Men detta ska gå. Jag är övertygad om att vi kommer att få fram en bra trafik som också passar dem som vill pendla från Danderyd med cykel och slippa omvägen över broar och annat och i stället komma till stan smidigt genom en båtförbindelse med tät trafik som även kan gå på vintern.

Anförande nr 4

Vivianne Gunnarsson (MP): Det är ju bra att man är så positiv från majoritetens sida. Vi har sett att man har infört två nya båtlinjer, men just linjen Tranholmen-Ropsten fanns före beslutet om de nya linjerna. Det är därför jag har skrivit min interpellation. Jag tycker att man borde ha löst den här knuten mycket tidigare.

Det är egendomligt att man inte kan komma överens med Stockholms stad om marken. Det bolag som ligger där är Fortum, och man borde kunna komma överens med dem också om hur man skulle kunna göra en tilläggsplats. Det är ingen stor anläggning som krävs. Egentligen är det bara en gångväg för människor och en liten brygga som båten kan komma in till.

Sedan är det detta med båtklubben. Det kan väl inte vara något större problem att diskutera med en privat båtklubb om tilläggsplats? Någonstans finns det en knut som måste lösas. Jag har gjort allt jag kan för att försöka hitta möjliga lösningar på detta, också tillsammans med hamnen.

Det har också varit ett problem med att det varit fel sorts båt. Nu finns det en båt som är tillgänglighetsanpassad, men den är lite för stor. Har man en tillräckligt anpassad båt kommer det att vara lättare att lägga till. Små och smidiga båtar som går snabbt och lätt är precis vad man behöver här.

Det är bra att både Stella Fare och Christer Wennerholm säger att vi nu ska tänka nytt. Meningen med min interpellation var ju att den skulle vara en ögonöppnare, så att man får upp ögonen för den här knuten. Det är kanske en liten fråga, men den kommer att gälla allt fler eftersom det är många som kommer att bo i närheten av Husarviken. De har ingen bra kollektivtrafik i dag. Det kan byggas ut bussförbindelser, men en båtförbindelse vore ett bra komplement för dem.

En lite konstig vändning i svaret är detta att man kanske inte ska lägga till på så många ställen att man försenar linjen. Nu kan det inte bli tal om mer än en eller två minuters försening, så det är ju inget argument, tycker jag.

Anförande nr 5

Stella Fare (FP): Jag vill bara påminna om att Vaxholmsbolaget numera är en del av SL. Det gör att vi har fått in mer kompetens på det här området, vilket är jättebra. Vi har liksom glömt bort att Stockholm, också det vi kallar innerstan, är en skärgård och att vi kan utnyttja vattenvägarna även där för att minska trängseln, för den är besvärande.

Detta är något som jag tror kommer att gå att lösa. Som Vivianne säger är detta en liten fråga, och då finns det en risk för att den faller mellan stolarna. Den är liksom inte tillräckligt stor och tillräckligt dyr för att alla planeringsfunktioner ska falla på plats. Men likväl är den jätteviktig, för befolkningen vid våra stränder ökar hela tiden,

Jag välkomnar den här interpellationen och tycker att den är bra.

Anförande nr 6

Landstingsrådet Wennerholm (M): Fru ordförande! Det är en bra grundförutsättning att vi är många här i salen som ser möjligheten i att ha många olika trafikslag för att lösa kollektivtrafikuppdraget för stockholmarna. Jag tycker att det ligger mycket i det som du, Vivianne, är inne på när det gäller fartygens utformning. Vi ska kunna ha båtar som är anpassade till de olika uppdrag det kan gälla. Sjövägen är en typ av transporter – kortare transporter är en annan, och där är det kanske fler och mindre fartyg vi ska ha i framtiden.

Jag ser gärna att vi till exempel också får möjlighet att pröva fartyg som drivs med el. Den utvecklingen är ju på gång. Jag välkomnar att du och andra i Stockholms hamn också jobbar för att möjliggöra detta. Vi ser att de insatser som görs från Stockholms stads och hamnens sida för att möjliggöra tilläggsplatser i Stockholms inre skärgård – alltså den inre delen av Saltsjön – har vi och andra som bedriver båttrafik stor nytta av. I den långsiktiga planeringen har vi anledning att ha med det perspektivet i ännu större utsträckning för att hitta nya punkter där det skulle kunna bli ett starkt komplement med vattnet som transportör i kollektivtrafiken, i stället för att bara se tunnelbana, spårvagn och bussar.

Anförande nr 7

Anna Sehlín (V): Vänsterpartiet tycker också att det är en mycket bra idé att se vattenvägarna som ett komplement till den kollektivtrafik vi har i dag. Det är en bra interpellation, och vi stöder intentionerna med den.

Låt mig göra ett tillägg när det gäller tillgänglighet. Båtar och bryggor som ska ingå i vattenvägarna måste vara tillgängliga, också så att man lätt kan komma ned till bryggan. Där skulle det kanske vara en lösning med bussar som går ned till vattnet och sedan går ombord på båtarna och kör vidare. Man måste också se till att cyklar kan komma ombord på båtarna, och att man har bryggor som flyter, så att tillgängligheten mellan stranden och båten blir bra, så att alla kan åka med de nya båtarna.

Anförande nr 8

Vivianne Gunnarsson (MP): För min del är jag rätt så nöjd med att ha fått höra att det finns en positiv inriktning när det gäller kollektivtrafik på vatten. Jag är lite mindre nöjd med svaren om knuten med Stockholms stad och tilläggsplatsen i Ropsten. Även om den frågan är liten får den inte vara så liten att den faller mellan stolarna. Så liten får ingen fråga vara, utan man måste jobba på alla frågor oavsett hur stora de är. Det handlar om människor som ska ha en bra kollektivtrafik. Jag hoppas att ni ökar takten när det gäller att få fram den där tilläggsplatsen.

Anförande nr 9

Landstingsrådet Wennerholm (M): Ordförande, fullmäktigeledamöter! Tillgängligheten är en viktig fråga. Om kollektivtrafik på vatten ska vara ett alternativ måste vi se till att ha fartyg som är tillgängliga och anpassade för trafiken på ett bra sätt. En annan viktig del är att se till att vi får anslutning med i första hand busstrafik. I Ropsten har vi också närhet till tunnelbanan och Lidingöbanan och kan ha bra och smidiga övergångar.

I vissa delar kommer det inte att bli någon större användning av kollektivtrafik på vatten om det inte finns övergångar. När det gäller Söder Mälarstrand och Norr Mälarstrand måste vi se till att det också finns buss som möter vattentrafiken så nära som möjligt. Annars kommer det att bli en begränsad skara som har möjlighet att använda den.

Anförande nr 10

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande, åhörare och ledamöter! Det är bra att det finns en positiv inställning hos Alliansen, men vi saknar fortfarande konkreta besked om den här sträckan och de människor det gäller. De har flera gånger frågat oss i Miljöpartiet när det kommer en båtlinje. Jag tror att de också noterar att ni säger att ni är intresserade av båttrafiken.

För Miljöpartiets del är det här en viktig sträcka. Det är många som bor på Tranholmen, och det finns förskolor och annat ute på ön. Det finns ingen annan förbindelse. Problemet är alltså akut här och nu. Med tanke på detta med tillgänglighet är det också extra viktigt med anslutning till Ropsten, där det finns tunnelbana och andra transportslag.

§ 36 Bordlagd interpellation 2013:32 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om otillräcklig kollektivtrafik till Friends Arena

Anförande nr 11

Gunilla Roxby Cromwall (V): Ordförande, fullmäktigeledamöter och åhörare! Jag skrev i december en interpellation sedan jag i Polisstyrelsen, som jag sitter med i, hade fått reda på att polisen har varit tvungen att mer än fördubbla sina insatser sedan Friends Arena invigdes. Det handlar om sådant som vi inte ska behöva använda vår polis till.

Polisen måste vara där eftersom trängseln är gigantisk. Det är trängsel av gående, och våra bussar fastnar också bland alla bilar. Polisen är där för att folk inte ska trampa ihjäl varandra. Det är mer än 10 000 timmar mer som polisen måste lägga ned på Friends Arena i förhållande till vad man gjorde på Råsunda. Räknar man om det innebär det att 250 poliser jobbar en vecka var för att få ordning på det som händer vid Friends Arena. Det är allvarligt.

Nu hade vi möte i Polisstyrelsen i går. Då fick vi reda på att polisen drastiskt måste skära ned på sina utgifter på 70 miljoner. De måste säga upp civil personal, och det är civil personal som gör de kvalificerade brottsutredningarna. Har vi poliser som bevakar en arena har vi alltså brottsoffer som inte får den hjälp av samhället som de behöver.

Christer Wennerholm skriver i svaret att Citybanan byggs och att vi inte bygger en endaste meter spår. Men jag vill påminna om hur historien egentligen ser ut. Det var klart att bygga Citybanan. Det första Reinfeldt gjorde efter valsegern för nästan åtta år sedan var att

ifrågasätta om Citybanan över huvud taget behövdes. I och med det blev det minst ett års försening. Det tycker jag att du ska tänka på, Christer.

Friends Arena har planerats under mycket lång tid, och nu planerar också Solna att bygga Mall of Scandinavia – ett gigantiskt köpcentrum med 4 000 parkeringsplatser precis bredvid Friends Arena. Det innebär att ännu fler bilar kommer att köra dit, och då blir det ännu större problem för dem som ska besöka olika evenemang.

För oss i Vänsterpartiet är det obegripligt att ni moderater, som sitter vid makten både här i landstinget och i Solna, är så undermåliga i er planering av regionen att ni inte har tagit hänsyn till det stora antalet besökare när ni nu bygger på det här sättet. Där är ni svaret skyldiga. Svaret skyldiga är naturligtvis Solnamoderaterna, som inte har förmågan att göra en stadsplanering.

Det som ändå är min stora fråga, för nu har vi eländet här, är: Vad ämnar du göra, Christer G. Wennerholm, för att det ska bli ordning och att personer som besöker evenemang på Friends Arena kommer fram säkert utan att polisen ska behöva stå där?

Anförande nr 12

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m** (M): Fru ordförande! Till att börja med ska jag säga att jag inte tänker lägga mig i polisens sätt att sköta sina arbetsuppgifter. Den polisiära verksamheten är nog sådan att man skulle kunna hävda att nästan vilken fråga som helst som behandlas i den här salen påverkar polisens sätt att jobba. Det är de facto polisledningens sak att lösa polisens arbetsuppgifter inom givna ramar, och det har vi i den här salen inte med att göra. Annars kan du vrida och vända på det och säga: Det är förfärligt att våra bussar ibland är inblandade i olyckor för att det drar energi från polisens andra viktiga verksamheter, som brottsutredningar. Jag tror dock att det är olika delar av polisen som handhar dessa olika frågor.

När det sedan gäller den situation som råder och kommer att råda runt arenan i Solna vet du lika väl som jag att området inte är färdigbyggt. Vi har till exempel öppnat en ny uppgång från pendeltågsstationen. Den vetter mot en bro som är nybyggd och som så småningom också kommer att få en helt annan angöring inne i den anläggning du nämnde – det nya stora köpcentret – och arenan. Inget av detta är klart i dag. Det har bidragit till den situation som råder. Vi såg dock till att den nya uppgången kom snabbt. Den gör att man kan angöra pendeltågsstationen från två håll.

Det är väldigt stora mängder människor som rör sig i området. På vissa evenemang blir det dubbelt så många som kan besöka den nya arenan som det var på Råsunda. Vid vissa evenemang är polisen där inte i första hand för att människor har svårt att ta sig fram. Tyvärr är det så vid en del idrottsevenemang att det går åt massor med poliser för att människor är mer intresserade av att slåss och bråka än av att titta på idrott. Det har inte så mycket med trafiksituationen att göra.

I övrigt har jag i svaret beskrivit vad som görs. Det är en mängd förändringar, till exempel när det gäller busstrafik i olika riktningar som kan transportera besökarna till tunnelbanestationer och andra ställen där de har möjlighet att åka vidare kollektivt. Det kommer också från och med i sommar att bli en förlängning av Tvärbanan fram till pendeltågsstationen. På sikt tillkommer också tunnelbaneutbyggnaden.

Anförande nr 13

L a r s - E r i k S a l m i n e n (M): Fru ordförande! Jag blir tvungen att gå upp i talarstolen när Gunilla Roxby Cromwall gör pyttipanna av ärendet om otillräcklig kollektivtrafik. Jag var ansvarig i Solna då vi planerade allting. Jag vet inte om Gunilla har varit med och planerat sådana här stora områden. Det är Europas största byggarbetsplats. Jag kanske kan få ett tips av er som kan hur man ska planera för att allt ska bli klart på en gång. Man kan ju inte lyfta

in färdigbyggda kåkar, arenor, köpcentrum och så vidare med helikoptrar! Man måste ju börja någonstans, och då blir det så här.

Detta talade vi från Solnas sida om redan tidigt. Det här är en byggarbetsplats fram till 2015, och det var känt. Det är klart att man ska gnälla när det inte fungerar, och det är klart att det är mycket folk. Råsunda tog 30 000 besökare. På Friends Arena är det 50 000. Vi har inte haft Bruce Springsteen på Råsunda. Han har nu varit här tre gånger, liksom Swedish House Mafia, Iron Maiden med flera. Det är klart att detta drar folk! Det är likadant med fotbollslandskamperna och när AIK spelar.

Att tro att polisresurser går åt bara på grund av att det är otillräcklig planering kring Friends Arena är att ta grundligt fel. Jag har följt det här ärendet och jobbar med det just nu. Polisresurserna är till för det som Christer Wennerholm sade. Det handlar inte bara om supportrar utan om att det finns kriminella element vid arenan när det är 50 000 personer där. De kommer dit för att göra affärer eller ställa till bus. Då måste polisen vara där.

Ni ska inte tro att det är några kriminalpoliserna som lämnar sina ärenden i Kronoberg eller någon annanstans för att gå ut och dirigera trafik. Det är rent nonsens. Däremot tar vi nu för tiden ut kriminalpoliserna på fältet för att de ska kunna ta tag i brotten direkt och kanske göra en snabbutredning. Vi har också lagt toleransnivån mycket lägre, och då har man fler poliserna ute för att allmänheten ska känna sig trygg. Det är en uppgift som alla andra inom polisen. Som Wennerholm sade går det åt resurser om någon orsakar en trafikolycka också. Det är inget konstigt med detta.

Alla kommenderingar som vi gör bygger på hotbilder. Då tittar vi på hur mycket polispersonal det behöver vara. Det beror inte på att man inte kan åka eller gå till arenan, utan våra hotbilder bygger på helt andra saker. Att myndigheten sedan inte har tillräckligt med pengar beror på något helt annat. Det är att en tafatt ledning inte har skött ekonomin.

Anförande nr 14

A n d e r s E k e g r e n (FP): Ordförande, fullmäktige! Man blir lite förvånad över att Gunilla säger att nu är eländet här och att det finns risk för att människor trampar ihjäl varandra. Jag har nog varit på ungefär hälften av de arrangemang det gäller – inte alltid inne på arenan men utanför, för att titta på trafiken. Att Gunilla kan påstå att folk blir ihjältrampade eller att det finns risk för det visar att hon troligtvis inte ens har varit där. I vart fall har hon inte observerat hur det faktiskt ser ut.

Visst var det problem med anläggningen i början. Det började redan vid invigningen, där det fanns skyddsobjekt och polisen inte meddelade sig vare sig arenan eller SL att man skulle stänga av Enköpingsvägen. Då blev det nämligen bekymmer. Men det har hänt väldigt mycket sedan starten.

Jag tycker att SL har gjort väldigt mycket bra saker i samband med arrangemangen. Man har satt in extratåg på både tunnelbana och pendeltåg. Man har utökat antalet bussar, både på redan befintliga linjer och på tillfälliga busslinjer. Vi har nu också fått Tvärbanan till Solna centrum, och om några månader kommer den att fortsätta till Solna station.

En sak som var en väldig öppnare var när den norra uppgången och målbron tillkom. Då kan man nämligen fördela flödena på ett bättre sätt, och det blir också mycket lättare för folk att via målbron ta sig över till alla bussar som står på Kolonnvägen. Vi har öppnat Hagalundsgatan och Solnavägen, som har varit avstängda på grund av Tvärbanebygget. Så sent som till Melodifestivalen öppnade man taxiremoten, vilket har underlättat mycket.

Om du, Gunilla, skulle vilja göra ingrepp mot de friåkare som finns inom taxibranschen har du här en person som livligt skulle stödja dig. De är ett stort problem. De tar plats, men ingen vill åka med dem.

Självklart får vi på sikt också en tunnelbana. Det är först när man börjar komma upp emot 40 000–50 000 besökare på kvällstid som det kan bli bekymmer. Man måste ha respekt för att ett så stort antal människor motsvarar att invånarna i två normalstora kommuner ska flyttas på kort tid.

Jag har varit i Göteborg och tittat på friidrotts-VM och friidrotts-EM, där man har haft ganska mycket folk. Det tar lite tid att tömma Ullevi också.

Anförande nr 15

Gunilla Roxby Cromwall (V): Ordförande! Detta med våld i samband med idrottsevenemang är en helt annan sak. Polisen hade tidigare 8 700 timmars bevakning på Råsunda. Det är inte så att våldet har ökat, utan det handlar om att det inte fungerar för de gående. Det är därför man har 10 000 timmars mer bevakning.

Enligt polisen i Stockholms län beror det hela på att de måste vara där och bevaka folks förflyttningar. Det är det som är det allmänfarliga. Det innebär dessvärre att polisen nu måste spara pengar på andra håll. Att säga annat är okunnighet. Ta skillnaden mellan de tidigare 8 700 timmar och dagens 18 279 timmar så förstår vi alla varför polisen är där. Det är inte för att det finns fotbollshuliganer, utan det är för att det finns en sådan mängd gångtrafikanter.

Visst, Lars-Erik Salminen, bygger man en sådan här anläggning blir det mer människor där, och det är det som vi inte har stads- och regionplanerat för. Vi i landstinget planerar i demokratisk ordning utbyggnader genom RUFSS, men trots det gör kommunerna vad de vill. Vi kan inte ha den här ordningen! Ska vi bygga en arena som Friends Arena eller ett gigantiskt köpcentrum måste vi se till att den kollektiva trafiken också dras dit. Därför ger jag Moderaterna betyget Underkänd på den här stadsplaneringen.

Det är ju bra att man hittar vissa lösningar nu, men det finns allvarliga lösningar som man fortfarande måste hitta. Vi kan inte ha den ordningen att polisen, som faktiskt har viktigare saker för sig, ska stå där och se till att folk inte trampar ihjäl varandra, för det är precis därför de är där – det är för att det är så trångt.

Jag slutar mitt inlägg med detta. Polisen är där för att det är trångt och för att vi har planerat det här helt fel. Allt annat är brist på kunskap. Vi behöver planera det mycket bättre. Låt mig också säga, att i dag vädjar man till evenemangsbesökare att 20–25 minuter. Det är faktiskt en väldigt lång promenad, och det innebär en risk för att fler tar bilen. Att kräva att färdtjänstresenärer ska ha en hel timma till godo för beställning hemresa är också väldigt lång tid.

Vi behöver verkligen göra mycket för att det ska fungera att åka kollektivt till Friends Arens, och jag är orolig för vad som händer när Mall och Scandinavia är färdigbyggt. Då tror jag att situationen allvarligt förvärras igen. Vi i landstinget måste verkligen se till att det finns kollektivtrafik som kan försörja sådana här evenemang.

Anförande nr 16

Thomas Magnusson (V): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Det jag tänker på när det gäller den här interpellationen är samverkan – samverkan på olika sätt. En del är frågan om samverkan med polisen. Det är väl helt riktigt som Christer säger att det självklart är polisledningens sak att planera polisens arbete.

Det är också viktigt att vi gör vad vi kan för att samverka, så att vi inte försvårar polisens arbete. Det finns två bilder här. Den ena bilden är den hotbild som existerar, vilket är det som Lars-Erik var inne på. Detta är definitivt inte vår sak att avgöra, utan det är polisens sak. Den andra bilden är det som Gunilla tar upp – den stora mängden människor och hur de ska förflytta sig på något som fortfarande är en byggarbetsplats eller hur som helst inte är riktigt färdigbyggt. Detta skapar också problem för polisen och övriga inblandade.

Samverkan är ordet, precis som när det gäller relationen mellan kommuner och landsting. Lars-Erik säger att detta var känt. Han har rätt på den punkten. Man kan inte bygga allt på en gång, säger han, och hur det kommer att bli har Solna talat om. Problemet för Lars-Erik var ju att Christer inte var på samma bana och inte ville bygga ut kollektivtrafiken vid det tillfället. Det som vi var överens om i Solna över alla partigränser – att bygga ut tunnelbanan – bemötte trafiklandstingsrådet med att säga att tunnelbanan är färdigbyggd.

Att det nu kommer beslut som kanske kan innebära att vi får tunnelbana dit om åtta år, i bästa fall, är något jag välkomnar. Jag tycker att det är bra, men det är väldigt sent. Å andra sidan: bättre sent än aldrig.

Precis som Anders Ekegren tycker jag att SL har gjort mycket. Något som jag själv har utnyttjat är bussarna till Mörby respektive Sundbyberg. Jag tycker att det är ett konkret exempel på hur man kan förbättra trafiksituationen. Jag är dock inte lika imponerad av taxiremoten, som Anders talar om. Den går in på strandskyddat område, där grönområden måste utnyttjas för att vi ska kunna ta oss till och från arenan.

Det som interpellationen pekar på är att vi i det här läget inte har klarat av att samverka mellan kommun och landsting. Där har kommunen, precis som Lars-Erik säger, försökt bygga något som är positivt och bra. Jag tycker att det har funnits enighet om själva arenan i Solna. Det har funnits andra oenigheter. Men det man framför allt inte har klarat av är att samverka med landstinget för att få en väl fungerande kollektivtrafik. Det borde man ha kunnat göra mycket bättre. Jag förstår dock om allianspolitikerna i Solna blir lite irriterade av att ta upp detta när man kom till korta i diskussionen med landstinget.

Anförande nr 17

Lars-Erik Salminen (M): Fru ordförande, fullmäktige! Jag hävdar ändå att den dramatiska ökningen av polisresurser inte beror på någon allmänfarlig trängsel. Det får ni inbilla någon annan. Man kan inte inbilla dem som jobbar med det. Journalister kanske man kan inbilla det, för de älskar det.

Med facit i hand är allting mycket lättare. Man kan alltid gå tillbaka och känna av vad man borde ha gjort. Vi planerade för Tvärbanan och skrev avtal för Friends Arena redan 2007. Att sedan tunnelbanan kommer nu – ja, det är synd att den inte kom tio år tidigare, men då fanns det bara en soptipp där arenan står. Man måste ändå ta med i beaktande vad som har hänt.

Sedan finns det massor med utvecklingsområden. Polisen sitter inte och rullar tummarna och ser på framtiden, utan man samverkar hela tiden med arrangörer, SL och andra.

Anförande nr 18

Anders Ekegren (FP): Ordförande, fullmäktige! Det blir lite intressant när Gunilla säger att detta är dålig stadsplanering. Arenan är ju placerad i det här området just för att det finns bra kollektivtrafik där. Det finns pendeltåg. Man satte till och med in specialtåg på en särskild perrong när det var melodifestival. Det finns ett otal busslinjer i området. Tvärbanan kommer, och den kommer att ligga ganska dikt an mot Friends Arena.

Jag hade gärna sett att landstinget hade tagit ett tidigare beslut om tunnelbanan, men nu finns det ett sådant beslut om tunnelbana inte bara till Hagastaden utan också till Arenastaden. Det är Friends Arena och Mall of Scandinavia som kommer att generera stor trafik. Det enda som saknas är väl båttrafik, men jag tror att inte ens Stella Fare skulle kunna förmås att dra båtar till Friends Arena.

Anförande nr 19

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande! Mycket har sagts i den här debatten. Jag vill dock understryka det Anders Ekengren var inne på nu. Det är de facto så att till arenan och den Mall som kommer att öppna har vi det kapacitetsstarkaste trafikslag vi har, nämligen pendeltåg. Vi har sett till att det finns en ny uppgång. Det finns en bro på plats, och den kommer att angöra rakt in i köpcentret. Jag kan inte se en bättre kollektivtrafik.

Människor som kommer hit för att semestra eller shoppa kanske bor på hotellet intill, men de vill kanske göra andra saker parallellt med att de är i Stockholmsområdet, och då bor de kanske i centrala Stockholm, nära Centralen. Då är det bara att gå till Centralen och ta pendeltåget, och några minuter senare är de på Solna station och kan promenera rakt in i det nya köpcentret eller gå på Friends Arena. Är det dålig planering, Gunilla? Jag tycker att det är exempel på motsatsen.

Vi har det kapacitetsstarkaste trafikslag som går att uppbringa. Det finns en uppgång och en angöring genom en bro in i hela det nya komplexet.

Anförande nr 20

Gunilla Roxby Cromwall (V): Jag börjar med det Christer Wennerholm sade på slutet. All planering som gör att polisen måste ha massor med extraresurser där är dålig planering. Det är bevis på det. Och Salminen, ska du och jag stå här och diskutera om polisen har rätt eller fel i det man säger. Om du tänker annorlunda får du uppvakta polisledningen om de har fel och är där i onödan med så här mycket arbetstid.

Jag håller med Ekengren om att beslutet om utbyggd tunnelbana skulle ha kommit tidigare. Det är bra med de åtgärder som görs, men det är fortfarande en stor trängsel. Vi behöver göra mer, så att det fungerar för folk att komma till och från detta ställe.

Bra och kollektivtrafikhäna tycker jag inte att det är när man säger till en del evenemangsbesökare att de ska gå 20–25 minuters promenad eller att de som ska beställa taxi ska ha en hel timma till godo. Det tycker jag inte är bra planering. Här har vi fortfarande en hemläxa att göra för att det ska fungera att åka kollektivt till och från Friends Arena.

Anförande nr 21

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag kan inte se ett bättre sätt än att se till att människor kommer snabbt från Friends Arena och Mall of Scandinavia än att använda pendeltåget. Varför skulle det vara dåligt? Man har möjlighet att åka i två väderstreck beroende på var man ska angöra sedan. På några minuter är man inne vid Stockholms Central, där man har möjlighet att åka vidare i alla olika väderstreck. Det är ett mycket bra exempel på hur man utnyttjar det mest kapacitetsstarka trafikslag vi har.

Ovanpå detta har vi bussar och Tvärbanan, som också kan transportera människor i ytterligare väderstreck, så att de kan angöra till exempel Gröna linjen. Så får vi tunnelbanan. Det är få platser som kommer att ha så stark kollektivtrafikförsörjning som just Solna, arenan och den nya mallen.

Anförande nr 22

Thomas Magnusson (V): Jag förstår att Christer vill prata om framtiden. Då tiden imponerar ju inte. Som moderat i landstinget motarbetade ju du, Christer, din partikompis Lars-Erik när han ville att vi skulle få tunnelbana. Du hävdade att den var färdigutbyggd.

Det är mycket möjligt att vi, om vi hade tagit snabbare beslut, kanske inte hade haft tunnelbanan färdig i dag, men den skulle åtminstone ha varit påbörjad. Men jag förstår att du inte vill prata om det. Du har ju fördröjt det hela. Sent ska syndaren vakna. Men det är bra att det händer saker nu.

Jag tror också att det är viktigt att man tänker på det här med stadsplanering. En kommun kan planera bra, men om kommunikationen med dem som ska lösa kollektivtrafiken inte fungerar blir det inte bra. Det är detta som vi har varnat för hela tiden. Vi är nog överens med Anders om att det har funnits bra planer. Problemet är när kollektivtrafiken inte följer med.

§ 38 Bordlagd interpellation 2013:34 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om jämställd snöröjning

Anförande nr 23

Gunilla Roxby Cromwall (V): Ordförande, fullmäktige! Kan det ha varit jag som beställde snön till i dag? I förra veckan tänkte jag att det var dålig tajming att debattera jämställd snöröjning en vinter då det knappt har snöat alls. Vi har ju nästan glömt bort det vita som faller. I dag har ni i alla fall fått en liten påminnelse om att snön finns.

Det finns många kommuner som i dag har en annan idé om hur vi ska prioritera när det gäller snöröjning. Det är kanske lite elakt, men jag har hört att man säger att vi i dag gör en "gubbröjning" eftersom vi röjer för bilister, där en majoritet är män. Det är där vi röjer först.

Att titta på var vi behöver röja först är en annan idé om snöröjning. Naturligtvis är det väghållarna som röjer snön. Det vet jag också. Men vi kan ju visa musklerna gentemot kommunerna och väghållarna när det gäller de prioriteringsordningar som vi vill ha. Jag anser att vi i dag röjer snön i fel ordning. Vi ska röja utifrån behov.

Jag läste nyss i statistik från Trafikförvaltningen att 60 procent av alla förflyttningar i Stockholms innerstad görs av gångtrafikanter. Vi vet också att de som går i större utsträckning är kvinnor. Det är fler kvinnor än män som går. Generellt är gångtrafikanterna otroligt många fler än de som sitter i bilarna. Cyklisterna, som har varit en stark lobbyrörelse – detta läste jag i samma statistik – är 5 procent av dem som förflyttar sig.

Jag anser att vi ska ha en snöröjning utifrån genus och också se på vilka som behöver få bort snön först. Vi har tidigare debatterat detta och försökt få fram statistik på hur det ser ut när det är halt och faller mycket snö. Vi vet att vi då har fullt på akutmottagningarna och säkert också inom primärvården. Gångtrafikanter faller omkull och skadar sig. Det är inte bara allvarligt för att det är landstingsskatten som bekostar vår sjukvård, utan det blir också ett stort fränfalle från arbetsmarknaden i och med att de som är skadade inte kommer till jobbet.

Därför ser jag det som en idé att i stället ha en snöröjning utifrån ett genusperspektiv, vilket bland annat Huddinge kommun har tagit beslut om. Det har också visat sig att det inte är dyrare för samhället utan snarare billigare. Man prioriterar de gående, så att de inte ramlar. De som åker bilar eller andra färdmedel har faktiskt vinterdäck och annat. Däremot har ju inte gångtrafikanterna så mycket hjälpmedel av den typen.

Anförande nr 24

Landstingsrådet W e n n e r h o l m (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag tycker att det är viktigt att vi har en kontinuerlig och fortgående dialog med kommuner och andra som kan ha fått kommuners uppdrag att snöröja. Under år som har haft betydligt strängare vinter än den gångna vintern har vi också dragit en hel del lärdomar. I diskussioner med till exempel Stockholms stad har detta burit frukt. Nu tittar man på att man har en turordning för snöröjningen som utgår från att kollektivtrafiken ska fungera så bra som möjligt. Då tänker jag i första hand givetvis på busstrafiken. Kollektivtrafiken på spår är ju vi själva, våra entreprenörer eller Trafikverket ansvariga för.

Detta tycker jag är en bra utveckling. Om vi får röjt på de stora stråken, där vi har stombusstrafik och andra tunga busslinjer, kommer det att gynna våra trogna resenärer, och både Gunilla och jag vet vilka de är. Det är inte dem som ser ut som jag och är i min ålder, utan det är i stället de som överbefolkar våra infarter med sina bilar oaktat om det är snö eller fint väder.

Jag tycker att det har varit en bra utveckling där vi också har fått ett argument för att marknadsföra kollektivtrafiken. Jag brukar säga att våra entreprenörers anställda finns där i ur och skur, men också våra kunder ska kunna lita på att kollektivtrafiken är användbar i så stor utsträckning som möjligt, oavsett vilket väder det är. Det är också ett viktigt marknadsföringsargument att kollektivtrafiken fungerar.

Sedan finns det vissa lägen i extrema väderförhållanden då detta kan vara svårt. För snart ett och ett halvt år sedan hade vi ett ymnigt snöfall under lång tid i början av december. Då är det på gränsen till omöjligt att upprätthålla all den service vi skulle vilja.

Du pekar också på en viktig del här. Det är inte bara för själva vägarna utan också våra väderskydd vid hållplatserna som det är viktigt med en bra snöröjning. Där finns all anledning för oss att fundera på hur man kan åstadkomma den bästa ordningen, att ansvarsfördelningen mellan till exempel kommunala väghållare eller snöröjare och dem som har uppdraget att se till att våra väderskydd och hur det ser ut innanför väggarna på dem är så bra som möjligt, så att kollektivtrafikresenärerna kan känna sig trygga och att det är bra kvalitet på den leverans som vi har att ge för att hålla en så bra service som möjligt när man åker kollektivt.

Anförande nr 25

Gunilla Roxby Cromvall (V): Tack för det, Christer! Det har varit en bra utveckling – visserligen har vi inte känt av den här vintern så mycket – att man röjer vid busshållplatser så att bussarna kommer fram.

Men jag tänker att det finns en fortsättning på det, och det är kanske det som du är inne på mot slutet. Här inne sitter ju många som har kommunala uppdrag och som sitter i stadsdelar och det här är en fråga att ta med sig, för vi är ju många gånger väghållare. Ibland blir man lite könsblind. Vi har ju alltid röjt vägarna först – och nu har också cyklisterna här i Stockholm prioriterats upp – men vi ser inte det stora problemet: att säkerställa gångtrafikanterna. Det handlar om, precis som du är inne på, våra kollektivtrafikresenärer som ska ta sig till och från stationer och busshållplatser. Det är lika viktigt som att bussen kommer fram, att man inte halkar omkull där.

Meningen med min interpellation är att vi ska ta med oss den idén. Varför har vi alltid gjort på det sättet att vi "gubbröjer" åt fåtalet bilister, som vi ju faktiskt gör, i stället för att i första hand prioritera det stora antalet: de som går och de som åker kollektivt? Vi har ju en väldigt hög andel som åker kollektivt i vårt län. Det är där snöröjningen bör komma.

Så minns det till nästa vinter! Ta med det till era kommuner och stadsdelar, och fatta gärna beslut om att från och med nu ha en annan prioriteringsordning!

Anförande nr 26

Landstingsrådet Wenerholm (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag tycker att man ser en klar förskjutning av perspektiv precis på det sätt som Gunilla är inne på i sin interpellation.

Jag kan fylla på med att om man tittar på hela resan är det så att vi nu har ett helt annat perspektiv från kommunernas sida när det gäller cykelns användning under hela året. För ett antal år sedan var det kanske så att man inte alls snöröjde cykelbanorna, men det gör man med hög prioritet i dag. Det där är jag övertygad i hög grad gynnar även våra resenärer, som kanske använder cykel i början eller slutet av en resa för att däremellan åka kollektivt.

Jag tycker att det verkar finnas en vilja hos kommunala företrädare och kommuntjänstemän som har ansvar för de här frågorna som är helt annorlunda i dag än vad den var för några år sedan.

Men sedan får vi gemensamt hjälpas åt. Vi vet ju att det som kunde upplevas som ett tak, som var nästan omöjligt för några år sedan, är nu en självklarhet för våra resenärer och då blir det ett golv. Det tycker jag är bra, för det innebär att servicenivån höjs. Vi ska leverera så bra service som möjligt för att kunna attrahera nya resenärer och behålla trogna resenärer som vi har.

Från Stockholms stads sida tycker jag att det på såväl tjänstemannanivå som ända upp till trafikborgarrådet finns en mycket bra insikt om vad vi behöver kunna göra tillsammans och att man är beredd att prioritera oss i mycket större utsträckning än vad man var för några år sedan. Det tackar jag Ulla Hamilton och hennes tjänstemän för.

Anförande nr 27

Cecilia Obermüller (MP): Som en kommunal företrädare i en stadsdel i Stockholm tänkte jag bara komplettera med att Miljöpartiet faktiskt har lagt en motion i flera stadsdelar i Stockholms stad om jämställd snöröjning. Man har väl skrattat lite grann åt det, men det börjar liksom ta skruv i alla fall! Andra partier får gärna följa efter.

§ 39 Interpellation 2014:1 av Erika Ullberg (S) om SL:s biljettsystem och de jämfört med budget 450 miljonerna i lägre biljettintäkter

Anförande nr 28

Landstingsrådet Ullberg (S): Fru ordförande, får jag först tacka för den trevliga tillställningen då vi fick uppmärksamma din födelsedag – tack så mycket!

Nu till interpellationen. Tack för svaret, Christer. Jag är före detta sopran i en kyrkokör, så jag är rätt van vid höga toner, men jag kan tycka att tonläget i den här församlingen gärna kunde vara något lägre. Du har skrivit ett svar och väljer förstas vilken ton du vill i det.

Jag tänkte tala lite om biljettkrånglet i SL-trafiken, om våra förlorade biljettintäkter och om hur vi ska få ett biljettsystem som är begripligt och kostnadseffektivt.

Vi har ju ett fantastiskt län, från Hölö till Hallstavik, en sammanhållen arbetsmarknadsregion där vi behöver kunna arbetspendla. Jag tror att det är en av våra styrkor för att värna jobben och tillväxten, att vi får kollektivtrafiken att fungera, och vi vet att det sammanhållna SL-kortet har varit en viktig pusselbit i att få en fungerande arbetspendling.

Det är bra att du skriver i svaret att vi tappar biljettintäkter – ibland är det ju ett evigt tjat om att siffror inte skulle stämma hit och dit, men vi tappade biljettintäkter: 57 miljoner mellan åren 2012 och 2013. Trots att Stockholm växer så fort som vi gör och trots att vi har fler resenärer sjunker intäkterna. Det är mycket, mycket bekymmersamt!

När det gäller arbete för att säkra intäkter har jag i min interpellation lyft både biljettkontrollen och de dyra klämspärarna. Du svarar att det här har lett till ett minskat fuskåkande, men det har du faktiskt ingen aning om – med all respekt, Christer. De som utredde om fuskåkandet hade minskat var ju Securitas, det företag som ertappades med att överdebitera SL för kontroller som inte var utförda. Samma företag som var vår entreprenör som skulle sköta biljettkontrollen och som hade ett utbrett fusk var också de som skulle säga om fusket hade minskat eller inte – en ohållbar ordning och ingen trovärdighet över huvud taget!

Verkligheten är verkligen vår bästa vän här. Vi vet alla hur krångligt det är med biljettsystemet och vi vet hur oacceptabelt dåligt de dyra glasklämspärrensarna fungerade. Vi har tvingats justera och justera, informera och informera, fasat ut fungerande vändkors i förtid och har nu ett system som har en annan slutartid så vi har inte uppnått det du ville med den här investeringen. Fuskåkandet har inte minskat.

Jag tänker återkomma i ett ytterligare anförande trots att min röst inte är den allra bästa i dag, för det här är så otroligt viktigt för oss. Vi måste säkra intäkterna. Vi måste ha ett begripligt biljettsystem som lockar fler resenärer. Jag skulle vilja återkomma till ditt förslag. Jag ser alltså ingen vilja att lösa biljettkrånget i dag, utan du talar väldigt mycket om ett system långt in i framtiden. Det är helt ohållbart!

Anförande nr 29

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Ja, verkligheten är vår bästa vän, Erika Ullberg – så är det faktiskt! Du har en oerhörd energi i att beskriva och måla verkligheten i svart. Men vet du vad? Min tillgång är verkligheten och mötet med människor som bor i Stockholms stad, med resenärerna inom kollektivtrafiken – de som blir allt fler för varje år, och nu är de rekordmånga. Skulle det då vara så att kollektivtrafiken hade sämre punktlighet, mindre nöjda resenärer än vad vi hade tidigare, ja då skulle du nog ha rätt. Men problemet för dig är att verkligheten ser helt annorlunda ut. Vi har fler resenärer, de åker på punktligare kollektivtrafik än tidigare, och de när nöjdare än tidigare. Så ser verkligheten ut.

Då är det också intressant att fråga sig: Om det skulle vara så att vårt biljettsystem är så dåligt, varför åker då alla de här i mycket större utsträckning än tidigare? Varför finns de där parametrarna till vänster i bilden som beskriver i positiva termer vad som händer inom kollektivtrafiken?

Fru ordförande, det handlar bara om svartmålning! Jag är inte det minsta orolig för den – men du borde vara orolig för den, för det är ju ingen som tror på dig! När jag är ute och åker kollektivt möter jag massor med positiva människor som säger: Jo, kollektivtrafiken har blivit bättre och vi använder den i större utsträckning – men den kan bli ännu bättre. Det är ett konstruktivt förhållningssätt, där man har någonting som är bra, som levererar en fungerande vardag, kan bli ännu bättre.

Sedan till siffrorna om biljettintäkter. Här har ni beskrivningen av hur verkligheten ser ut. Ni ser en stapel för fjolåret, som är grön i toppen och blå nedanför. De facto är det på det sättet att vi har totalt sett ökat biljettintäkterna med 123 miljoner kronor, men av bokföringstekniska skäl, det vill säga försäljningen av Reskassan, som sitter på kort där varje resa kan registreras och mätas när den sker, så finns en försäljning av Reskassanbiljetter hos internbanken – de finns inte längre hos SL. Det är det du beskriver som ett biljettintäktsras.

Anförande nr 30

Yvonne Blombäck (MP): Fru ordförande, ledamöter, åhörare! Ja, det är roligt, Christer Wennerholm, att du kan visa upp att kollektivtrafikandelen har ökat. Jag har också konstaterat det när jag har läst siffrorna från Kollektivtrafikbarometern. Men det går ändå inte att bara sitta still i båten och säga att man är jättenöjd med allting.

Vad Erika Ullberg tar upp i interpellationen är egentligen att biljetterna är krångliga för dem som inte är vana resenärer. De synpunkterna fortsätter att komma in, Christer Wennerholm. Ni har ju kämpat hårt för att hitta olika nya varianter med andra lösningar och pappersbiljetter igen, för att kritiken var så stor när remsan togs bort. Jag kan verkligen tycka att det är oerhört beklagligt, för vi var helt eniga – det fanns inte ett enda parti i den här salen som sade nej till att införa Reskassan och ta bort biljetterna, i form av pappersremsan som var uråldrig. Men vi som är i opposition möts ständigt av frågan: Varför gör ni ingenting, varför hävdar ni inte att pappersbiljetterna ska tillbaka? Nej, vi vill inte gå bakåt, vi vill gå framåt. Då måste man också våga titta på hur taxan är utformad.

Miljöpartiet lade 2013 en motion – den kommer inte upp hit, och jag kan bara ana varför; förvaltningens svar var väldigt positivt – om att införa enhetstaxa. Man kan se att av de totala intäkterna för SL står zombiljetterna för en väldigt liten del, 30 procent. De allra flesta människor som kommer in i trafiken köper periodkort, och det är bra – det är ju det vi vill. Men vi måste också underlätta för människor som kommer hit på besök och för människor som inte normalt kan åka med kollektivtrafiken till och från sina jobb utan någon gång vill prova på. Då måste det vara enkelt – och det måste vara enkelt var man än bor i länet! Jag säger det gång på gång: det är inte alla som bor vid en tunnelbana, och det är inte alla som har en bemannad spärr vid pendeltågen. Ni har på något sätt hakat i att det är spärrarna som ska lösa ert problem, men det är inte sant.

Jag delar verkligen Erika Ullbergs önskemål om att trafiknämnden kunde få en redovisning av det ni hävdar, att det är spärrarna som har gjort att plankningen har minskat. Jag ser nu, när spärrarna mjukare igen, hur det plankas hela tiden. Det är tråkigt. Jag är inte för plankning – jag vill vara tydlig med det – men jag är inte övertygad om att era spärrar är lösningen. Att de krångliga biljetterna ställer till det är ett faktum. Jag saknar en vilja att lösa problem.

Anförande nr 31

Gunilla Roxby Cromvall (V): Tack, Erika, för den här interpellationen! Jag ska försöka mig på den här apparaten för första gången. Nu ser ni hur priserna för enstaka biljetter ser ut. Det är ju framför allt det vi pratar om – månadskortet är suveränt och vi vill, precis som flera talare har sagt, att alla ska ha det för då åker man så att säga gratis hela tiden när man väl har klarat av den kostnaden. Så det handlar om priset på enstaka resor, och där tror jag faktiskt att vi är dyrast i hela Europa. Till det kommer det otroligt krångliga zonsystemet, som är helt obegripligt för många.

Nej, som Yvonne Blombäck säger: Enhetstaxan tillbaka! Jag vet att Socialdemokraterna och vi i Vänsterpartiet säger det också, så om vi får makten kommer enhetstaxan tillbaka, inga zoner, det blir begripligt.

Förra veckan hörde jag på Radio Stockholm en mängd resenärer som ringde in och berättade att de alltid tar bilen in till stan – alltså de som åker enstaka resor, som inte har månadskort – för det blir så dyrt. Enkel resa 44 kronor, gånger två, och det kanske är en hel familj eller några fler som åker med – ja, då blir det billigare att ta bilen, om man nu har en bil. Tyvärr är det den utvecklingen vi har. Det måste alltid vara mera fördelaktigt att åka med den kollektiva trafiken.

Som ni ser av tabellen ligger alltså Stockholm högst vad det gäller singelbiljetter. Efter det kommer Oslo, där man har helt andra inkomstlägen än vad vi har i Sverige, eller hur? Ändå ligger de lägre. Intressant är att Paris ligger så lågt vad det gäller priset på enstaka biljetter.

Här missar vi dem som skulle kunna åka med den kollektiva trafiken, de som inte är frekventa åkare – de som kanske har en arbetsplats dit de kan gå eller cykla vardagsvis, de som studerar – och som kanske på helgen vill göra andra resor. Det gör vi ett stort tapp på och det visar statistiken.

Priset på en enstaka resa måste alltså ned väldigt kraftigt, men vi måste också få bort zonerna. Det måste vara enkelt att köpa biljett och det måste vara prisvärt att köpa även enstaka biljetter.

Anförande nr 32

Lennart Kaldorén (M): Fru ordförande! Erika Ullberg talar om intäktsras och siffertricksande. Jag undrar: Vad vill egentligen Erika Ullberg ha för slags debatt här i fullmäktige? Christer har just visat på att med samma bokföringsprinciper skulle intäkterna från biljetterna ha ökat med 120 miljoner förra året. De intäkter som inte längre bokföringsmässigt är intäkter för Reskassan, de 57 miljonerna, finns ju där. Det enda

medhåll Erika skulle få för att det här inte skulle vara intäkter är från någon redovisningskonsult som har läst sju betyg i redovisning på universitetet som älskar att föra om intäktskrav till balanskonton. Intäkterna finns ju där. Varför fortsätter du att kalla det för ras och varför kallar du det för siffertricksande? Det handlar om att du faller för frestelsen att sätta en bild och göra rubrik på något som egentligen är en osanning. Något som inte är sant är en osanning.

Var hamnar vi om vi fortsätter att i fullmäktige kasta sådana uttryck i huvudet på varandra, i stället för att tala om saker och ting som de verkligen är? Vi måste här i fullmäktige kunna möta varandra intellektuellt och med omdöme, och inte bara tänka på att skriva bra pressmeddelanden. Nej, enligt mitt omdöme förtjänar din interpellation och ditt bruk av ordet intäktsras det omnämnande som har getts i svaret: ohederligt!

Anförande nr 33

Landstingsrådet Ullberg (S): Det här är en av de mest strategiska frågorna som vi har att syssla med inom kollektivtrafiken. I syfte att ha råd att bygga ut kollektivtrafiken måste vi säkra intäkterna, och då är ett begripligt biljettsystem a och o. Så jag välkomnar den här diskussionen, och det är mycket man skulle behöva diskutera också i trafiknämnden som vi inte tilläts göra. Som Yvonne med flera har sagt, det finns mycket siffror som vi skulle behöva få till nämnden. Vi har fått en rapport, daterad den 17 april 2013, som tar upp lite av det som Christer Wennerholm verkar tycka är en lösning. Alltså: en lösning på dagens krångliga system är att upphandla ett nytt system. Check in – check out pekats ut som det system han vill titta på. Där skriver vår trafikförvaltning:

Check in – check out lämpar sig väl i helt slutna system med spärrlinjer för både inpassage och utpassage – det vill säga det kan bli kö såväl in som ut. – – – I öppna system med avståndsbaserad taxa blir det komplext för resenärerna att förstå hur han eller hon ska betala samt att resenärerna i många fall missar att checka ut ur systemet. – – – Check in – check out bör i blandade system kombineras med enhetstaxa för de öppna delarna. – – – Kostnaderna för att utveckla SL Access till check in – check out är svåra att uppskatta då det beror på hur lösningen byggs upp och hur omfattande installationer som behöver göras.

Men för att ändå få en bild av detta nämner man några kostnadsdrivande insatser som skulle krävas för att få det system som trafiklandstingsrådet drömmer om: Spärrlinjerna behöver byggas om. Kortläsare behöver installeras på SL:s över 2 000 bussfordon. Kortläsare behöver installeras på lokalbanornas alla perronger. Vi talar om ungefär 400 miljoner kronor för ett sådant system.

Dessutom har ju Christer G. Wennerholm varit ordförande under de dryga tio år när vi har kämpat för att få SL Access att fungera och kan vittna om hur lång tid det tar från upphandling till implementering och barnsjukdomar – vi är fortfarande inte i full drift av det system vi har i dag!

Jag tycker faktiskt att de resenärer vi har i dag förtjänar ett svar på hur vi vill förbättra för dem i dag, i morgon, om ett halvår eller åtminstone inom ett års tid – men det svaret saknar Moderaterna så man pratar mycket hellre om det här dyra systemet.

Grundfrågan får man inte missa här. Grundfrågan är hur vi ska öka kollektivtrafikens marknadsandel, hur vi ska få fler att resa kollektivt, att vi ska upplevas som attraktiva och ha ett begripligt system. Då vill jag bara påminna om att 75 procent av våra biljettintäkter i dag kommer från periodkort som har enhetstaxa. Det är alltså för de andra 25 procenten som vi vill att det också ska bli begripligt, enkelt och välkomnande att resa med SL. Kan vi inte enas om att det vore rätt så kostnadseffektivt och smart med en enhetstaxa även för de 25 procenten?

Anförande nr 34

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag konstaterar med stor nöjdhet att Erika Ullberg nu har lämnat diskussionen om biljettintäktsras. Det är en bra början.

Sedan har vi den här bilden. Erika, det räcker inte med att beskylla andra för att inte ha intäkter eller för biljettintäktsras. Jag skulle vilja ha ett svar från dig: Hur ska du lösa ditt ras av intäkter? Det är ju de facto så att om er budget hade varit den vi skulle ha jobbat efter så skulle vi med dina förslag ha haft 500 miljoner mindre att bedriva kollektivtrafik för. Ni har ju inte föreslagit att biljettintäktsbortfallet för enhetstaxa skulle ersättas med ytterligare skattefinansiering.

Du är skyldig oss ett svar. Är det nattrafiken i tunnelbanan fredag–lördag som ska bort? Är det mer sällan gående pendeltåg du vill ha? Är det färre busslinjer som ska gå, eller är det glesare mellan bussarna som ska gå på de linjer som finns? Du är skyldig oss ett svar. Vad är det du ska dra ned på när du ska införa din enhetstaxa?

Du vet ju, med den insikt du har, så det var nog en freudiansk felsägning. Det är inte tio år – men jag hoppas att det blir tio år – utan bara drygt sju år än så länge som jag har haft ansvaret för kollektivtrafiken. Vi kör gärna tio år, vi kör tolv också – inga problem! Som det känns när vi är ute och möter väljarna ska det nog bli en match om att det kan bli så.

Då är det bra om man håller sig till att beskriva hur du ska dra ned på trafiken. Svara på det! Vilken kollektivtrafik är det du ska dra ned på? Det går nämligen inte att köra kollektivtrafik utan pengar. En halv miljard är väldigt mycket pengar.

Vi har visat att vi kan få nöjdare kunder, att vi kan få fler kunder och att vi kan bygga ut kollektivtrafiken. Det intressanta är att ni alltid har pengar långt fram i tiden, men ni har alltid mindre pengar till driften det aktuella året och mindre pengar till investeringar det aktuella året. Vad har det för betydelse om ni har mer pengar år 3 och 4, om ni har mindre pengar år 1, som är det aktuella året?

Jag vill ha svar. Vilken busslinje är det, vilket pendeltåg är det som ska gå mer sällan, ska tunnelbanan sluta gå på nätterna fredag och lördag? Vi väntar med spänning på det svaret!

Jag tycker också det vore intressant om vi kunde få svar på hur du kan tillgodogöra dig information om ny, modern teknik som innebär att man har kontaktlösa kort så att man över huvud taget inte behöver dra några kort i spärren.

Anförande nr 35

Yvonne Blombäck (MP): Tack, ordförande! Christer Wennerholm, jag vill återuppta diskussionen kring vad det skulle innebära för ekonomin med en enhetstaxa. Det vore trevligt om Christer Wennerholm följde med i debatten; ni övriga kan ju lyssna.

I det svar som trafikförvaltningen utarbetade på motionen om enhetstaxan framgick tydligt att antalet resenärer är störst i zon A, och det är ju den som omges av tunnelbanan. Men alla andra resenärer – pendeltågsresenärer och bussresenärer, som faktiskt är i princip lika många som tunnelbaneresenärerna – är färre. Om vi menar allvar med klimatmålen så måste vi också mena allvar med att vinna resenärer i ytterdelarna av länet.

Det är också så att ett enhetspris på 30–40 kronor, som Miljöpartiet talar om, skulle innebära en intäktsökning på mellan 400 och 700 miljoner kronor.

Jag sätter upp mig på talarlistan igen. Det är tråkigt att man inte lyssnar på debatten.

Ordföranden: Jag är ledsen, Yvonne, men du har bara två inlägg i en sådan här interpellationsdebatt.

Anförande nr 36

Nanna Wikholm (S): Jag tänkte fortsätta där Yvonne slutade. Erika har redan tydligt påpekat att större delen av våra intäkter i dag omfattas av enhetstaxa, eftersom det är resande på kort. Och precis som Yvonne sade, av resterande 25 procent av resorna går de allra, allra flesta i en zon. De resor som omfattas av de här zonerna som ställer till det genererar ungefär 1 procent av SL:s intäkter – 1 procent! Men de ställer till ett evinnerligt problem för alla, 100 procent!

När jag står i kö för att resa med tunnelbanan – även om jag reser med kort – så står det människor som försöker förstå zonerna och vad deras enkasta resa är för standard eller inte standard, bara för att ni har satt upp helt obegripliga zoner.

Nej, Christer, det är inga busslinjer som ska dras in för att vi inför en kostnadseffektiv enhetstaxa. Det är inga pendeltåg som dras in för att vi inför en kostnadseffektiv enhetstaxa. Det kanske blir så att vi behöver införa fler tåg och fler bussar, för att resandet ökar mer än vad vi tror!

1 procent av SL:s intäkter skulle kunna försvinna om man tog bort zonerna. Så lite påverkar det. Ditt snack om biljettras är något från din egen hittepå-kammare! Det biljettras som vi tittar på är det som går att utläsa i SL:s årsredovisning, när man jämför den budget som ni satte upp för 2013 med det utfall som blev för 2013. Då är det glappet nästan en halv miljard kronor.

Jag vet att vi står inför ett valår. Jag hade hoppats att vi skulle hitta gemensamma lösningar, kunna prata ärligt och hederligt – ett fint begrepp – om vilka vägar vi vill gå framåt för att öka kollektivtrafikens andel av resandet i Stockholmsregionen. Då tror jag att det är bäst att utgå från fakta om resandet, inte från siffror som man själv hittar på. Jag hämtar mina siffror ur SL:s årsredovisning och redovisningar av hur resandet i Stockholmsregionen ser ut.

Anförande nr 37

Landstingsrådet Ullberg (S): Om inte annat så tror jag att alla sjukvårdspolitiker här inne och alla åhörare undrar: Pratar ni inte om sådant här i trafiknämnden och SL:s styrelse? Har ni inga möten, eller? Får ni inga underlag? Ja, det kan man verkligen fråga sig!

Jag skulle vilja att Christer nu tar upp den där handsken. Vi behöver en strategisk diskussion med fakta på bordet: Vad kostar en enhetstaxa? Vad kostar nya system? Vad finns det för fördelar och nackdelar? Hur löser vi krånglet som drabbar resenärerna i dag? 75 procent reser på periodkort med enhetstaxa. De andra 25 procenten förtjänar också ett enkelt, begripligt biljettsystem.

Jag skulle vilja återkomma till kollektivtrafikens marknadsandel. Jag tror nämligen inte att SL tar marknadsandelar i Stockholms län på det sätt som vi skulle behöva om vi ska klara jobben, arbetspendlingen, tillväxten och miljötmaningen. Jag tycker att det är ett underbetyg. Vi hade prognostiserat 450 miljoner kronor mer i biljettintäkter förra året. I stället tappade vi 57 miljoner. Men jag tycker att vi kan lägga de exakta siffrorna åt sidan och bara begrunda det faktum att trots att länet växer så lockar vi inte fler till SL.

Så vill jag bara avsluta med att säga att Västtrafik har inga bra erfarenheter av check in – check out. Ta del av dem, och ta gärna del av exempelvis New Yorks fina enhetstaxa!

Anförande nr 38

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ja, nu lyckades jag lägga på bilden åt rätt håll! Förra gången visade jag priset för en singelbiljett, och nu visar jag priset för en endagsbiljett som jämförelse. Tyvärr är inte New York med här, men det är väldigt billigt att åka med den enhetstaxa som de har där. Som ni ser är vi återigen värst i klassen. Vi tar ut mest betalning

för endagsbiljetterna medan man i Amsterdam och Berlin får betala ungefär hälften för att resa en hel dag i systemet.

För det är ju så, som alla har sagt, vi i Vänsterpartiet också: vi vill ha fler sällanresenärer som åker kollektivt. Vi vill utöka trafiken. Det är där ute i länet, där vi har en väldigt liten andel som åker kollektivt, som vi vill få dem att släppa bilen och i stället åka med. Som vi har hört i debatten är det precis där som zongränserna slår till, och det är där man heller inte kan köpa biljetter.

Vi vill ha fler sällanresenärer, Christer. Vi vill utöka trafiken, vi vill få över bilisterna, vi vill att de ska tycka att det är prisvärt – för det tjänar vår region på och det tjänar vår miljö på.

Statistiken visar i all tydlighet att vi är otroligt dyra på att åka med sällan. Det är bra att det är så många som har månadskort.

Anförande nr 39

Landstingsrådet **Wennerholm** (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag ber er titta på den här bilden. Om nu enhetstaxan hade varit den dundermedicin som skulle behövas, så titta på stapeln för 2006 och stapeln för 2007. Det finns ju inget samband i det ni säger! Snarare är det så att ni har totalt fel. Annars skulle resandet ha gått ned när enhetstaxeförsöket försvann, men så ser inte verkligheten ut.

Vad det handlar om, och där ni är väldigt fel ute, är att ni fixerar er vid priset i stället för att lyssna på vad människor säger i undersökningar. Människor säger att det är viktigt med punktlighet i kollektivtrafiken, att det är hög kvalitet, att det är tryggt, och så fortsätter man att räkna upp olika faktorer – sist kommer priset. Ett billigt pris med en opunktlig kollektivtrafik, som inte kommer i tid, är det ingen som vill ha – eller en kollektivtrafik som kör glesare för att ni ska ha ett billigare pris. Och det är ju det som de facto kommer att bli konsekvensen av er politik.

Anförande nr 40

Lennart Kaldérén (M): Fru ordförande! Jag noterar med tacksamhet, Erika, att du säger att vi ska lägga de exakta siffrorna åt sidan och att du inte längre talar om benämningen ras. Den enda som talar om ras är damen snett bakom dig, Nanna Wikholm. Ni kan väl använda lunchen till att diskutera om det är ras eller inte.

Jag vill också säga att jag tror att det är farligt att inbilla resenärerna att det är gratis att resa med SL. Kollektivtrafik har en kostnad och man ska inte inge folk illusionen att det är gratis. Därför ska man inte experimentera med kostnadsmedvetandet hos SL-resenärerna. Man ska inte experimentera med enhetstaxa. Några av oss har upplevt detta i SL-styrelsen 2006 och såg hur hundratals miljoner rasade iväg på några månader. Det vill inte jag vara med om igen!

Anförande nr 41

Kristoffer Tamsons (M): Fru ordförande, landstingsfullmäktige! Det har varit en väldigt lång diskussion, men jag tycker att den har varit ganska klagörande för hur vi ser på kollektivtrafik i den här regionen, och ganska klagörande för hur vi svänger oss och väljer att förhålla oss till fakta vilket får sägas vara en ganska tydlig vattendelare när man lyssnar på oppositionen och framför allt Socialdemokraterna.

I grund och botten är ju detta ganska enkelt. Är det fler eller färre som reser med kollektivtrafiken i Stockholmsregionen i år jämfört med förra året och nu jämfört med när de rödgröna styrde i Stockholms läns landsting? Är intäkterna högre eller lägre i år jämfört med förra året, och är de högre eller lägre i år jämfört med när de rödgröna styrde i Stockholms läns landsting? Har kollektivtrafiken byggts ut, moderniserats och rustats upp

det senaste året, eller har den rustats ned? Är den mer utbyggd, mer upprustad, mer modern nu än vad den var när de rödgröna styrde i Stockholms läns landsting?

Där någonstans går skiljelinjen – det går liksom inte att ta sig runt detta. Endera ordning och reda, ett mödosamt arbete med att förbättra, modernisera, bygga upp och bygga ut, på ett ansvarsfullt sätt med att se till ekonomin och hur man hanterar biljettsystem och andra saker – på det sätt som vi har valt i den här regionen, som handlar om att vi tycker att en rimlig fördelning är att hälften av biljettpriset bekostas av skattebetalarna och hälften av de resenärer som reser med kollektivtrafiken. En annan rimlighetsdel är att de som är våra trogna resenärer, de som köper våra 30-dagarskort, ska ha ett lägre pris än de som är sällanresenärer, därför att trogenhet i kollektivtrafiken ska gynnas. En annan aspekt som är ganska viktig i sammanhanget är att kortare resor ska kosta mindre än långa resor – helt enkelt för att det är ett rättvist sätt att se på kollektivtrafiken.

Det är det som har lett oss fram till den kollektivtrafik som vi har i Stockholmsregionen, som är den näst billigaste i landet men som är den i särklass mest utbyggda – den bästa, den mest populära, skulle jag säga.

Mot denna kollektivtrafik som mödosamt och faktiskt i ganska stor politisk samstämmighet har byggts upp under årtionden, trummas nu idéerna fram om ständiga experiment. Är det inte enhetstaxa, som kostar en halv miljard, så är det öppna spärmlinjer, som har prövats och där det har prövats kostat omkring 4–5 miljoner under ett halvår på en station – ja, listan kan göras ganska lång över den typen av experiment. Men det är inte experiment som Stockholms kollektivtrafik behöver, det är ordning och reda, och det är leverans med resenärernas bästa i fokus – inte experiment, oavsett om ni kallar dem öppna spärmlinjer, nolltaxa eller enhetstaxa, för det har inte trafiken i Stockholmsregionen råd med!

Anförande nr 42

Stella Fare (FP): Ordförande, fullmäktige! Vi ska fortsätta leverera, sade Kristoffer, och jag håller helt med. Vi ska fortsätta att bygga ut, vi ska fortsätta att öka kvaliteten och förbättra när det gäller trygghet, säkerhet och turtäthet – vi ska helt enkelt öka betalningsviljan till att köpa en resa i kollektivtrafiken.

Gunilla citerade några bilister som ansåg att det var för dyrt att åka kollektivt och hellre tog bilen – men bilen var då inte dyr, eller?

Så länge bilisterna resonerar så, att de inte är beredda att betala för kollektivtrafiken, har vi fortfarande en väldigt stor uppgift framför oss. Vi måste ju konkurrera med dessa hypermoderna hi-tech-bilar. Det är den utmaning vi har. Den bekvämlighet som en modern personbil i dag erbjuder måste vi konkurrera med. Då kan vi inte riskera att dra ned på våra intäkter.

Det finns nämligen en väldigt hög betalningsvilja redan. Så många resenärer köper enhetstaxan i form av ett månadskort. Vi får aldrig riskera det, för då riskerar vi att inte kunna konkurrera med bilisternas bekvämlighet. Då kan vi inte fortsätta att erbjuda allt modernare tåg, allt mer tillgänglig trafik, allt snabbare trafik, allt turtätare trafik, allt mer spårtrafik – för spårtrafiken är den som konkurrerar först och främst med biltrafiken.

När vi bygger spår, då är bilisterna intresserade av att byta färdmedel. Bussar har ingen sådan konkurrenskraft. Det är möjligen på en sträcka, mot Norrtälje, som busstrafiken har någorlunda konkurrenskraft, för där är den väldigt framkomlig, men i övrigt är busstrafiken usel när det gäller framkomlighet. Vi måste därför fortsätta att förbättra bussarnas framkomlighet och konvertera till spår när det är befogat.

Vi ska ha en kollektivtrafik som är prisvärd och som hela tiden lockar över människor från köerna i biltrafiken till den framkomliga kollektivtrafiken.

Anförande nr 43

Nanna Wikholm (S): Nej, vi ska inte experimentera med SL:s intäkter som ser till att resandet blir högre. Det är därför vi tycker att de positiva och goda erfarenheterna vi har av ett system med enhetstaxa som har fungerat väl i Stockholms läns landsting ska fortsätta att gälla även på enstaka resor. När det fanns under 2006 så höll det budget. Det sägs ibland i den här salen att det inte gjorde det, men det höll budget och det ökade resandet markant i Stockholmsregionen. Vi har inte haft en sådan ökning av marknadsandelen sedan 2006 – det året sticker ut. Då var det också trängselskatt och en kraftig utbyggnad av trafiken.

Nej, vi ska inte experimentera utan vi ska använda våra goda erfarenheter.

Då är min fråga till Kristoffer Tamsons: Om vi nu inte ska experimentera, är det så att du inte håller med Christer om att man ska införa mera av zoner och avståndsbaserad taxa på kortet också? Eller ska det vara så att vi värnar ett gemensamt kort som har gjort kollektivtrafiken så mycket gott i Stockholmsregionen?

Anförande nr 44

Anna Sehlín (V): Vänsterpartiet vill införa enhetstaxa av rättviseskäl. De som bor långt bort i länet och ofta har långa resor och kanske ett sämre utbud ska inte betala mer, utan det ska vara rättvisa över länet.

Debatten om höga biljettpriser för enskilda biljetter är intressant. Jag tror att det finns en samsyn där, att vi alla vill att månadskortet ska vara det mest prisvärda, och att den stora skillnaden är att oppositionen – Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna – ser problemen med Reskassan som den ser ut i dag. Där är enhetstaxan en lösning. Den har nästan blivit framtvungen av det krångliga systemet med Reskassan. Enhetstaxan löser många av de problemen. Det har vi varit inne på så många gånger.

Men för Vänsterpartiet är enhetstaxan en rättvisesak – som också löser problemen med de krångliga zonerna och problemen med Reskassan.

Anförande nr 45

Marie Åkesdotter (MP): Ordförande, ledamöter, åhörare! Jag vill bara komplettera lite. Det finns ekonomiska konsekvenser, som inte har räknats in när förvaltningen har gjort sina bedömningar, om man inför enhetstaxa. Det är bland annat resandeökning från bilister om bilister går över till att använda kollektivtrafik i högre utsträckning. Jag bor i Tyresö, och jag kan berätta att det är en väldigt stor andel av Tyresös befolkning som använder bil. Det är också människor som tycker att det är krångligt att åka – man förstår inte hur man ska betala – och då är det kanske enklare att ta bilen. Även människor som reser långt skulle kanske använda kollektivtrafiken i högre utsträckning om det blev billigare.

Jag har också hört inslag på radion där man berättar att det är för dyrt och man tar bilen om man är fyra personer till exempel – det är billigare, om man redan har en bil. Då tar man bilen till stan i stället för att åka kollektivt.

Anförande nr 46

Karl Henriksson (KD): Ordförande! Den här interpellationen handlade egentligen om någonting annat än den här debatten har kommit att handla om, men eftersom jag är intresserad av det som debatten har kommit att handla om tänkte jag berätta lite grann om erfarenheterna från när vi faktiskt hade enhetstaxa under ett antal månader.

Jag hörde till dem som då inte var politiker, som inte fattade beslut om det här utan jag var på andra sidan. Jag hörde till dem som sålde biljetter. Där märkte man en väldigt stor förändring, hur resenärerna gick över från att köpa 30-dagarskort som de hade gjort innan till att köpa enkelbiljetter. Vi har sett förändringen i hur intäkterna minskade jämfört med vad de borde ha varit, när man införde experimentet med enhetstaxa.

Vi har sett problemen, och jag ser ingen anledning att göra om de misstagen en gång till.

Jag tror att det är viktigt att vi har ett system som upplevs som rimligt och rättvist. Då är det faktiskt rimligt att man betalar mer för en resa från Hallstavik till Stockholm eller från Nynäshamn till Stockholm än vad man betalar för en resa från Landstingshuset till Centralen. Det är rimligt att vi har ett avståndsbaserat system – samtidigt som vi ska slå vakt om månadskortet. 30-dagarskortet gör att resandet i Stockholms län är så stort som det är, för det minskar marginalkostnaden. Folk kommer inte att på samma sätt känna att de behöver bilen, om de alltid har ett 30-dagarskort och om de har en väl fungerande kollektivtrafik. Och denna väl fungerande kollektivtrafik förutsätter att vi verkligen har de medel som behövs för att investera. Det är det Alliansen har gjort under de senaste mandatperioderna. Vi har investerat i nya spår och nya tåg – och det ska vi inte äventyra genom några experiment med enhetstaxa!

Anförande nr 47

Kristoffer Tamsons (M): Ordförande, fullmäktige! Nej, vi ska inte ha några experiment som ogenomtänkta enhetstaxor, nolltaxor eller öppna spärmlinjer i kollektivtrafiken, därför att det har prövats och det har stått kollektivtrafiken och resenärerna dyrt.

Vad vi ska ha är ordning och reda och en idé om att god konkurrens för kollektivtrafiken i den här regionen byggs med hög kvalitet, punktlighet, tillgänglighet och komfort, och en idé om att bygga ut kollektivtrafiken och en insikt om att för att kunna bygga ut kollektivtrafiken behövs det mer resurser, inte mindre.

Det är lite intressant detta – om man förbinder sig till en enhetstaxa, om vi nu ska kalla den för det, som tenderar att kosta upp emot 450–500 miljoner kronor, så är frågan: Om man inte ska dra ned på trafiken – och det har ju oppositionen inte sagt någonting om under den här debatten – då måste man bevisligen höja priset för de trogna resenärerna för att de som åker mera sällan ska få dumpade priser. Och är det så, talar vi om förmodligen upp emot en hundring i höjt pris på månadskortet för att dumpa enhetstaxans priser.

Anförande nr 48

Pia Ortiz Venegas (V): Ja, det har ju blivit så att vi pratar mest om enhetstaxa här i dag, och det vill jag också gärna prata om. Enhetstaxan är självklart en viktig rättvisefråga, men det är också så att det miljömässigt är de långa resorna som vi i första hand måste få bort. Det är de som bor långt från stan som tar bilen, och det är ju det som är miljömässigt viktigast att bli av med. Det är där det i dag är så dyrt att åka kollektivt att man väljer bilen i stället. Därför finns det även en vinst miljömässigt att införa enhetstaxa.

Så måste jag bara kommentera Christers fina graf, som vi har sett flera gånger i dag, med resandeintäkternas ökande hela tiden. Samtidigt finns det de som säger att enhetstaxan minskade resandet och resandeintäkterna. Men det finns ett stort hopp i den där grafen, precis där enhetstaxan kom till. Vad som är ännu viktigare är att grafen visar de totala intäkterna från det totala resandet – det säger ingenting om intäkterna från enkelresor, och det är ju dem vi debatterar nu!

Det är faktiskt så att det finns statistik på att förra årets första nio månader sjönk intäkterna från just enkelbiljetter med 33 procent. Det syns inte på din graf, Christer!

Slutligen måste jag fråga. Man har gjort det på andra ställen i världen och det har faktiskt fungerat. Vad är det för fel på New York?

Anförande nr 49

Stella Fare (FP): Nej, New York är det inget större fel på när det gäller tunnelbanan – även om den är otroligt nedsliten. Men en resa där kan man inte byta utan att betala en gång till, vet du. Det är en stor skillnad mot vårt system.

Jag vill ändå framhålla att det är inte en prisfråga varför man hellre tar bilen. Pratar man med bilisterna så handlar det om bekvämlighet, om trygghet, om kvalitet helt enkelt. Och det är den vi ska konkurrera med!

När nu kostnaden ändå kommer upp, är det många som framför det som ett argument för personer som har slutat yrkesarbete. Då vill jag framhålla att alla här i salen som vill att fler ska åka kollektivt bör betona de generösa rabatter som vi har för pensionärer. De är väldigt bra! Den som tror att man inte tjänar på att köpa ett kort misstar sig. Man lurar sig själv. Rabatterna är vårt sätt att visa att vi vet att förutsättningarna är olika för olika medborgare i vårt län.

Anförande nr 50

Karl Henriksson (KD): Ordförande! Återigen fick vi upp en fråga om jämförelse med andra städer, som sägs ha enhetstaxa. Men faktum är att de exemplen finns inte där man har enhetstaxa i ett område motsvarande en resa från Hallstavik till Nynäshamn, eller ens från Hallstavik till Stockholm.

New York är ett bra exempel på att man har enhetstaxa – precis som Stella sade kostar en resa med tunnelbana lika mycket inom de inre delarna av staden, det vill säga Brooklyn, Manhattan och så vidare – men om man däremot åker ut till Staten Island med MTA, deras motsvarighet till SL, så får man faktiskt betala en rejält högre taxa än den där enhetstaxan.

Ni måste ta reda på fakta innan ni slänger er med att i den eller den staden finns enhetstaxa, för den stad finns inte som har enhetstaxa motsvarande Stockholms län.

§ 44**Frågestund***Fråga 1***Anförande nr 51**

Landstingsrådet Hellmark Knutsson (S): Ordförande! Jag ville ställa frågan till finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl men fick höra att han inte är på plats i dag. Därför ställs frågan till biträdande finanslandstingsrådet.

Frågan ställs med anledning av den revisionsrapport som kom för någon vecka sedan om vårdplatstillgången. Den rapporten kan man sammanfatta med att landstingsledningen faktiskt inte vet hur många vårdplatser som finns eftersom man inte kan följa upp detta och inte heller gör det.

Trots löften om att det skulle bli fler vårdplatser verkar det snarare som att antalet vårdplatser har minskat under mandatperioden.

Mot bakgrund av det, och framför allt mot bakgrund av revisorernas kritik av att vårdplatserna minskar, men också på grund av att man saknar kontroll över hur många vårdplatser som finns undrar jag nu om landstingsledningen tycker att det finns brister i landstingets styrning av vårdplatsutbudet vid akutsjukhusen.

Anförande nr 52

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Ordförande, fullmäktige! Tack för frågan, Helene! Vi har infört en investeringsstrategi och även på andra sätt skapat förutsättningar för en långsiktig planering av landstingets investeringar. Vi har gått från ettårsbudgetar till det vi har i dag, en planperiod för investeringar om åtta år.

Vi investeringar i moderna vårdplatser för att möta framtidens behov av sjukvård. Samtidigt pågår den dagliga sjukvården där det dagligen pågår ett arbete för att planera för rätt bemanning varje dag och på varje vårdavdelning utifrån patienternas skiftande behov.

Det är två olika processer som måste pågå samtidigt. Investeringarna handlar om att skapa en framtida infrastruktur för att ge morgondagens stockholmare världens bästa sjukvård. Det är också en särskild utmaning med tanke på hur mycket Stockholmsregionen växer. År 2013 växte länet med 36 036 människor.

Den operationella verksamheten handlar om att ledningen inom sjukvårdens alla verksamheter planerar och bemannar verksamheterna så att de varje dag kan möta patienterna med god och trygg sjukvård.

Vi har kommit långt med att utveckla styrningen i landstinget, men det är inget arbete som blir klart. Frågan om hur vi styr måste hela tiden utvecklas för att möta framtidens utmaningar.

Helene tog också upp frågan om rapportering av hur saker och ting fungerar, hur många vårdplatser som egentligen finns. Sedan hösten år 2012 använder alla landsting och regioner samma metod för att just mäta överbeläggningar på sjukhusen. Alla sjukhus i hela landet rapporterar varje månad antalet fastställda och disponibla vårdplatser och antalet överbeläggningar. Stockholm ligger relativt bra till vid mätningarna av överbeläggningar jämfört med andra landsting och regioner.

Det här är bra exempel på hur styrningen utvecklas. Det är först nu som vi har fakta om antalet överbeläggningar så att vi kan utveckla styrningen. Fullmäktige har därför fattat beslut om att ersättningen till sjukhusen ska utvecklas så att den stimulerar sjukhusen att ha färre överbeläggningar.

Anförande nr 53

Landstingsrådet **Hellmark Knutsson (S)**: Tack så mycket! Det är bra att man har likartade mätmetoder sedan år 2012, innan dess hade man ju en annan mätmetod. Men även om man bara studerar de år då man har haft en likartad mätmetod så ser man ju att antalet vårdplatser snarare har minskat vid akutsjukhusen – trots att Moderaterna lovade i valet år 2010 att antalet vårdplatser skulle öka med mellan 100 och 170. Därför är min fråga: Vart tog de vägen?

Anförande nr 54

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Jag delar din åsikt, Helene, att det är bra att vi nu har gemensamma mätinstrument runt om i Sverige för att mäta detta. Det här handlar delvis om två olika frågor. Det handlar dels om hur många nya vårdplatser vi bygger, dels om bemanningen för vårdplatserna.

När det handlar om bemanning för vårdplatserna så är det en fråga som alla våra sjukhus jobbar mycket intensivt med, alltså att bemanna sjukhusen. I den här frågan har inte minst Karolinska en viktig uppgift när det handlar om att bemanna vårdplatserna och minska överbeläggningarna.

Alliansen och landstinget har bidragit till arbetet med bland annat en stor satsning på 18 miljoner kronor för att höja lönerna för vissa specialistutbildade sjuksköterskor och barnmorskor som det råder brist på och som därför är svårast att rekrytera.

På sjukhusen ser man också över möjligheterna att rekrytera och använda sig av andra personalgrupper än sjuksköterskor, exempelvis undersköterskor och administrativa sekreterare, i större utsträckning för att avlasta sjuksköterskorna så att de kan ägna sig åt det som de är utbildade för, nämligen att ge patienterna god vård och god omvårdnad.

Anförande nr 55

Landstingsrådet **Hellmark Knutsson (S)**: Jag får väl försöka gissa mig till att de vårdplatser som ni utlovade år 2012 inte kom till stånd på grund av att ni inte hade säkerställt kompetensförsörjningen.

Det här är en sak som vi socialdemokrater har tagit upp väldigt många år. Det räcker inte med att ha en långsiktig investeringsplan, landstinget måste också ha en långsiktig kompetensförsörjningsplan, något som vi ännu inte har sett någonting av. Det hade också behövts om ni skulle ha fått till stånd de 100–170 vårdplatserna som ni utlovade vid förra valet.

Nu lovar ni i stället 850 nya vårdplatser, ni höjer insatsen varje gång. Men frågan är ju om ni kommer att klara av att leverera detta antal när ni inte har klarat av att åstadkomma 100–170. Framför allt undrar jag från vilken punkt det är som detta ska räknas eftersom man i dag inte vet hur många vårdplatser som finns.

Anförande nr 56

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Helene, som jag sade tidigare så handlar det om två saker, dels handlar det om antalet vårdplatser som vi faktiskt bygger ut, dels handlar det om hur vi bemannar dem. När vi talar om 850 nya vårdplatser så är det just de vårdplatser som tillkommer efter utbyggnad.

Alliansens politik lägger grunden för morgondagens hälso- och sjukvård i Stockholmsregionen. Vi genomför nu rekordstora investeringar för att rusta upp och bygga ut sjukvården för att skapa fler vårdplatser – 850 i Stockholmsregionen fram till år 2018. Men minst lika viktigt är ju att se till att de används på ett bra och effektivt sätt. I det här avseendet fortsätter utmaningen för landstinget, inte minst när det gäller bemanningen av våra sjukhus och vårdavdelningar.

Jag vet också att sjukhusen, inte minst Karolinska, jobbar mycket intensivt med dessa frågor inte minst när det gäller just behovet av att rekrytera fler duktiga medarbetare. Jag vet inte hur många av er som precis som jag sett affischerna i tunnelbanan där man försöker locka fler att söka sig till just vården för att arbeta där.

Som landsting har vi en god och effektiv styrning av våra verksamheter. Grundbulten är att ha täta, kontinuerliga och konstruktiva dialoger med alla landstingets verksamheter. Vi har också visat hur vi kontinuerligt utvecklar styrningen i landstinget för att utveckla verksamheten och möta nya utmaningar.

Fråga 2

Anförande nr 57

Tomas Eriksson (MP): Herr ordförande! Alla vi som läste tidningen i veckan kunde ju se att det kom ett utspel från Alliansen om att konvertera 4:ans stombuss till spårvagn. Det lät ju väldigt trevligt! Det blir ju ytterligare en investering, och om jag förstår saken korrekt så måste den investeringen, om den ska genomföras inom någon tid som vi normala skulle definiera som närtid, alltså rymmas inom den befintliga investeringsbudgeten fram till år 2024.

Jag skulle egentligen ha ställt denna fråga redan på förra fullmäktigemötet, men då blev jag sjuk. Det här utspelet gör ju att denna fråga blir ännu mer aktuell. Jag skulle vilja ställa frågan, och i det här fallet blir det till dig, Charlotte: Ser du att det finns någon risk att ni inte kommer att kunna genomföra de här beslutade investeringarna under den tidsperiod som investeringsstrategin gäller, det vill säga fram till år 2024?

Anförande nr 58

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Ordförande, fullmäktige! Tack för frågan, Tomas! Stockholms läns landsting har kraftigt höjt ambitionerna när det gäller investeringar i både sjukvård och kollektivtrafik. När Stockholmsregionen växer snabbt och stadigt måste vi även rusta för att möta de behoven.

Framför oss har vi de mest omfattande och till volymen största investeringarna i modern tid. Utmaningarna är nu att se till att alla investeringar genomförs enligt plan och i tid. För att vi ska kunna lösa detta krävs det att vi är många som arbetar tillsammans på ett bra sätt.

Att göra framtidsplanen för hälso- och sjukvården till verklighet är en stor utmaning och innebär att ett gigantiskt pussel ska läggas. Med framtidsplanen för hälso- och sjukvården som grund jobbar landstinget intensivt för att vi ska kunna genomföra våra investeringar i tid och inom de ramar som fastslagits. Den viktigaste utgångspunkten är att både kunna bygga nytt och att kunna bygga om med så liten inverkan på vårdens verksamhet som möjligt.

Samtidigt som landstinget jobbar ihärdigt med att genomföra alla våra investeringar har vi stor ödmjukhet inför den utmaning som landstinget står inför. Varje investering som vi gör är komplex och påverkar vården på olika sätt, framför allt under tiden som vi bygger nytt och bygger om. Det finns väldigt många olika faktorer som påverkar investeringar av denna storlek, och det är enormt viktigt att vi har god planering även för att kunna hantera förseningar och andra hinder längs vägen.

Du ställer en fråga till mig som handlar just om landstingets investeringar och om vi tror att vi ska kunna genomföra dem. Jag får en annan fråga här som handlar om att konvertera busslinje 4 till spårväg. Jag tolkar det hela som en mer övergripande fråga just rörande landstingets investeringar. Om svaret på den frågan ska vara just att vi ska blicka tio år framåt i tiden och med full säkerhet säga att inget kommer att hända som kan riskera genomförandet av någon av alla de investeringar som vi planerat fram till år 2024 så kan inte jag, och få andra, med säkerhet lova att det inte finns några som helst risker att det är något som inte kommer att genomföras. Men jag har goda förhoppningar och vi har stora erfarenheter att ta till för att våra investeringar snabbt ska kunna komma på plats och inte minst genomföras i fas med varandra.

Anförande nr 59

Tomas Eriksson (MP): Tack för svaret, Charlotte! Jag vill vara noga med att säga att jag tog upp frågan om 4:an bara som ett exempel. Frågan är helt korrekt tolkad, det gäller mer övergripande.

Jag känner ett litet behov av att formulera frågan lite mer konkret för att komma fram till den fråga som jag vill att du ska svara på.

I det investeringsutrymme som finns i er budget, som ni har presenterat för fullmäktige, är 75 miljarder fram till år 2014. Fram till för några månader sedan var 68 av dessa miljarder in-tecknade fram till år 2019. Det betyder alltså att under tiden mellan åren 2019 till 2023 skulle landstinget ha ungefär 1,5 miljard kronor att investera årligen. Efter det har vi fått en mycket positiv och förmånlig uppgörelse om utbyggd tunnelbana. Men faktum är att de här 1,5 miljarderna då börjar närma sig 0 kronor, även om den investeringen är ganska liten för landstingets del. Till detta kommer nu löftet från er om att i närtid konvertera 4:an till spårväg, vilket också är positivt. Men jag undrar varifrån pengarna ska tas.

Anförande nr 60

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Så vitt gäller tunnelbaneuppgörelsen är det en fantastisk uppgörelse som vi har fått till stånd. Som Tomas mycket riktigt påpekar så är det ju faktiskt så att det finns en kraftig medfinansiering både från staten och från kommunerna, vilket gör att vi i landstinget faktiskt inte behöver betala så mycket själva.

När denna uppgörelse väl kom till stånd kändes det att vi måste anta detta mycket generösa erbjudande som vi hade på bordet, och vi har sagt i efterhand att vi måste inarbeta detta i investeringsstrategin och ta upp det i kommande års budgetar. Därmed har jag svarat på hur vi kommer att hantera detta.

Jag har sagt att vi kommer att hantera andra investeringar på motsvarande sätt, de måste också vägas in och hanteras i den ordinarie budgetprocessen när det gäller just investeringar i landstinget framöver.

Anförande nr 61

Tomas Eriksson (MP): Men då ställer vi oss frågan: Med vilken trovärdighet kan ni i så fall gå ut och lova de här investeringarna i närtid? Faktum är ju att det bara finns ett antal begränsade instrument att använda för att finansiera investeringar.

Jag har inte hört Moderaterna eller Alliansen lova exempelvis en skattehöjning, vilket vi i Miljöpartiet har föreslagit för att kunna gå framåt och utöka investeringsvolymen. Jag ser inte heller att ni i närtid har tänkt er några andra intäktskällor. Därför har jag en liten känsla av att hela det här blir väldigt svajigt, alltså frågan om hur ni ska kunna genomföra sådana här kraftiga utbyggnader – som är nödvändiga, det håller vi helt med om. Hur ska ni kunna genomföra dem i närtid? Det finns helt enkelt inte pengar i er budget för att kunna genomföra investeringarna under den här tiden.

Anförande nr 62

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Det är mycket intressanta Miljöpartiet utlovar skattehöjningar för att klara detta. Jag tror inte att det är riktigt korrekt sätt att hantera investeringsbudgeten med skattehöjningar.

Jag vet inte heller om ni har med er era tilltänkta kompanjoner i detta, alltså Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, alltså om de också tänker sig skattehöjningar för detta ändamål.

Vänsterpartiet ropar hej, de vill ha ännu högre skattehöjningar så det är kanske så det ska bli.

Vi jobbar vidare med dessa frågor, och vi är övertygade om att den uppgörelse som vi har träffat när det gäller utbyggnad av tunnelbanan kommer att vara väldigt viktig och kommer väldigt många stockholmare till del. Det är en oerhört viktig uppgörelse.

Och som sagt, här har vi använt oss av instrumentet medfinansiering, och fått till stånd en väldigt god medfinansiering från både stat och ett antal kommuner. Jag ser också framför mig att vi, när vi i framtiden ska göra fler investeringar – inte minst när det gäller infrastruktur – kommer även då att kunna få till stånd medfinansiering från de kommuner som är berörda; och jag hoppas även att vi så småningom ska kunna få mer pengar från staten.

Fråga 3**Anförande nr 63**

Landstingsrådet **Jörnhed (V)**: Ordförande! Det är så att det löper på i allt snabbare takt när det gäller planen för Framtidens hälso- och sjukvård. Snart är NKS färdigbyggt. För att lösa vårdplatsbristen är ju tanken att den specialistvård som inte behöver akutsjukhusens

tjugofyrtimmarsinsatser ska flyttas ut från akutsjukhusen till närsjukhus eller sjukhusen Dalen, Nacka, Sabbatsberg eller något annat.

Men, Charlotte, ni vill ju samtidigt privatisera och införa vårdval för den vård som ska flyttas ut från sjukhusen. I vårdvalet finns fri etableringsrätt. Hur ska du kunna styra att den specialistvård som flyttas från sjukhusen hamnar på närsjukhuset Sabbatsberg? Man kanske hellre vill vara på läkarhuset på Odenplan eller någon annanstans.

Min fråga till Charlotte Broberg är: Har du några strategier för hur specialistvårdens utflyttning från akutsjukvården ska styras till närsjukhusen inom ramen för vårdval med fri etablering?

Anförande nr 64

Landstingsrådet Broberg (M): Ordförande, fullmäktige! Tack, Håkan, för din fråga! Svaret på din fråga är ja. Vi har strategier för detta.

Stockholmsregionen växer och vi bygger ut sjukvården. Alla delar av sjukvården kommer att växa och expandera, men en del i planeringen är att akutsjukhusen i framtiden i högre grad ska fokusera på de svårast sjuka patienterna och att en något större andel av vården ska ske i öppenvården eller på några av länets mindre närsjukhus, dem som du väljer att kalla närsjukhus, men vi försöker använda begreppet sjukhus.

Det kommer inte att bli några snabba, tvära kast mellan olika patienter som ska flyttas ut från ett akutsjukhus. Vad man egentligen menar med begreppet flytta ut är att patienterna i framtiden får vård i öppenvården i stället för på akutsjukhusen. Det är något som används i väldigt stor utsträckning nu. Det kan också handla om att man faktiskt får vård i hemmet. Den vård som byggs ut snabbast nu och som även kommer att expandera snabbt under de kommande åren är den geriatriska vården. Det är också just den vården som bedrivs på närsjukhusen eller de mindre sjukhusen nu och som gör att vi behöver bygga ut med fler vårdplatser för den framtida expansionen.

Utöver detta pågår också ett antal pilotprojekt för att tillsammans med sjukhusen utveckla nya vårdformer för att kunna flytta ut vård från sjukhusen.

Alla svar har vi inte i dag, och det är just därför som vi bedriver dessa pilotprojekt. Jag tror att sjukvården hela tiden kommer att utvecklas för att ge patienterna ännu bättre vård.

Anförande nr 65

Landstingsrådet Jönhejd (V): Då kallar vi i den här debatten de sjukhus vi talar om för närsjukhus.

Du, Charlotte, säger att vi ska flytta vård till mindre närsjukhus. Min fråga är: Hur ska du få den vård som du flyttar från akutsjukhusen till de mindre närsjukhusen? Vilka styrmedel har du, för du inför ju vårdval där man har fri etableringsrätt. De privata vårdföretagen kanske inte alls vill vara på Sabbatsberg, Nacka eller Sollentuna sjukhus. Vårdföretagen kanske vill förlägga den här verksamheten någon helt annanstans där det passar deras profil. Hur ska du då få ihop det här? Hur ska du kunna styra vården in i pilotprojekt?

Jag känner att du inte riktigt svarar på den frågan, och det är en rätt så svår fråga. Jag skulle svara att jag tycker att vi skulle flytta ut den här vården, och så skulle sjukhusen själva få bedriva vården på Sabbatsberg, Sollentuna och så vidare – åtminstone till en början i alla fall, för då skulle vi få det hela på plats.

Ni inför vårdval och det komplicerar ju det hela. Jag förstår alltså inte riktigt hur ni har tänkt er att få ihop det här, och tiden går ju.

Anförande nr 66

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Det här med vårdval är faktiskt inte helt nytt. Redan i dag bedrivs ju mycket av vården på det som vi nu är överens om att kalla våra närsjukhus, åtminstone i den här debatten, just på våra närsjukhus. Vi räknar på att ungefär hälften av den vård som faktiskt bedrivs på närsjukhusen bedrivs inom ramen för just vårdvalet.

Det finns många olika sätt för landstinget att styra lokaliseringen av olika vårdgivare. Jag kan nämna två exempel.

Det mest naturliga är ju att ställa olika former av krav på hur verksamheten ska bedrivas och krav på lokalstandard. Ju högre krav desto mer sjukhusliknande lokaler krävs också för att bedriva vården.

Dessutom äger landstinget många av de mindre sjukhusen i länet, och hyresgästerna är i stor utsträckning privata vårdgivare. Det är eftertraktade lokaler som många vårdgivare vill hyra, och landstinget kan då bestämma vilken typ av vård som ska bedrivas i de lokalerna.

Vi välkomnar också och tycker att det är positivt att det finns privata aktörer. Till exempel har AP-fonderna visat stort intresse för att etablera sig och bygga upp så kallade egna närsjukhus dit de bjuder in vårdens aktörer, till exempel inom ramen för vårdvalet, att etablera sig.

Anförande nr 67

Landstingsrådet **Jörnehed (V)**: Vad sade du nu, Charlotte? Du säger att man ska hitta egna närsjukhus. Då spricker ju planen! Då kan du ju inte jobba efter planen med de sju små mindre närsjukhusen, för nu kommer plötsligt några andra närsjukhus till stånd, och vi vet inte ens vilka de är. Då känns det som om det blir ännu större villervalla än vad det redan är.

Då känner jag att de 850 nya vårdplatserna som du pratar om väldigt osäkra, för ni verkar inte riktigt veta var de ska vara. Ska de vara på de mindre närsjukhusen eller ska de plötsligt vara på några egna närsjukhus som sjunde AP-fonden bygger, eller hur tänkte du nu?

Jag tycker att du nog ska fundera på det här. Vilka styrmetoder ska ni använda för detta? Är det så klok att faktiskt införa vårdval på den specialistvård som ska flyttas ut från våra sjukhus?

Man kan ju säga att det redan finns privata aktörer, men den här privata aktören kanske i stället vill förlägga verksamheten till läkarhuset vid Odenplan i stället för till Sabbatsberg, och då spricker hela idén med Sabbatsberg som ett mindre närsjukhus.

Det här känns rörigt och oroande.

Anförande nr 68

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Håkan, jag måste fundera på om du verkligen lyssnade på det jag sade. Det jag sade är att redan i dag bedrivs ungefär hälften av den vård som bedrivs på våra närsjukhus faktiskt inom ramen för vårdvalet. Du får det att låta som om det är något nytt och konstigt som står framför oss. Det är faktiskt en utveckling som vi befinner oss mitt i och som faktiskt fungerar väldigt väl.

När jag säger "de mindre sjukhusen" kan det vara bra att känna till att det är sjukhus med kanske 150–300 vårdplatser som är ganska stora verksamheter. Och när vi också talar om att bygga ut vården med 850 vårdplatser, så är det inom våra egna sjukhus som vi avser att bygga ut dem.

Däremot ser jag inga problem alls, men det handlar väl om att vi har lite olika sätt att se på det här. Du vill ha en rent planekonomisk modell där du ska stoppa in varenda vårdplats på ett exakt sätt, medan jag tror på en marknadsekonomi, och jag har redan i dag sett att det

fungerar alldeles utmärkt eftersom vi faktiskt redan i dag har en väldigt stor andel av de här aktörerna inom ramen för våra närsjukhus och det fungerar på ett mycket, mycket bra sätt.

Jag ser alltså med tillförsikt fram emot detta och är övertygad om att det kommer att fungera mycket väl.

Fråga 4

Anförande nr 69

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Ordförande! För 13 dagar sedan, Lars Joakim, mötte du och jag en ung kvinna som berättade om sin svåra sjukdom. Hon led av mastocytos, och hon uttryckte stor oro för att hon och hennes lilla patientgrupp, ett hundratal patienter som i dag behandlas på Karolinska sjukhuset i Huddinge, i januari hade fått signaler om att behandlingen för hennes patient grupp skulle läggas ner.

För 13 dagar sedan uttryckte hon den oron. Nu vill jag ställa en fråga till dig, Lars Joakim Lundquist: Kommer mastosytospatienternas rätt till specialistbehandling att säkerställas?

Anförande nr 70

Landstingsrådet L u n d q u i s t (M): Ordförande, fullmäktige! Får jag inledningsvis säga att min uppfattning är att alla som kan behandlas med läkemedel för att bli friska eller åtminstone kunna leva ett så normalt liv som möjligt ska få sin behandling. Läkemedel är den viktigaste terapiformen för patienter med sjukdomar. Med detta sagt går jag över till Dag Larssons fråga.

Enligt Socialstyrelsen insjuknar varje år uppskattningsvis två personer per en miljon invånare i mastocytos. Hälften av dem är barn. Det innebär att ca tio vuxna och tio barn i Sverige får diagnosen varje år. Då ingår sjukdomen i begreppet sällsynta diagnoser, vilket var det den konferens handlade om som Dag Larsson och jag var på.

Alla patienter med såväl vanligt förekommande som sällan förekommande diagnoser ska få samma rätt till behandling. Vid Center of Excellence, Hematologiskt centrum på Karolinska universitetssjukhuset, bedrivs forskning inom området. Centret vid Karolinska är en del av ett europeiskt nätverk som heter the European Competence Network on Mastocytosis. Det är bra och viktigt för patientgruppernas vård och behandling i framtiden.

Enligt tjänstemännen på hälso- och sjukvårdsförvaltningen som talat med Karolinska kommer mastocytospatienternas rätt till specialistbehandling och läkemedel att säkerställas. Ingen behandling har nekats eller avbrutits. Svaret på Dag Larssons enkla fråga blir alltså: Ja.

Anförande nr 71

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Det gör mig glad att beskedet är sådant. Jag kommer också att fortsätta att följa den här patientgruppen och deras rätt till behandling vid kliniken på Karolinska sjukhuset i Huddinge.

Varför uppkom den här frågan över huvud taget? Det är en liten patientgrupp, det handlar om ett hundratal patienter totalt sett, varav ett tiotal behöver särskilda läkemedel. Varför dyker frågan om huruvida man kan säkerställa deras behandling upp över huvud taget? Det har att göra med våra interna ersättningssystem i landstinget. Man kunde ha lyckats med att säkerställa att de enheter som ingår i vårdvalet som behöver den här typen av mediciner kunde rekquirera dem och fått dem betalade centralt. Om sjukhuset däremot ska betala för medicinerna så går kostnaden på ett annat konto. Det är därför som sjukhusledningen har satt sig ned och funderat över om man ska behålla den här verksamheten.

Våra interna ersättningssystem för läkemedel, som är olika för vårdval respektive för sjukhusen, har lett till att en patientgrupp har sett sin behandling sättas i fråga och har blivit orolig.

Jag är i alla fall glad över beskedet från dig i dag, Lars Joakim, att ni tänker se till att den här behandlingen fortsätter.

Anförande nr 72

Landstingsrådet **Lundquist (M)**: Ordförande, fullmäktige! Den ersättning som vi ger från hälso- och sjukvårdsnämnden och fullmäktige till sjukhusen innebär att de får högre ersättning än andra sjukhus som inte har den här typen av patienter. Det som jag tycker är mest spännande när det gäller sällsynta diagnoser är vi har avsatt särskilda pengar inom ramen för ett projekt som heter Strategiska satsningar på den högspecialiserade vården.

Detta är en viktig grupp, de har stark patientutbildning, och Dag Larsson och jag var med på ett seminarium och fick oss väldigt mycket till del. Jag sitter ju inte still på min stol. När jag hade träffat och hört den här kvinnan så tog jag ju direkt kontakt med hälso- och sjukvårdsförvaltningen.

Nu har vi fått ett löfte från Karolinska om att ingen har nekats och att ingen kommer att nekas behandling med den här medicinen. Det tycker jag är jättebra! Tack, Dag, för din fråga!

Anförande nr 73

Landstingsrådet **Larsson (S)**: Det är bra, och jag tror att Maria och de andra patienterna blir glad att över att få det beskedet.

Fortfarande återstår frågan. I januari fick den här patientgruppen besked från sjukhusledningen att behandlingen skulle läggas ned. Varför går sjukhusledningen ut med det beskedet? Det beror på att vi har två olika system, ett system för sjukhusen och ett system för aktörerna inom vårdvalen. Antingen borde vi ändra det här systemet för att säkerställa att man har samma ersättningar för läkemedel, eller så borde sjukhusen få tillåtelse att delta i vårdvalen.

Det här är en patientgrupp. Jag är ganska övertygad om att vi kommer att stöta på flera andra patientgrupper som kommer att komma i kläm eftersom vi har olika och inkonsekventa system i vårt landsting.

Anförande nr 74

Landstingsrådet **Lundquist (M)**: Ordförande, fullmäktige! Den signal som vi får från hälso- och sjukvårdsförvaltningen är att det inte har gått ut några direktiv om att man skulle stoppa behandlingen av de här patienterna. Det har inte heller gått ut direktiv om att nya patienter inte skulle få denna behandling. På den punkten har vi lite olika uppfattningar.

Sedan kan man alltid diskutera hur ersättningssystemen ska se ut, men Karolinska kompenseras väl för de mycket dyra läkemedel som de skriver ut till många av sina patientgrupper som har Karolinska som sitt viktigaste sjukhus i de här sammanhangen. Väldigt sällan är det öppenvården som sköter patientgrupper med sällsynta diagnoser.

Fråga 5

Anförande nr 75

Landstingsrådet **Öberg (MP)**: Jag har ägnat förmiddagen åt att läsa på om Skarpnäck, eftersom människor, framför allt småbarnsföräldrar som bor i Skarpnäck, möttes av den här lappen på dörren till sitt BVC förra veckan. Där står det att barnvårdscentralen

kommer att läggas ned. Detta är kanske inte den mest optimala kommunikationen, men det är den information som de har fått.

Det väcker ju så klart frågan: Vad händer med barnavårdscentralen i Skarpnäck, och kommer landstinget att agera för att behålla barnavårdscentralen i Skarpnäck? Vi vet ju att en välfungerande barnhälsovård är en väldigt viktig faktor i folkhälsoarbetet. Frågan är: Tänker du agera, Marie Ljungberg Schött?

Anförande nr 76

Marie Ljungberg Schött (M): Ordförande, ledamöter! Tack, Helene, för din fråga! Först ska jag säga att jag är ordförande i utskott Stockholm–Ekerö och inte Söder. Det kan lätt bli fel för den som lyssnar.

Barnavårdscentraler är otroligt viktiga. Det är en fantastiskt bra förebyggande verksamhet, och den ska finnas lätt tillgänglig för alla föräldrar och barn som finns i vårt område.

Just på barnavårdscentralen i skarpnäck har man signalerat till oss – det kom ett brev den 5 mars – att man önskade att omedelbart upphöra med sin verksamhet. Det gör man på grund av personalbrist. Man tar, tycker jag, det ansvar som man har. Man berättar att man inte kommer att kunna fullfölja det uppdrag som man har eftersom man inte får personal som kan eller vill jobba hos dem. Därför tycker de att det är bättre att lägga ned verksamheten och hänvisa föräldrar och barn till närliggande barnavårdcentraler. Det kommer de att göra. Det kommer också hälso- och sjukvårdens förvaltning att göra.

Anförande nr 77

Landstingsrådet Öberg (MP): Tack för svaret! Jag tror att det för ett område som Skarpnäck är oerhört viktigt att det finns en barnavårdcentral. Skarpnäck är nästan lika stort som min hemkommun Hässleholm, men det är också lika stort som Upplands Väsby, Tyresö och Lidingö. Att det inte skulle finnas barnavårdcentraler där är ju otänkbart! Det bor lika många människor där.

Närheten till barnavårdcentralen i ett område som ändå har vissa riskfaktorer för ohälsa tror jag är otroligt viktig. Barnavårdcentraler arbetar ju också uppsökande, och det är en viktig funktion de har. Att bara nöja sig med att den här barnavårdcentralen försvinner, att de tydligen har haft svårt att rekrytera, att människor kan söka sig någon annanstans, det är en inställning som inte bidrar till att säkerställa det goda folkhälsoarbetet i det här området. Det behöver finnas en barnavårdcentral på plats i Skarpnäck för att motsvara de behov som finns.

Som exempel kan jag säga att det finns en hög andel kvinnor, blivande mammor, som röker. Det finns också riskkonsumtion när det gäller alkohol. I just Skarpnäck finns det också en påfallande hög andel kvinnor med oro och nedstämdhet.

Anförande nr 78

Marie Ljungberg Schött (M): Det finns gott om barnavårdcentraler i närområdet. Det finns goda möjligheter för föräldrarna att välja vilken av dem man vill gå till när den här försvinner. Som du och alla andra vet finns det vårdval gällande barnavårdcentraler sedan 2008 – vi är väl förresten hyggligt överens om att det vårdvalet är bra.

Det innebär en etableringsfrihet. Det innebär att om man som vårdgivare tycker sig kunna bedriva den verksamhet som vi kräver till de högt ställda krav som vi har i våra förfrågningsunderlag så kan man etablera sig var som helst. Det betyder också att vi inte pekar med hela handen på var de ska ligga. Den analysen gör man själv ute i värden.

Jag skulle kunna tänka mig att det blir så att när en vårdmottagning försvinner så kommer en annan utförare väldigt snabbt och funderar över om det här är ett område där det kan vara lämpligt att etablera sig. I det här området och vid den här barnavårdscentralen finns det i dag 472 barn, 76 av dem är under ett år. Jag kan tänka mig att det kan vara intressant för någon annan att ta över så småningom.

Anförande nr 79

Landstingsrådet Öberg (MP): Det är på den här punkten om vårdval våra synsätt skiljer sig åt. Vårdval får ju aldrig bli en ursäkt för landstinget att slippa arbeta med människors hälsa eller slippa möta behoven i olika områden. Vi har ju som landstingspolitiker, som de förtroendevalda vi är, ett ansvar för att säkerställa god hälso- och sjukvård och en barnhälsovård på plats även i Skarpnäck. Vi kan inte bara ta ett steg tillbaka och hoppas att någon annan löser det eller säga att man ju alltid kan gå någon annanstans.

Vi vet att det finns behov i Skarpnäck som förtjänar att man har en barnavårdscentral nära bostadsområdet, nära den plats där man befinner sig, för att motverka de risker som helt enkelt finns i det här området. Det är ju landstingets ansvar, det kan vi aldrig komma ifrån.

En av anledningarna till att Skarpnäcks barnavårdscentral har svårt att rekrytera är att de upplever att de inte fått den ersättning som motsvarar de behov som finns i Skarpnäck. Det kan hända att någon annan lyckas med det, men det som rimligtvis borde vara er åtgärd nu är ju att säga att den som driver en barnvårdscentral i ett område där behoven är stora också ska få lite extra resurser.

Anförande nr 80

Marie Ljungberg Schött (M): Det finns gott om barnavårdscentraler i närområdet.

Vi tar absolut vårt ansvar, Helene. Det är inte så att några barn inte kommer att få komma till någon barnavårdscentral. Alla föräldrar kan vara trygga i förvissningen om att det finns en plats för deras barn. Man kanske får åka en tunnelbanestation, men det är inte någon katastrof i vårt land. Vi har alldeles nyss hört en debatt om hur lätt det är att ta sig fram i kollektivtrafiken.

Det finns gott om barnavårdscentraler, alla barn och föräldrar kan vara trygga med det. Jag är övertygad om att någon kommer att undersöka om det finns möjlighet att starta en ny verksamhet i det här området.

Fråga 6

Anförande nr 81

Gunilla Roxby Cromvall (V): Fullmäktige, ni som inte är och äter, och åhörare på läktarna! Jag har ställt en fråga till Christer G. Wennerholm: Tycker du att det är förenligt med landstingets arbetsordning att duka helt nya ärenden för beslut på trafiknämndens sammanträden?

Anledningen till att jag har ställt den här frågan är ju att vi för en vecka sedan, i tisdags, återigen fick helt nya förslag till beslut. Det här tycker jag är väldigt allvarligt.

Dels är det Christer G, som ansvarigt trafiklandstingsråd, är den som äger dagordningen och bestämmer vad som ska tas upp och inte tas upp på sammanträdena. Många medborgare tittar ju på kungörelser och ärendeordningar vad som ska tas upp, eftersom man ju kan vilja kontakta oss politiker innan vi fattar beslut.

För att vi också ska fatta beslut måste vi höra med förvaltningarna och få deras hjälp med att ta reda på vilka konsekvenser som i verkligheten kan bli följden av besluten. Christer G. väljer att bara plötsligt duka ärenden så att vi i oppositionen inte ens hinner läsa dem.

Anförande nr 82

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Alla ledamöter i nämnden kan lägga fram förslag till beslut vid trafiknämndens eller annan nämnds sammanträde. Trafiknämnden har då att behandla den fråga som ledamoten har väckt och besluta hur den ska hanteras. Dessa regler gäller lika för alla.

Anförande nr 83

Gunilla Roxby Cromvall (V): Tack för det beskedet! Då förklarar jag för er på läktaren att det är så att vi har en kommunallag som talar om vad som åligger oss i kommuner och landsting. Här i landstinget har vi också ett stort häfte som heter Arbetsordning, som vi ska jobba utifrån. I den arbetsordningen står det klart och tydligt – och den här arbetsordningen är antagen tre gånger av landstingsfullmäktige – i § 72 att ordföranden ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena. Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet, och minst tio dagar före sammanträdet ska kallelsen sändas ut till ledamot och ersättare och då ska följa ärendeförteckning och erforderliga handlingar skickas med.

Här sitter vi vid trafiknämndens sammanträde och får två helt nya förslag till beslut som Alliansen trumfar igenom. Vi i oppositionen har inte ens läst ärendena, och vi fick också återigen ett ärende bortdraget från arbetsordningen. Vi vet alltså inte vilka ärenden som vi ska fatta beslut om. Är det demokrati? Stämmer det med den arbetsordning som vi har?

Anförande nr 84

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Gunilla så väl som övriga ledamöter i nämnden fick ju höra chefsjuristens uttalande i den här frågan. Därför vet ju du att det är precis så som jag sade i mitt första inlägg: det står var och en fritt att väcka de förslag som man vill och så har nämnden att hantera de frågeställningar som uppkommer och fatta beslut kring dem på nämnden.

Anförande nr 85

Gunilla Roxby Cromvall (V): Så du menar att vår chefsjurist sätter sig över det som vi i landstingsfullmäktige, det högsta politiskt beslutande organet, har fattat beslut om ska ske i våra ärenden?

Det var alltså ett ad hoc-uttalande av chefsjuristen på trafiknämndens sammanträde när vi i oppositionen protesterade mot detta förfaringssätt. Det förslag vi protesterade emot handlade om att landstinget ska skicka taxiförare på charmkurs, samma taxiförare som i massmedierna har sagt att de inte klarar av sitt uppdrag, att de får jobba för mycket och för länge, och nu sänks våra färdtjänstresenärers nöjdhet. Det tycker ni att ni ska åtgärda med att skicka chaufförerna på charmkurs. Det är något som jag tycker är fullständigt hutlöst.

Det jag vill säga – för det här ärendet skulle ha beretts och då skulle vi ha kunnat komma med andra förslag – är alltså att du anser att landstingets arbetsordning inte gäller för trafiknämnden.

Anförande nr 86

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Jag kan bara konstatera att chefsjuristen konstaterade att varje ledamot, enligt det regelverk som finns, har rätt att väcka förslag vid nämndens sammanträde, och nämnden har att fatta beslut kring de väckta förslagen. Den regeln gäller lika för alla.

Fråga 7

Anförande nr 87

Landstingsrådet Ullberg (S): Herr ordförande, ledamöter och åhörare! Vi som ansvarar för kollektivtrafiken har ju en grannliga uppgift att verkligen se till att vi får ett bättre fungerande biljettsystem, ökad marknadsandel för de kollektiva resorna, säkerställa våra intäkter och verkligen genomföra nödvändig utbyggnad av infrastrukturen och vår trafik. Det handlar om tvärkommunikationer, utbyggd tunnelbana, smart busstrafik med stora behov.

Med anledning av det vill jag ställa frågan till Christer G Wennerholm: Vill du att 4:ans stombusslinje konverteras till spårväg i närtid?

Anförande nr 88

Landstingsrådet Wennerholm (M): Herr ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag kan ju konstatera att inledningen innehöll en mängd olika frågeställningar. Jag kommenterar dem möjligen senare.

Det är på det sättet, vad gäller frågan om att konvertera 4:ans busslinje till spårväg, att fullmäktiges ledamöter ju lika väl som undertecknad och Erika Ullberg vet att det finns ett uppdrag i budgetbeslutet om att arbetet med att genomföra planarbete för att kunna ersätta stombusslinje nummer 4 med spårväg ska påbörjas. Det betyder att det ska påbörjas en utredning för att se om detta är möjligt. Det är det läget vi befinner oss i i dag. Det är ju detta beslut som Allianspartierna har fullföljt i trafiknämnden.

Utifrån det kan vi också konstatera att vi kommer att få ett förslag på den här punkten, och då fattar vi beslut om det.

Det finns en stor skiljelinje mellan Socialdemokraterna och Alliansen. Den innebär ju att ni konsekvent utesluter ett antal lösningar för hur vi ska kunna välja rätt kollektivtrafikslag på rätt plats vid rätt tidpunkt till rätt kostnader.

Jag tycker att det är rätt så egendomligt att ni har den attityden att ni bara vänder er bort och tittar i en annan riktning när vi kommer till diskussioner om att det skulle kunna finnas flera olika kollektivtrafikslag som lösning.

Bussen är en väldigt stor transportör i vårt län. Bussen transporterar många och med buss görs mer än 1 100 000 resor per dygn. Tunnelbanan är den överlägset största transportören med 1 300 000 resor. De trafikslagen finns alltså där, men det finns också skeden då vi bestämt oss för att gå ett steg längre än till stombusstrafik. Utbyggnaden av tvärbanan är det ett exempel på det. Vi skulle ha kunnat ha busstrafik men kapacitetsbehovet är större. Därför väljer man att gå vidare med spårväg. Det är det uppdrag som vi har fått att titta på när det gäller busslinje nr 4.

Anförande nr 89

Landstingsrådet Ullberg (S): Det exempel vi har på att bygga spårvagn i staden under ditt styre heter ju NK-expressen eller Spårväg city och det var ju inte ett exempel på att hålla nere kostnaderna, att hitta nya resenärer eller trafikera ett stråk som inte kunde försörjas med busstrafik. Nog om det.

När trafiknämnden hanterade stomnätplanen i februari lade Alliansen ett tilläggsbeslut på bordet om att prioritera planarbete för att ersätta busslinje nr 4 med spårväg. Det här är något som dina partivänner i Stadshuset inte verkar så intresserade av. De delar ju vår uppfattning som är att det är lågt hängande frukt att få mycket bättre busstrafik i innerstaden, bättre framkomlighet, signalprioritet med mera, och att vi ska se vad det kan ge först, lika väl som det nya linjenätet från nästa sommar.

Du sade i Södermalmsnytt i går: Ja, det där tilläggsuppdraget det var ju bara en utredning, vi ska förbereda...

Det börjar bli väldigt många dimridaer i det här fallet. Alliansen lägger ett enda tilläggsbeslut på stomnätsplanen och det handlar om att prioritera det här med konvertering av 4:ans busslinje till spårväg och en annan alliansföreträdare säger att det ska ske under nästa mandatperiod. Då måste du kunna svara tydligare på frågan om vad som gäller.

Anförande nr 90

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m (M)**: Jag kan konstatera att det som gäller är det uppdrag som vi har fått i och med budgetbeslutet. Och det förtydligade vi i beslutet i trafiknämnden. Det innebär att vi ska ta fram en plan för om och hur detta skulle kunna vara möjligt att genomföra. Det råder sedan tidigare bred samsyn i frågan om att om det är någon stombusslinje som skulle konverteras så är det linje 4.

Det är ett uppdrag som givits oss från den här församlingen och vi jobbar utifrån det. Senare får vi se den utredning som ska presentera sitt resultat och vi får veta när vi kan sätta i gång det arbetet.

Men det är ju klart att det för dig, Erika Ullberg är lite svårt att hänga med och se de olika alternativen. Vi har ju sett tidigare i debatten i dag att du har mindre pengar. Då har man också mindre möjligheter att bygga ut kollektivtrafiken – såvida utbyggnaderna inte ligger väldigt långt fram i tiden och det handlar om att dra färgade kritstreck på blanka papper, för då är ni väldigt kvicka och har väldigt mycket pengar.

Anförande nr 91

Landstingsrådet **U l l b e r g (S)**: Jag trodde inte att jag skulle få ett inlägg till. Så underbart!

Jag vet inte riktigt hur många typer av kommentarer som jag ska få av Christer i dag, men det är ditt val som förtroendevald att välja nivå på kommentarer.

Vi ritar inga streck på en blank karta. Vi sysslar med det som trafikforskare, trafikstrateger, förvaltning, stomnätsplaner, Stockholmsförhandling etcetera anger som det som vi behöver göra. En av de saker som ni försummar är till exempel en tunnelbanelinje till Täby i närtid. Ni behöver också bygga starten på lila linjen, Hagsätra–Älvsjö, som också partivännerna i Stadshuset verkar vara mer intresserade av än ni.

I fråga efter fråga pratar du i väldigt högt tonläge om vad vi vill, men du måste vara tydlig med vad din allians gör när det gäller uppdraget att konvertera 4:ans busslinje till spårväg. Ska det bli något, vilket vissa alliansföreträdare säger, redan nästa mandatperiod eller inte? Vi har varit med om det ni gjorde med tunnelbanan; ni bara försenade och försenade. Så byggde ni en väldigt dyr NK-express på Hamngatan, och det är inte så imponerande. Jag tror att du måste återkomma mer tydligt i den här frågan.

Anförande nr 92

Landstingsrådet **W e n n e r h o l m (M)**: Herr ordförande, fullmäktige ledamöter och eventuella åhörare, men framför allt väljarna där ute! Det är ju väljarna som avgör, Erika Ullberg. De är ju vana vid vad som händer när ni har makten. Då river ni upp redan fattade beslut om att bygga nya spår genom Stockholm eller att bygga Förbifarten. Så lär det väl bli den här gången också om olyckan är framme.

Nu tror jag inte att den kommer att vara det, för väljarna är klokare än så. Ni behöver nog inte göra några fler eftergifter till Miljöpartiet.

Fråga 8

Anförande nr 93

Marie Åkesdotter (MP): Jag ställde den här frågan med anledning av att jag i senaste numret av Dagens Samhälle läste att Stockholms läns landsting år 2012 lade närmare 45 miljoner kronor på PR-konsulter och lobbyister. Det är hela 21 kronor per invånare och 8–9 kronor mer än tvåan, Region Skåne som lade 12:40 per invånare. Därefter är det ett stort hopp ner till andra landsting som lägger betydligt mindre pengar på PR, det vill säga 3–5 kronor per invånare.

Stockholms läns landsting står alltså ensamt för över en femtedel av kommunernas och landstingens samlade konsultinköp år 2012 för PR.

Min fråga är denna: Tycker du att det låter rimligt att Stockholms läns landsting lägger så stora resurser på PR-konsulter om du också beaktar skillnader gentemot andra landsting?

Anförande nr 94

Landstingsrådet Broberg (M): Herr ordförande, fullmäktige! Tack för din fråga, Marie! Jag ska erkänna att jag har fått lite hjälp med en del siffror.

SLL gjorde år 2010 en upphandling av kommunikationstjänster. I upphandlingen ingår 32 kategorier, det är allt från intern kommunikation till grafisk formgivning, webb-TV och översättningstjänster. En av kategorierna är PR, men ofta kallas dessa samlade tjänster lite lättvindigt för just PR-konsulttjänster.

För hela SLL kostade inköp av PR-konsulttjänster 3,4 miljoner kronor år 2013. I en artikel i Dagens Samhälle i förra veckan, som du refererar till, anges att SLL skulle köpa PR-konsulttjänster för 4,7 miljoner kronor år 2012. Detta är inte en siffra som SLL kan bekräfta, och detta av två skäl. Stockholms läns landsting har inte någon central statistik år 2012 för denna typ av tjänster, den finns däremot från år 2013. Siffran i Dagens Samhälle bygger på en undersökning från ett företag som lever just på att samla in och sälja information till andra företag, företag som i sin tur vill sälja just konsulttjänster till offentlig sektor.

Under år 2012 hade landstinget en budget på 75 miljarder kronor. 45 miljoner kronor är otroligt mycket pengar, men satt i relation till hela omsättningen innebär det att 0,6 promille avsattes för kommunikationskonsulter. I vår verksamhet har vi bedömt att det inte är rimligt att själva alltid ha beredskap, kapacitet och kompetens för alla behov. Vi anlitar då en del specialister från de kommunikationsföretag som är upphandlade.

Jämförelser mellan landstingens inköp är mycket svår att göra. Ska det alls vara möjligt så måste alla landsting bokföra sina inköp av kommunikationskonsulter på samma sätt, och det sker inte i dag. Stockholms läns landsting satsar mest på utbyggnad av infrastruktur i landet, både när det gäller hälso- och sjukvård och när det gäller trafik, för ständigt många nya invånare. Det gör att vi sammantaget sannolikt har det största kommunikationsbehovet i hela landet.

Anförande nr 95

Marie Åkesdotter (MP): Tack för svaret! Det är ju inte helt okomplicerat att använda PR-konsulter, och jag förstår att det kan finnas behov av att köpa tjänster utifrån, men den nivå som uppges i artikeln väcker ändå en rad frågor.

En orsak som förvaltningen anger i artikeln till att man köper så mycket är att Stockholmsregionen växer och att det är ett medvetet val som är gjort och att det skulle bli mycket dyrt att bygga upp egen kompetens. I så fall undrar jag om det inte blir billigare att ha mer kompetens *in house* på landstinget där personalen kan och känner till verksamheten. Vägarna blir kortare och vi får större kontroll. Det skulle ju kunna innebära att det blir mer kostnadseffektivt.

Jag undrar också om den ökande befolkningen inte borde innebära att kostnaden per invånare skulle bli lägre i stället för högre, det är ju trots allt fler som är med och delar på kostnaderna.

Förvaltningen tar också upp synpunkter som att man kunde bli bättre upphandlare och att vi troligen inte mäter effekterna på det som köps in. Hur ser du på detta?

Anförande nr 96

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Kommunikationstjänster är ju ett mycket vitt begrepp. Inom Stockholms läns landsting räknas till exempel rekryteringsannonsering in i inköpen av kommunikationstjänster. Självfallet är det så, det har också diskuterats tidigare här i dag, att vi har ett stort behov av att rekrytera. Inflyttningen till länet är stor, och vi bygger kraftigt ut sjukvården. Därför finns till exempel de här rekryteringsannonserna, som jag tidigare nämnde, i tunnelbanan. De innefattas alltså i begreppet kommunikationstjänster.

Om det är så att även andra landsting räknar in rekryteringsannonsering i just kommunikationstjänster är något som jag inte vet. Som sagt räknas också webb-TV som en kommunikationstjänst. Det här sammanträdet sänds ju via webb-TV och räknas också in. Så kanske det inte är i andra landsting. SLL anlitar konsulter för särskilda kampanjer och för att komplettera SLL:s egen kompetens och för sådant som vi inte själva har eller bör ha egna resurser för att lösa när det gäller viktiga kommunikationsfrågor.

De tjänster som SLL köper in riktas ofta till invånarna men också till vårdgivarna, trafikoperatörerna och medarbetarna.

Anförande nr 97

Marie **Åkesdotter (MP)**: Det skulle vara intressant att få ta del av de nedbrutna siffrorna också och se vad det är vi köper in. Man kan också undra om det är sådant som borde belasta partierna i stället, det vet ju inte jag.

Dagens Samhälle tar också upp demokratiska aspekter rörande användningen av PR-konsulter. Forskare varnar för att det kan finnas brist på förståelse för offentlig verksamhets offentlighetsprincip från konsulternas sida, det vill säga att insynen minskar. Det tycker jag är väsentligt och något som vi verkligen måste ta i beaktande. Transparens är oerhört viktigt i vårt demokratiska system.

Anförande nr 98

Landstingsrådet **Broberg (M)**: Som sagt är detta ett mycket vitt begrepp och att just partierna, som du säger, skulle betala för rekryteringsannonser känns ju ganska så främmande. Det gäller även webb-TV-sändningarna, även om kanske de används av partierna och vi i efterhand tittar på inlägg som vi har gjort. Det känns inte som något som vi ska belasta partierna med.

Det är, som sagt, komplext, det hela. Jag har själv fått en del hjälp på förmiddagen med att ta fram en del av de här siffrorna. Det finns säkert ett mycket större siffermaterial som man kan fördjupa sig i.

Som sagt är det inte invånarna utan även vårdgivare, trafikoperatörer och medarbetare som använder sig av de här tjänsterna. Jag kan som exempel nämna att vi har 2 500 vårdavtal och ca 43 000 egna anställda. Tusentals fler arbetar hos olika leverantörer. Vissa av aktiviteterna riktar sig enbart internt till medarbetare och vårdgivare medan andra är relevanta att nå ut med även till invånarna i länet. Samtidigt har vi också planerat för framtidsplaner för hälso- och sjukvården som en historisk investering på 42 miljarder kronor för hälso- och sjukvården, och det kommer att påverka stora delar av vården. Så visst finns det ett behov av att kommunicera! Sedan kan man studera de här olika siffrorna lite närmare, det får du gärna göra.

Fråga 9

Anförande nr 99

Pia Ortiz Venegas (V): Anledningen till att jag ställer den här frågan i dag är att det har kommit fram bland annat genom medier och olika handikapporganisationer att klagomål på färdtjänsten inte registreras och inte kommer fram.

Från färdtjänstberedningens sida säger man att kundnöjdheten är god, 87 procent. Jag anser att man blandar ihop äpplen och päron. I kundnöjdheten mäter man inte klagomålen, man mäter efter en enkätundersökning där man frågar om enskilda resor och nöjdheten på just den resan.

Det kommer också fram att det saknas geografiskt indelad statistik. Man kanske inte riktigt vet hur det är i delar av länet. Det är ju så med taxitrafiken, och speciellt med färdtjänsttrafiken, att det är väldigt olika. Att få en bil i innerstaden är ju väldigt mycket lättare än att få en ute i länet.

Det finns också exempel på att taxibolagens chaufförer hänvisar till sina egna bolags klagomålsnummer. Det kan också vara lite otydligt vart man egentligen ska ringa. Min fråga är: Har du agerat för att säkerställa att alla klagomål på färdtjänsten registreras?

Anförande nr 100

Karl Henriksson (KD): Jag tackar för frågan! Det korta svaret på frågan är: Ja, jag har agerat.

För ganska exakt en månad sedan, nämligen på förra landstingsfullmäktigesammanträdet, blev jag kontaktad av en journalist som ställde frågor rörande registreringen av klagomål, för hon hade hört ett rykte om att inte alla klagomål registreras. Då kontaktade jag förvaltningen för att försäkra mig om att alla samtal till kundtjänsten registreras.

Så här är det. Alla enskilda samtal eller mejl till kundtjänsten registreras som enskilda ärenden kopplade till kundnumret för respektive färdtjänstresenär. För år 2013 var det drygt 11 000 kundtjänstärenden som registrerades, och det motsvarar ungefär 2,6 promille av de resor som utförs.

Vårt mål är förstås att alla färdtjänstresor ska utföras korrekt, med god service och hög kvalitet. Till det målet har vi dock en bit kvar. För mig är det viktigt att alla resenärer som upplever att enskilda resor brister gällande kvalitet eller service anmäler detta till kundtjänsten. Det är min uppfattning att det finns fler resor med brister i kvaliteten eller bemötandet än vad som framkommer genom antalet kundtjänstärenden. Det är ett skäl till att Alliansen i trafiknämnden i tisdags fattade beslut om att införa en värdighetsgaranti inom färdtjänsten.

Arbetet med värdighetsgarantin kommer bland annat att innebära förbättrad kommunikation från förvaltningen i de här frågorna samtidigt som färdtjänstresenärerna får ökad kunskap om sina rättigheter som resenärer och vart de ska vända sig om något går fel.

Varje gång jag har blivit kontaktad av TV, radio eller tidningar så uppmanar jag också alla resenärer som har synpunkter att anmäla sina klagomål till färdtjänsten så att reaktionerna verkligen kommer in.

Anförande nr 101

Pia Ortiz Venegas (V): Det är jättebra att du har agerat. Jag förstod inte riktigt på vilket sätt mer än att du har kontaktat kundtjänst dock.

Det som är krångligt i det här fallet är ju just att det finns så många olika nummer att välja mellan. Om jag står och väntar på en bil som inte dyker upp och som blir 20 minuter försenad så ringer jag till resegarantin. Det räknas inte som ett klagomål och registreras inte som ett klagomål. När jag sedan har löst problemet måste jag dessutom ringa till kundtjänsten. Om jag är irriterad på chauffören och talar om för honom att jag inte är nöjd så hänvisar han till 020:s eller till Taxi Kurirs klagomålsnummer. Det registreras inte heller som ett klagomål inom färdtjänsten.

Det är dessutom så att det finns 11 000 klagomål enligt den här statistiken som du själv har lämnat ut. Men det finns också 16 900 ärenden som handlar om resegarantin. Vart tog de ärendena vägen i statistiken?

Ytterligare en sak. När vi talar om resenöjdhet handlar det inte om kundnöjdhet. Det är inte så att man har frågat alla kunder. Man har frågat på enskilda resor, och det är då man hamnar på 87 procent nöjdhet. Det har inte med klagomålsstatistik att göra.

Anförande nr 102

Karl Henriksson (KD): De som är missnöjda kan naturligtvis klaga på en väldig massa olika kanaler. De kan ringa till mig och klaga eller klaga till den enskilde taxichauffören och så vidare. Alla de klagomålen registreras naturligtvis inte. Om man däremot ringer till Taxi Kurirs eller Taxi 020:s växel och har klagomål och synpunkter, då hänvisar de till färdtjänstens kundtjänst. Det finns alltså ett arbete för att alla ska ledas till den kundtjänsten, så att alla klagomål faktiskt registreras.

Både du och jag vet att det är många synpunkter som inte kommer in i systemet, eftersom man inte väljer att vända sig till klagomålshanteringen hos kundtjänst. Det är ett problem, och det är därför som den här värdighetsgarantin, med den ökade tydligheten om vart man ska vända sig, är så viktig.

Anförande nr 103

Pia Ortiz-Venegas (V): Värdighetsgaranti i alla ära, skulle det inte vara bättre att vända på steken, i stället för att ringa och fråga om enskilda resor? Min mamma har haft färdtjänst i säkert fem år nu. Hon har blivit uppringd bara en gång i den här kundnöjdhetsundersökningen, och hon åker ändå regelbundet.

Först och främst skulle man kunna fråga om nöjdhet. Men det gör man inte. Man frågar om nöjdhet för en viss resa, om en viss resa har varit i tid. Ta reda på vad folk egentligen tycker om färdtjänsten och vad de anser är problemet! I den här enkätundersökningen finns det inte ens en fråga där de med egna ord kan beskriva sina klagomål. Det är det ena.

Det andra är: Varför kan inte till exempel resegarantin samarbeta med kundtjänst och lämna över de klagomål som kommer in till kundtjänsten, så att kundtjänsten har möjlighet att följa upp dem?

Det tredje är: Varför har vi inte geografiskt indelad statistik? Om kundtjänsten registrerar vilken kund det handlar om antar jag att kundtjänsten också kan tala om var de reste någonstans och varifrån kunden kommer.

Anförande nr 104

Karl Henriksson (KD): Jag tycker att det är ett antal goda förslag. Vi kan absolut gå vidare med hur vi ska utveckla statistiken, till exempel hur vi ska göra det lättare för den resenär som ringer till resegarantin att direkt bli kopplad vidare till kundtjänsten, för att få ett ärende registrerat där också. Det kan man tänka sig.

Man kan definitivt utveckla hur informationen ser ut kring statistiken. Om man till exempel anmäler flera resor samtidigt registreras det i dag som bara ett ärende. Vi har också detta med geografien. Naturligtvis kan man utveckla detta, och det tycker jag är viktigt att vi jobbar vidare med.

Men din ursprungliga fråga var: Registreras ärendena? Ja, de ärenden som kommer in till kundtjänsten registreras naturligtvis, och den statistik som vi får ut är tillförlitlig.

§ 48 Anmälan av avsiktsförklaring om samarbete med AstraZeneca AB

Anförande nr 105

Landstingsrådet Nyman (KD): Fru ordförande! Det är intressant i dag att få anmäla detta ärende. Jag ska börja med att påminna om att vi i den här församlingen tog ett beslut den 22 mars 2001 om en FoU-strategi för landstingets engagemang i hithörande frågor. Det hade inte funnits innan. I den kan vi, som en av de första punkterna bland de viktiga ståndpunkter som ingår i strategin, läsa att det handlar om att öka samarbetet mellan landstinget, universiteten och näringslivet.

I det här fallet handlar det om ett stort läkemedelsföretag. Det gäller att vi tillsammans med akademien, framför allt Karolinska Institutet men även Tekniska högskolan, ska förstärka möjligheterna till klinisk forskning för att ge bästa tänkbara förutsättningar för den utveckling som forskningsresultaten erbjuder. Ytterst handlar det om att stärka möjligheterna till utbildning och fortbildning av vårdpersonal.

Punkten om att öka samarbetet mellan landsting, universitet och näringsliv hänger ihop med det här ärendet. Jag vill påminna om att vi tidigare – samma vår som vi tog beslut om FoU-strategin, närmare bestämt den 11 maj – tecknade en avsiktsförklaring, eller letter of intent, som man säger på modern svenska, med Novartis, med i huvudsak samma innehåll och inriktning och med ambitionen att samverka i sammanhang som detta.

Jag kan också berätta för er att vi just nu håller på att bereda ett ärende med ett tredje stort läkemedelsföretag med samma syfte, nämligen att både bredda och fördjupa samarbetet mellan landstinget som sjukvårdshuvudman, de akademier som vi samarbetar med och industrin. I det fallet handlar det om MSD, ett av de äldsta läkemedelsföretagen i världen, som har visat motsvarande intresse. Det finns ytterligare några som har ringt på dörren. Men jag ska inte ännu avslöja vilka det är, för ärendena är inte under beredning.

Vi har hittills valt att samarbeta med två företag som vi nu har ärenden för men också ytterligare ett, i ett ambitiöst arbete att bidra till fortsatt forskning och utveckling inom de livsvetenskaper där de här företagen är verksamma. Vi knyter naturligtvis stora förhoppningar till detta. Flera av företagen har också visat intresse för det arbete som pågår inom ramen för det så kallade 4D-projektet.

Det finns all anledning att uppmärksamma detta som ett intressant initiativ från landstingets sida, för det var där det faktiskt började, i och med den här FoU-strategin. Vi är i ett jättebra läge och har ett stort intresse riktat på de satsningar som vi har ambitionen att göra.

Det vi har sett av statliga insatser på området – där skulle jag önska mycket mer, men det är en annan sak – är en nationell ambition att medverka till att förbättra förutsättningarna för medicinsk forskning och utveckling.

Här visar vi i vårt landsting att vi tar steg framåt som knappast någon annan har gjort, i varje fall inte i denna omfattning och med den här inriktningen. Det innebär också, som jag ser det, att de medverkande läkemedelsföretagen har uttryckt respekt för det arbete som vi har att göra från landstingets sida när det gäller att erbjuda bästa tänkbara hälso- och sjukvård.

Fru ordförande! I det här ärendet är det väldigt enkelt att yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag, nämligen att lägga avsiktsförklaringen till handlingarna. Därmed har vi lagt ut startblocken för en fortsatt positiv utveckling. Ingenting är färdigt med detta, utan det är en startpunkt.

Anförande nr 106

N i n o s M a r a h a (FP): Fru ordförande, fullmäktige! Jag vill också bara säga några ord.

Stockholmsregionen växer så det knakar, och landstinget investerar mer än någonsin i såväl kollektivtrafik som hälso- och sjukvård. Men för att uppnå och upprätthålla en hälso- och sjukvård i absolut världsklass är det viktigt att även investera i forskning, innovationer och utveckling. Det är i den kontexten vi ska se dagens avsiktsförklaring med Astra Zeneca.

Jag tycker att det är kul att få stå här och delta i det beslutet. Som liberal tycker jag att det är viktigt att stötta den här typen av verksamhet, forskningen och den medicinsk-tekniska utvecklingen, och även stimulera den innovativa sprängkraft som skapas i mötet mellan näringslivet och vården. Samtidigt är det viktigt att det blir ett så transparent samarbete som möjligt och att skattebetalarna ges insyn i de olika forskningsprojekten.

Jag yrkar härmed bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 107

A n d e r s L ö n n b e r g (S): Ordförande, ledamöter! Ibland blir man bara glad när man kan ha ett arbete som är fruktbart, långsiktigt och faktiskt relativt framgångsrikt. Jag har sett en del studier över hela världen. Där anges Stockholm som tillhörande de fem områden inom life science som är mest intressant att vara på i hela världen. Ni kan också se i listorna att KI som enda svenska utbildningsanstalt åker uppåt i rankingarna. Vi får, som Stig tog upp, fler och fler förfrågningar från många av världens medicinsk-tekniska bolag, life science-bolag, läkemedelsbolag, biobolag och många andra om detta.

Därför tycker jag att detta är något som skulle behöva vara en förebild för oss i den här salen när vi samarbetar i andra ämnen eller möjligen *för att* samarbeta också i andra ämnen än just detta.

Det är klart att det alltid är lättare att samarbeta när man vill åt någon annans pengar än sina egna. Men det är också en förutsättning att de kan se att det finns stabilitet: Oavsett hur val och andra oförutsedda händelser går finns det en trygg bas, en enighet att samarbeta kring för framtiden.

Men det är inte bara det. Detta är också oerhört viktigt för våra egna medborgare. De flesta medborgare som betalar skatt till landstinget får faktiskt inte så värst mycket hjälp, eftersom 80–85 procent av pengarna går till kroniskt sjuka. Det betyder att vi inte kan bota dem. De är villiga att betala de pengarna för dem som kan få bot i dag men också mot att man avsätter en del av de resurserna för att leva på hoppet om att kunna få bot i morgon. Vi har en etisk-moralisk skyldighet att satsa en del av våra resurser för att kunna erbjuda dagens skattebetalare bot i morgon, när det är möjligt.

Det är med en viss glädje som också jag tillstyrker förslaget. Vi hoppas att det smittar av sig, så att vi kan samarbeta bättre också på andra områden. Folk vill gärna att vi ska vara tydliga och ha tydliga förslag. Men när man har valt förväntar man sig att vi ska samarbeta om att göra det bästa möjliga. Detta är en bra förebild för det.

Glöm inte bort det jag tror att Gustav Möller sade, att en förlorad skattekrona är en stöld av skattebetalarna! Då kan man säga att en missad utvecklingsmöjlighet är en stöld från framtiden. Det ska vi numera undvika. Vi ser fram emot ytterligare sådana här samarbetsavtal när det gäller industrin, patientföreningar och akademier men också på andra områden inom hälso- och sjukvården.

Bifall till förslaget!

§ 49 Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Anförande nr 108

Landstingsrådet **Wennerholm (M)**: Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Stockholms län har en oerhört stor expansion för närvarande. Vår befolkning ökar med nästan 40 000 nya invånare varje år. Vi kan konstatera att om vi ska klara av att fortsätta att ha attraktionskraft och tillväxt i regionen behöver infrastrukturen byggas ut, och vi behöver få mer bostäder och mer kollektivtrafik.

Den attraktivitet som finns i nordostsektorn återspeglas inte riktigt när det gäller kollektivtrafikutbyggnaden. Vi kan konstatera att vi har busstrafiken och Roslagsbanan som en livsnerv när det gäller att ordna kollektivtrafiken i nordost. Tittar vi däremot på hur de som bor i nordostsektorn – många av dem har Arlanda som arbetsplats och jobbar inom flyget eller reser mycket – ser vi att kollektivtrafikandelen bland de boende i nordostsektorn är försvinnande liten.

Vi anser att det finns all anledning att göra allt som går, både i närtid och på längre sikt, för att åtgärda detta, så att allt fler kan åka kollektivt. Vi vet också över tid att det har varit viktigt att ordna kollektivtrafiken till och från Arlanda så att den kan bli bättre och öka ytterligare,

Därför, fru ordförande, tycker vi att det är högprioriterat att göra en fördjupad utredning av vad det skulle kunna innebära om vi skulle förlänga Roslagsbanan fram till Arlanda. Det skulle kunna bli ett kapacitetsstarkt sätt att transportera människor kollektivt på spår i nordostsektorn till Arlanda, men det skulle också innebära en möjlighet att längs hela Roslagsbanan använda tåget för att komma även från nordostsektorn i Stockholm till Arlanda.

Med det yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag i ärendet.

Anförande nr 109

Yvonne Blombäck (MP): Fru ordförande, ledamöter, åhörare! Miljöpartiet är kollektivtrafikpartiet, och vi säger alltid ja till utbyggd kollektivtrafik. Men i det här fallet säger vi nej till en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda. Varför?

Det har gjorts utredningar om buss på befintlig väg, BRT i en ny korridor och järnväg i en ny korridor och på olika sträckor. Samtliga alternativ visar på ett stort resande och en ökad kollektivtrafikandel i förhållande till dagens situation, som är ett nollalternativ. Det är ett alternativ som är en tydlig signal om att det är kollektivtrafiken som har företräde. De alternativen visar de största restidsvinsterna.

Varför säger vi nej? Jo, det tydligaste motivet finns att läsa i trafikförvaltningens tjänsteutlåtande, som kom i november 2013. Det finns med i handlingarna. Där kan man läsa på s. 2 men också på s. 4 – alltså på två ställen – ungefär detsamma:

Det bedöms som omöjligt att anlägga ny infrastruktur mellan Roslagsbanan och Arlanda utan att göra ingrepp i det sammanhängande kultur- och naturlandskapet i Vallentuna och Sigtuna. Området är ett av Sveriges rikaste avseende fornlämningar.

Så står det i förvaltningens utlåtande. Jag ska återkomma till det ämnet lite mer. Men det finns även andra faktorer i tjänsteutlåtandet som är mycket intressanta.

Resandet med pendeltåget till Arlanda förväntas minska som en effekt av den här avgreningen. Det skulle försämra kostnadseffektiviteten för pendeltåget. Det finns ytterligare en punkt: En ny tvärförbindelse saknar investeringsmedel. Det finns ju inte några pengar i Alliansens budget. Det är två ytterligare faktorer.

Men jag vill återkomma till detta med kultur- och naturlandskapet. På bilden jag visar nu kan ni se olika sträckor som är skrafferade. Inom de områden som utreds är järnvägen tänkt att dras genom två större sammanhängande grönområden, dels Rösjökilen, dels Angarnkilen. Områdena omfattar naturminnen, nyckelbiotoper och naturvärden som har stor betydelse för länets biologiska mångfald. Där finns även sjöar, vattendrag, vattenskyddsområden och grundvattentäkter.

I Angarnområdet finns ett av Stockholmsregionens viktigaste kulturhistoriska värden. Här syns tydliga spår av människor, historiska samband från bronsåldern och fram till i dag, som ni kan se på bilden som jag visar. Här finns både den vikingaled, Långhundraleden, som förband Östersjön med Mälaren och ett mycket stort antal fornlämningar, gravar, runristningar och hållristningar.

Området har stort värde för friluftslivet i regionen, med allt från golfare till fågelskådare men även människor som bara vill vistas i naturen. Många aktiva jordbruk finns också kvar, faktiskt sedan forna tider. En järnvägsdragning innebär att flera av dem kommer att tvingas läggas ned. Länsstyrelsens remissyttrande visar också tydligt att det finns mycket stora målkonflikter med en järnvägsdragning i detta område.

Miljöpartiet föreslår i stället att man går vidare med en fördjupad förstudie för en bussbana enligt BRT-koncept på befintlig väg. Det innebär inte heller att det kan ske helt smärtfritt. Befintlig väg – som ni kan se på bilden här och som i dag är smal och krokig – går också genom området. Men den går lite vid sidan om och skär inte tvärs igenom.

Det är vad vi vill göra en noggrann, fördjupad förstudie av. Det skulle enligt de utredningar som vi har sett ge ett stort antal resande och stora restidsvinster. Vi vill också redan nu påbörja en projektering av tunnelbanans fortsatta förlängning från Arenastaden till Mörby och Täby. Det skulle skapa en bra tvärförbindelse från nordost med kopplingar både till befintlig och järnväg och till befintligt pendeltåg.

Jag vill verkligen yrka bifall till Miljöpartiets förslag och be alla i salen att fundera över vilket beslut som ni är på väg att fatta.

Anförande nr 110

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande, fullmäktigeledamöter! De fina bilder som Yvonne visade, som så bra beskriver det här ärendet, hade gärna fått ligga kvar.

Vi i Vänsterpartiet är alltid för att bygga ut den spårbundna trafiken – det är kanske inte alltid spårvägar – eller är det nästan alltid fast inte när de inte dras där resandeandelen behöver öka.

Men precis som Miljöpartiet är vi emot i det här ärendet. Sakskälen är i princip samma skäl som Miljöpartiet har angett, så nu blir det lite återupprepande.

Jag kan börja med att yrka bifall till vårt förslag till beslut i landstingsstyrelsen, men jag yrkar också bifall till Miljöpartiets tredje att-sats, som handlar om att inleda en förstudie om att i stället trafikera med BRT-buss.

Precis som Yvonne har sagt kan man läsa väldigt tydligt i det här ärendet att länsstyrelsen inte tycker att man ska bygga här. Underlaget till förstudien föranleder inte på något sätt trafiknämnden att gå vidare med ett beslut om en fördjupad förstudie. Vi vet vad det handlar om. Vi vet vilken mark det är. Vi vet att resandeandelen inte kommer att öka på just den här sträckan.

Utbyggd kollektivtrafik ska tas i ett helhetsperspektiv över hela länet. Håller vi på att titta på ett visst område innebär det faktiskt att vi inte har tid och möjlighet att titta på andra områden. Där det framför allt behöver ske en förstärkning är i Stockholms södra delar.

Den här sträckan har heller aldrig pekats ut i RUFSS eller över huvud taget varit uppe som en viktig del för att förstärka den kollektiva trafiken. Däremot är naturligtvis kollektivtrafikandelarna i den här delen av länet väldigt låga. Men det skulle vi i stället kunna tillgodose genom buss, eftersom den spårbundna trafiken innebär oerhörda barriäreffekter.

Här har vi, precis som tidigare har sagts, allvarliga ingrepp i ett känsligt natur- och kulturlandskap där kanske Sveriges rikaste fornlämningsområden finns. Barriäreffekter blir det av spårbunden trafik, med de otroliga konsekvenser som det blir.

När vi exploaterar – precis som vi gör nu genom utbyggd tunnelbana till Nacka bland annat – gör vi det för att bygga bostäder. Men det finns väl ingen här inne som över huvud taget tänker tanken att vi ska exploatera i det här området med en massa nya bostäder. Jag hoppas verkligen att det inte är så.

Här kommer vi alltså i framtiden – om Alliansen får bestämma – att ha spår som innebär oerhörda barriäreffekter, som kommer att kosta väldigt mycket pengar och som inte så många blir hjälpta av, när det finns ett annat alternativ, nämligen med buss.

Vi i Vänsterpartiet är också emot detta med OPS och brukaravgifter. Vi anser att all infrastruktur ska medfinansieras av staten med 50 procent. Vi lägger alltid budgetar tillsammans med vår partigrupp i riksdagen, så att vi kan finansiera med 50 procent. Vi noterar också i det här ärendet att berörda kommuner med borgerlig majoritet anser att den här utbyggda kollektivtrafiken ska finansieras av staten och landstinget. Det är bra att några är överens om att det är stat och landsting som ska finansiera och att vi inte ska göra på annat sätt.

Det finns andra, snabbare vägar att gå för att minska bilismen. Det är till exempel att berörda kommuner, nordostkommunerna och Arlanda, fokuserar på minskad bilism. Man kan göra det till exempel genom att höja parkeringsavgifterna, man kan skapa miljözoner, och man kan lägga till bilavgifter på Arlanda. Detta sammantaget skulle göra mycket större effekt för att få ned andelen bilister som åker till och från Arlanda från den här sektorn.

Med det, ordförande och fullmäktige, yrkar jag bifall till vårt förslag till beslut i landstingsstyrelsen, och jag yrkar också bifall till Miljöpartiets tredje att-sats om att inleda en förstudie om BRT-bussar.

Anförande nr 111

Stella Fare (FP): Ordförande, fullmäktige! Vi i Folkpartiet är väldigt glada över att ha kommit så här långt i förslaget att dra Roslagsbanan i en gren till Arlanda. Det är en tvärförbindelse av det slag som vi inte har prioriterat tidigare, och tvärförbindelser är det vi behöver i länet för att förkorta restiderna och för att få konkurrens mot biltrafiken.

Nordostsektorn har den lägsta kollektivtrafikandelen i hela länet. Det är bara 16 procent som åker kollektivt här. Det har länge varit en viktig fråga att bygga ut kollektivtrafiken här, inte minst till Arlanda, som ligger så nära men som har så lite kollektiva resor.

Genom att dra spårtrafik till Arlanda skulle Roslagsbanans 39 stationer få en koppling till järnvägsnätet, norra stambanan. Det är det som är så fantastiskt, att vi kan se framför oss hur Arlanda utvecklas till en nod för järnvägstrafiken. Den stärks också av den översiktsplan som man har börjat arbeta med på Arlanda.

Det är förvånande, kan jag tycka, att höra både Miljöpartiet och Vänsterpartiet stå här och plädера mot spårtrafik och tala för buss. Först och främst vet vi att så fort vi gör i ordning en väg för busstrafik blir det väldigt svårt att i längden motivera varför inte också bilar ska få nyttja den vägen – det är det bästa sättet att få ett tryck på biltrafik.

Att säga att en väg för BRT eller för busstrafik inte skulle göra intrång, inte skulle ha en påverkan på kulturmiljö eller naturmiljö, är barockt. Det är helt tokigt och uppåt väggarna. Jag kan ärligt talat inte riktigt förstå hur Miljöpartiet har hamnat på linjen att förespråka busstrafik när det finns ett alternativ. Att koppla ihop Roslagsbanans 39 stationer med norra stambanan är i själva verket helt fenomenalt.

Jag visste inte att ni också tillhör dem som försöker stoppa Roslagsbanans utveckling – för det här är en utveckling av Roslagsbanan. I många år har vi kämpat för att bevara Roslagsbanan. Den har utmålats som en museijärnväg och som mycket annat. Men i dag har resandet på Roslagsbanan ökat med 15 000 per år sedan vi successivt har rustat upp den.

Som vi vet var det 2007 som man genom Stockholmsöverenskommelsen beslöt att satsa på Roslagsbanan. År 2013 tog vi beslut om att göra den stora upprustningen med dubbelspår, planskildhet och nya tåg. Men den upprustningen bantade vi med 1,5 miljarder, för vi kände att det inte behövde bli så dyrt. Det har också visat sig att det mycket väl gick att göra de här förbättringarna på ett billigare sätt.

Att utveckla Roslagsbanan är en seger för miljötänkandet. Det är ett framgångsrikt koncept, om man ska få fler bilister att välja kollektivtrafiken. Vi vet ju att det är spårtrafik som är konkurrenskraftigt.

Miljöpartiet vill satsa på buss. Vänsterpartiet vill också satsa på buss, om jag har förstått saken rätt. Var Socialdemokraterna står har jag inte förstått över huvud taget, för läser man det särskilda uttalandet är det mer eller mindre en reservation. Jag tycker nog att åhörarna och vi här i fullmäktige har rätt att veta var Socialdemokraterna egentligen står i den här frågan.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 112

Yvonne Blombäck (MP): Stella Fare! Jag skulle kunna börja med att säga att jag häpnar över att Folkpartiet är berett att omkullkasta våra viktigaste fornlämningsområden i Stockholmsregionen genom att dra järnväg. Jag sade inte detta förut, men jag säger det nu.

I Miljöpartiet är vi väldigt tydliga med att vi säger ja till all kollektivtrafik. Vi står för det. Det vi säger i vårt förslag är inte att vi ska dra en BRT-linje genom ny miljö, utan vi säger att vi ska använda befintlig infrastruktur. Jag sade också väldigt tydligt att även det innebär målkonflikter som noga behöver belysas, eftersom det är ett känsligt område.

Det är precis det jag säger. Det är ett känsligt område. Och det är precis det Stella Fare säger. Så hur tar du, Stella Fare, hänsyn till målkonflikterna när det gäller dessa riksintressen när du så förbehållslöst bejakar en ny järnvägsdragning i detta område? Det har jag mycket svårt att förstå.

Roslagsbanans utveckling ligger vi bakom. Vi står bakom den. Vi var det enda parti som hade kvar en stor budget för den utvecklingen.

Anförande nr 113

Stella Fare (FP): Det enda som jag efterlyser är någon form av konsekvens. Antingen är man för ett totalt bevarande av den värdefulla kulturmiljö som finns här eller också är man det inte. Genom att säga att man vill använda befintlig infrastruktur, som jag tror att du uttryckte dig, försöker man sitta på bägge stolarna på en gång.

Förnekar du att man, om man gör i ordning en grusväg till en väg som klarar busstrafik, kommer att få ett tryck på att även biltrafiken ska använda denna väg? Då har du ditt intrång där, i mycket högre grad än genom spårtrafik! Er argumentation låter som ett svepskäl, ärligt talat. Det är det jag riktar in mig på.

Anförande nr 114

Yvonne Blombäck (MP): Det är jättespännande att det på något sätt är vi som blir miljöboven när det är ni som vill bygga rakt inom natur- och kulturmiljöområdet, Stella Fare.

Vägen finns redan, och jag vet att den är både smal och krokig. Det är jag helt medveten om, för jag har varit i området många gånger. Vad vi säger är att vi vill ha en fördjupad förstudie av hur det skulle kunna se ut. Det är både biltrafik och busstrafik genom det här området redan i dag.

Vad vi vill göra är att göra det möjligt för fler att välja kollektivtrafiken och minska just biltrafiken. Vi säger inte att det är helt enkelt, men vi slår inte bort den delen och säger att vi vill värna miljön och samtidigt bygga järnväg genom den – fast det är precis vad du säger.

Jag skulle verkligen vilja veta, Stella Fare, vilken hänsyn du tar till kultur- och naturmiljön i Angarnområdet och Rösjöområdet med ditt förslag.

Anförande nr 115

Stella Fare (FP): Det gäller en förstudie, och den förstudien ska belysa vad intrånget genom en förlängning av Roslagsbanan, spårtrafiken, kommer att innebära. Det är inte så att det står emot ert förslag.

I stället förespråkar ni att det är en bussgata som ska studeras. Spårtrafik är emissionsfri, men buss- och vägtrafik är det inte, som du vet. Jag förstår inte hur ett miljöparti kan förespråka detta när det finns spårtrafik – Roslagsbanan har visat sig vara så livskraftig och utvecklingsbar. Jag kan inte förstå att ni, som säger er vara positiva till Roslagsbanan, helt plötsligt förespråkar buss och i förlängningen biltrafik över detta område. Det blir ju en realitet, för det finns inga bussgator i Stockholm som inte också används av bilar.

Anförande nr 116

Leif Gripestam (M): Fru ordförande! Jag är en representant för nordostsektorn och tycker naturligtvis att det är bra att vi här i dag kan ta beslut om en vidare förstudie. Det är nämligen oerhört viktigt för nordostsektorn att vi kan få till den här förbindelsen. Den är 1,3 mil lång och går i ett område som visserligen är ett kulturlandskap men som inte stör några andra människor i stort sett, för det är nämligen inga människor som kan bo där i någon större omfattning, eftersom området ligger under Arlandas bullermatta. Det är på många sätt ett bra ställe att placera spårbunden kollektivtrafik ur det perspektivet.

I dag går 99 procent av alla transporter till Arlanda från nordostsektorn med bil. Det är ungefär 80 procent privatbilar och 19 procent taxi. Det har varit ett flertal försök under årens lopp att få till busstrafik, men de har hela tiden misslyckats. Det blir inte tillräcklig intensitet i trafiken. Det går helt enkelt inte att genomföra, har det visat sig så här långt. En spårbunden kollektivtrafik kommer däremot att kunna fungera på ett bra mycket bättre sätt och vara tillförlitlig.

Vi har tittat på den här studien och kommit fram till att om det här alternativet inte till och med är samhällsekonomiskt lönsamt så är det i alla fall näst intill samhällsekonomiskt lönsamt. Det får man titta djupare på. Det är en väldigt bra investering.

Jag vet egentligen var skon klämmer, som det heter, när det gäller Miljöpartiet och kanske också Vänsterpartiet. Vi hade en diskussion om detta i fullmäktige i Täby. Då var det inte kulturlandskapet som var den främsta invändningen från Miljöpartiets representanter – det var flera som var uppe i fullmäktige. Jag kan säga att Vänsterpartiet inte var uppe i talarstolen, för det finns nämligen inga vänsterpartister i fullmäktige i Täby.

Vad det egentligen handlar om för Miljöpartiets vidkommande är att om man bygger spårbunden kollektivtrafik till Arlanda från nordostsektorn uppmuntrar man människor att flyga med flygplan – och det är fel! Om det är så att Täbyborna ska åka till Thailand över julhelgen med sina barn ska de ta bilen. De ska i alla fall inte åka spårbunden kollektivtrafik, enligt Miljöpartiet.

Det är vad det handlar om. Ni i Miljöpartiet vill helt enkelt att folk i nordostsektorn inte ska flyga flygplan. I alla fall ska de inte göra det i större omfattning än att de kan ta bilen dit. Det är ett skruvat resonemang som Miljöpartiet har.

Vi hade en ganska lång debatt om detta i fullmäktige i Täby, och det var faktiskt Miljöpartiets ställningstagande: Man ska inte uppmuntra människor att åka flygplan genom att bygga spårbunden kollektivtrafik till Arlanda. Det är helt fantastiskt, när man vet att samhällsutvecklingen kraftfullt drivs framåt av att man kan förbinda olika människor med varandra genom att åka flygplan. Det är väldigt märkligt.

Ett mycket viktigt skäl till den här utvecklingen, som vi verkligen vill se framför oss, är att man på Arlanda planerar för ungefär 30 000 nya arbetstillfällen från dagens 20 000 under en period på 15–20 år. Man ser den trenden kring alla stora städer runt om i hela världen. Man bygger huvudkontor kring flygplatser. Det har visat sig vara oerhört effektivt, och så gör man nu också i Stockholm.

De människor som får nya arbetsplatser på Arlanda ska självklart bo någonstans, och för egen del har jag svårt att tänka mig att man kan bo på något bättre ställe än i nordostsektorn, och då är det självklart att man ska åka spårbunden kollektivtrafik dit.

Ett exempel är att man till och med tror att man kan utveckla Roslagsbanan ända till Rimbo igen, eftersom det kommer att vara attraktivt att bo i Rimbo i Norrtälje kommun när det finns en spårbunden förbindelse dit och man ser den här utvecklingen på Arlanda. Det är mycket som hänger ihop här.

Som sagt var: Jag vet var skon klämmer: Man ska inte uppmuntra människor att åka flygplan. Och ska man åka flygplan när man bor i Täby ska man ta bilen dit enligt Miljöpartiet.

Anförande nr 117

J a n H o l m b e r g (M): Fru ordförande, fullmäktige! Att miljöpartister är emot att vi ska flyga mer är väl ingen större hemlighet. Det pratas hela tiden om det i medierna. Det fascinerande är att man ser alla de bilar som kommer från norrortssektorn kontinuerligt varje dag när man kör på en liten gata genom Upplands Väsby som heter Frestavägen-Sandavägen. Där får man köra i 30 kilometer i timmen, och där kör massor av folk som ska till Arlanda.

I ett samarbete sedan flera år tillbaka med kommunen där Arlanda ligger är vi måna om att utveckla Arlanda. Det ger nämligen jobb. Det ger jobb åt flera typer av människor. Alla kan inte bli akademiker, utan servicesektorn är väldigt viktig. Just i den sektorn är det folk som kommer till oss från andra länder för att berika vårt land och som jobbar inom servicesektorn ute på Arlanda. De bor någonstans och ska transporteras någonstans. De har inte bil utan ska åka kollektivt. Det är rätt svårt att bo i Täby och åka till Arlanda kollektivt – man måste ha bil.

Vill man utveckla Arlanda, eller vill man inte utveckla Arlanda? En av svårigheterna för Arlanda har varit miljökraven, det vill säga att den här "bubblan" inte får minska – man vill minska biltrafiken dit. Det enda sättet att minska biltrafiken är att öka möjligheterna att åka till Arlanda kollektivt.

I nordostsektorn, som i dag har drygt 200 000 människor, har man ambitiösa planer på att vara ansvarsfull och bygga bostäder. Tack för det, nordostsektorn! Det ska bli 300 000 människor. Många av dem jobbar och flyger i sitt dagliga arbete och behöver då komma dit. De åker i dag taxi eller bil, vilket jag ser varje dag.

I framtiden finns det en möjlighet att hitta ett annat sätt att komma dit. Det tycker jag att vi ska bejaka. Vi måste också bejaka att det finns ett område, en sektor, som växer, nämligen flyg- och arbetssektorn ute på Arlanda, som också har arbetstillfällen för folk som inte är högskoleutbildade utan som är vanliga människor som bidrar till vårt samhälle.

Med den sektorn och det uttrycket och det stöd som finns från Arlandakommunerna yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 118

Landstingsrådet Ullberg (S): Fru ordförande, ledamöter, åhörare! Jag tycker att det är bra att det finns en samsyn kring att kollektivtrafikandelarna för resorna i den nordöstra delen av regionen måste öka. Det är därför vi också tror att Roslagsbanan och en väl fungerande busstrafik behöver kompletteras med en tunnelbana till Täby i närtid. Vi behöver också ett nytt resecentrum i Arninge. Arlanda är av strategisk betydelse, och vi behöver titta över hur inte minst persontransporterna till och från Arlanda kan förbättras.

Socialdemokraterna lägger, som vi gjorde i landstingsstyrelsen, ett särskilt uttalande där vi beskriver att vi vill titta vidare på både de möjligheter och de hinder som finns i den lösning som är föreslagen. Det är därför vi tycker att det är viktigt att få en fördjupad förstudie.

Jag hänvisar till vårt särskilda uttalande.

Anförande nr 119

Yvonne Blombäck (MP): Ordförande! Det var talande att Moderaterna går upp och säger att det är jättebra att bygga spår genom det här området eftersom det inte stör några människor, genom att det inte bor någon där. Det är just därför som hela det här projektet inte beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamt. Det framgår också tydligt av det underlag som vi har fått.

Tunnelbana till Täby skulle ge en snabb förbindelse både till Arlandapendeln och till Arlanda Express. Det är vad Miljöpartiet föreslår. Vi kommer att gå ut hårt med det i valrörelsen. Det är möjligt att göra det utan att inkräkta på Markim–Orkesta, ett av Sveriges viktigaste kulturmiljölandskap. Det skulle också gynna den befintliga arbetspendlingen, som i dag sker med bil.

Ni säger i dag nej till alla andra alternativ än spårdragning genom detta viktiga natur- och kulturmiljöområde. Jag vill vara tydlig med att det hela tiden har varit vårt svar och vårt krav från den här sidan i landstingssalen och från Miljöpartiet i landstinget. Det handlar om miljön och kulturmiljön. Det går att läsa ända från de första yttranden som vi lade.

Att Miljöpartiet generellt anser att flyget ska minska säger vi inte något annat om. Men jag har ingen som helst tro att Arlanda kommer att läggas ned, utan det kommer att behövas en flygplats där, och det kommer att behövas bra förbindelser dit.

Det är tydligt att pendeltåget till Arlanda kommer att förlora dragningskraft när detta blir gjort. Jag skulle vilja höra hur ni ser på den satsningen. Det är ju en förgävenssatsning. Ni kommer att urholka både attraktionskraft och ekonomi.

Jag tycker att ni pratar med kluven tunga. Att göra en avgrening till Arlanda med Roslagsbanan är en politisk vilja någonstans från nordostkommunerna. Samtidigt vill ni ha tunnelbana till Täby. Jag har väldigt svårt att tro att ni skulle kunna få både och.

Miljöpartiet förordar tunnelbana till Täby. Vi vill göra den redan nu, men det vill inte ni. Ni vill hellre bygga järnväg genom Markim–Orkesta-området, genom Rösjökilen och Angarnkilen. Lycka till med den valrörelsen i nordost!

Anförande nr 120

L e i f G r i p e s t a m (M): Fru ordförande! Miljöpartiet föredrar buss genom kulturlandskapet. Det är väl ungefär samma problem.

Sedan vill jag understryka att vi har tittat vidare på detta och naturligtvis jobbar med frågan. Om inte den här satsningen är samhällsekonomiskt lönsam är den i alla fall näst intill samhällsekonomiskt lönsam. Man får titta vidare på det.

Man kan naturligtvis inte bygga bostäder under Arlandas inflygningsmattor. Vi ska förstås bygga bostäder i nordostsektorn i övrigt, vilket vi har committat oss till och gör. Det är ungefär 10 000 bostäder som ska byggas bara i Täby. Det är stor skillnad mot planeringen tidigare.

Sedan vill jag bara konstatera en sak: Det är inte nordostborna som åker pendeltåg i alla fall. Vi åker taxi och bil. Där har du fel. Nej, skon klämmer genom att ni inte vill uppmuntra människor att åka flygplan. Det tror jag är helt fel linje.

Anförande nr 121

Y v o n n e B l o m b ä c k (MP): Jag förstår att Leif Gripestam vill ha kvar den bilden. Det tror jag gynnar ditt hjärta mer än något annat hjärta. Men du får leva med det.

Buss på befintlig väg är det vi talar om. Vägen finns redan. Det kommer att innebära att vägen förändras, men det är ett klart mindre ingrepp. Är ni beredda att titta på det också? Det är ju precis det som ni slår bort genom dagens förslag. Ni är inte beredda att titta mer på det förslaget, utan ni är helt klart inne på att allt annat är borta, att det bara är järnväg som gäller.

Ni har inte kunnat förklara – i alla fall inte i den här salen – hur ni ser på målkonflikterna med kultur- och miljölandskapet i Markim–Orkesta. Jag efterlyser svar från er.

Anförande nr 122

L e i f G r i p e s t a m (M): Fru ordförande! Nej, jag har inte heller hört någon förklaring till att ni ska dra en busslinje rakt genom kulturlandskapet. Det är lite svårt att förstå.

Sedan om det du sade inledningsvis: Det är inte jag som har sagt något om att det är fel att åka flygplan, utan det var miljöpartisterna i Täby som gång på gång gick upp i fullmäktige och sade att man inte ska förlänga Roslagsbanan till Arlanda eftersom man inte ska uppmuntra barnfamiljerna att åka flygplan på sin semester. Om man har den samhällssynen förstår jag att ni inte vill förlänga Roslagsbanan – det är helt naturligt.

Slutligen: Tunnelbana är något som vi absolut ser framför oss. Men man måste förstå tidsaspekten i den här frågan. När vissa går upp och talar om ”närtdid” menar de tio, tolv eller fjorton år – det är närtdid för vissa politiker här inne. Jag konstaterar att vi nu får Roslagsbanan i den utvecklingsfas som är, och jag hoppas att vi snart till och med ska kunna åka till resten av världen från Täby Centrum.

Anförande nr 123

Yvonne Blombäck (MP): Vi brukar inte använda vad partierna säger i sina respektive fullmäktigedebatter. Danderydscentern har också ett eget yttrande som finns i remissmaterialet, men jag går inte på sådant trams, Leif Gripestam. Jag tycker inte att det är värdigt den här salen att ägna sig åt sådant.

Tidsaspekten är jättespännande. Kan du på något sätt gå upp i ett senare inlägg och svara på varför det skulle gå fortare att bygga Roslagsbanans gren till Arlanda än att starta med en förlängning till Täby när tunnelbanan till Arenastaden kommer till? Det är ju något som regeringens utredare redan har tittat på, så det är liksom inte high tech. Jag har mycket svårt att se att det skulle gå fortare med din lösning än med det andra.

Anförande nr 124

Landstingsrådet Wennerholm (M): Ordförande, fullmäktigeledamöter! Ibland när man lyssnar på debatten i den här församlingen kan man tro att befolkningstalen i Stockholms län stod still eller minskade.

Jag hör Yvonne Blombäck prata om att det kommer att ta folk från pendeltåget om vi skulle bygga ut spårbunden kollektivtrafik till Arlanda. Yvonne! Kom igen nu, du har ändå suttit i trafiknämnden så länge och vet hur fort det går att åka med Roslagsbanan när den är uppgraderad och hur fort det kommer att gå att åka med tunnelbanan!

Vem skulle sitta och åka tunnelbana in mot city i 20 minuter för att sedan gå över till pendeltåg och åka ut igen? Vad tror du att folk kommer att välja? Tror du att de kommer att välja det sättet om det finns ett alternativ? Jag tror att de fortsätter att åka bil, Yvonne, för då är de framme i Arlanda på halva tiden. Man undrar ibland om man är på samma planet, när vi diskuterar de här frågorna.

Det är rätt intressant med tidsaspekten. Jag ska stjäla detta från infrastrukturministern: Ibland kan man tro att en del pratar om 20.25 i kväll och inte 2025 när det gäller årtal framåt i tiden – eller 2020.

När ni hade ansvaret hade ni behövt ha en uppgörelse med regeringen. Men när ni har uppgörelser med regeringen spricker de bara. Miljöministrar och finansministrar springer ifrån dem. Det är därför vi inte har någon förbifart i dag. Hade ni stått fast vid uppgörelserna när de gjordes hade förbifarten varit öppnad för länge sedan – så är det.

Aftonbladet har en bra illustration i dag av hur det kommer att gå på ett antal punkter, sju eller nio, om ni två ska regera ihop.

Det var inte, Yvonne, Miljöpartiet som spräckte den uppgörelsen, utan det var ett annat parti som gjorde det tillsammans med dåvarande finansministern, så du behöver inte se så lycklig ut.

Men beträffande de sju punkterna skulle det vara spännande att veta hur ni ska komma överens. Vad är det som kommer att komma ut av detta? Jag är rätt imponerad av att du vågar bli en sådan förespråkare för bussen. Vad säger dina egna partimedlemmar om det? Det är helt fantastiskt!

Har du provat att åka buss på den väg som du talar om i dag, som den ser ut? Den måste rätas, och det kommer att bli ingrepp i naturmiljön. Fornminnena kommer att flyga och fara! Jag skulle vilja vara med på era interna möten. Jag tror att Grön Ungdom kommer att läxa upp dig och att det kommer att flyga omkring tofsar!

Anförande nr 125

Yvonne Blombäck (MP): På bilden jag visar nu ser ni var bussvägen går. Den är lilamarkerad, och så ser ni de skrafferade fälten genom kulturmiljön.

Det var inte jag som hittade på det jag sade om pendeltåget, Christer Wennerholm, utan det står i förvaltningens tjänsteutlåtande på s. 4: "Resandet med pendeltåget till Arlanda väntas som en effekt minska om en förlängning av Roslagsbanan genomförs, vilket skulle försämra kostnadseffektiviteten för pendeltågstrafiken."

Det är inte mina ord, utan det är förvaltningens ord, och jag läser högt ur det utlåtande som finns.

Men jag har fortfarande inte fått svar från någon av er. Det är så spännande att det är Miljöpartiet som ni vill göra till en miljöbov i dag. Det är väl det enda som ni har som motargument. Ingen av er som har varit uppe i talarstolen har kunnat säga hur ni tänker kring de här målkonflikterna. Varsågod och kom upp och svara mig!

Anförande nr 126

Landstingsrådet Wennerholm (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter! Det är rätt intressant, Yvonne. Hur skulle det kunna vara ett problem om några färre skulle välja att ta det nya tåget till Arlanda, så att det blir utrymme på pendeltåget, när vår befolkning ökar med 40 000 varje år? Vi kommer att behöva mer kapacitet överallt. Som jag brukar säga: Vi behöver mer av allt, eftersom befolkningen växer så pass mycket. Jag ser det inte som ett problem utan som en utmaning och som en tillgång.

Med ditt resonemang skulle det bli tomt på pendeltåget. Är det någon här inne som tror att det blir tomt på pendeltåget om vi får ny kapacitet någon annanstans när befolkningen växer med 40 000 invånare per år?

Vi kommer att behöva utbyggd tunnelbana. Vi kommer att behöva Roslagsbanan utbyggd och moderniserad. Vi kommer att behöva ökad kapacitet och ökad turtäthet med pendeltågen. Vi kommer att behöva det nya samarbetet i östra Mellansverige mellan Mälardalslänen och Stockholm.

Anförande nr 127

Yvonne Blombäck (MP): Svaret från allianspartierna är tydligt: Ni bryr er inte ett enda dugg om att det finns riksintressen här.

Det finns riksintressen som innebär tydliga målkonflikter när det gäller er vilja att bygga järnväg genom ett område som är klassat som ett kulturhistoriskt viktigt riksmiljöintresse. Det finns fornlämningar, naturmiljöhänsyn, vattentäkter, ja, allt det jag tog upp i mitt första anförande.

Det är ert tydliga svar. Då kan vi gå till beslut.

Anförande nr 128

Stella Fare (FP): Ordförande, fullmäktige! Vi ska snart gå till beslut. Det blir intressant för stockholmarna att ta ställning till det beslutet. Då kommer det att framgå att Miljöpartiet månar om kultur- och naturmiljö, säger nej till tåg men vill ha buss. Det är ett intressant beslut. Jag tror faktiskt inte att någon kommer att förstå på vad sätt detta följer en miljövänlig linje.

Vi vet vilken dynamik som spårtrafik medför. Det finns ingen här som inte samtidigt vet att all trafik medför intrång. Frågan är vad som är bäst och vilken avvägning vi kan göra. Den här förstudien kommer naturligtvis att belysa detta, men att påstå att man fullständigt bara kan bortse från det intrång som en bussgata över det här fältet kommer att göra är ju rent

falskt. Jag blir väldigt fundersam när jag hör Yvonne Blombäck negligera det intrång som en bussgata kommer att göra.

Den enda slutsats jag kan dra är att du egentligen inte är intresserad av en förbättrad kollektivtrafik till Arlanda. Intresset är i varje fall väldigt begränsat, för om du inte ska få något intrång över huvud taget eller om det ska vara ungefär som det är nu kommer det inte att vara ett intressant alternativ för alla dem som åker bil i dag. Alltså vill Miljöpartiet behålla den struktur på trafiken från nordost till Arlanda som finns nu.

Du kommer också med invändningen att den nya pendeltågsförbindelsen till Arlanda skulle tappa. Det är SL självt som har framfört den synpunkten. Man är nämligen rädd för att folk kanske ska ta Roslagsbanan från Östra station för att åka till Arlanda. Vi som hela tiden på bara huden har denna befolkningsökning känner väl att det i så fall är ett mindre problem. Det kan inte vara ett huvudargument mot en förbindelse som vi så väl behöver i nordost.

Hur Miljöpartiet ska fortsätta att försvara den här linjen tycker jag som sagt ska bli väldigt spännande att höra, för jag kan inte tänka mig att era väljare tycker att buss är ett bättre alternativ än tåg i det här fallet.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 129

Tomas Eriksson (MP): Fru ordförande! Det lät på ordförandens sätt att anropa mig som om jag ville ha en replik. Det ville jag inte alls. Egentligen ville jag bara säga tre saker, varav två går till Leif Gripenstam och en till Christer G. Den första får väl bli till Christer G Wennerholm: Du får jättegärna komma på våra möten när du vill. Du är varmt välkommen. Då kan du se precis vad folk har för klädsel där inne, om du känner att du är nyfiken på den detaljen.

Vad gäller Leif Gripenstam kan jag säga, och det här blir också lite till presidiet, att det är väldigt svårt för oss i Miljöpartiet här i Stockholms läns landsting att kunna veta exakt vad som har sagts och vad som inte har sagts av företrädare i andra kommuner, när, hur och var. Det är tur att vi har snabba kommunikationsvägar i vårt parti, för nu råkar det vara så att du refererar till ett uttalande som har gjorts av en medlem som satt i Täby kommunfullmäktige för ett bra tag sedan och som dessutom inte längre är medlem i partiet, vilket du naturligtvis känner till. Du har dessutom hört vad vår företrädare i kommunstyrelsen har fört fram som argument i den här frågan. Sluta hålla på och tramsa på det här sättet!

Anförande nr 130

Leif Gripenstam (M): Fru ordförande! Jag befarade att exakt det motargument som nu kom upp kunde finnas. Jag sade faktiskt att det var flera i er grupp, bestående av fyra personer, som anförde samma argument. Det var inte bara han som numera är mer vild än tam så att säga utan det var flera som talade i den här frågan. Det du anför är sakfel. Jag bara konstaterar detta. Det är ett tillrättaläggande. Man kan inte gömma sig bakom att en person har blivit vild i det avseendet.

§ 50 Taxeändring av Upplands Lokaltrafiks och Storstockholms Lokaltrafiks kombinationsbiljetter

Anförande nr 131

Staffan Sjödén (M): Ordförande, fullmäktige! Jag återkommer till de tankar jag framförde för fyra år sedan när jag senast stod här i talarstolen. Då sade jag att vi alltid ska tänka internationellt när vi sitter i denna sal. Därför har vi också Sveriges flagga, EU:s flagga och FN:s flagga här. Vi är verksamma för att länder och områden ska knytas ihop. De fyra friheterna ska verka. Människor och kapital ska kunna röra sig över gränser, liksom tjänster. Detta har vi i Stockholmsregionen en symbol för.

Vi lever i en allt större, en allt bättre fungerande region. Många kommer hit till Stockholm och arbetar, men de är bosatta på andra ställen runt om Mälaren, och många från Stockholm beger sig till andra städer, till exempel till Uppsala. Det är många som tar pendeltåget, som gläds över den väl fungerande pendeltrafiken till Uppsala, men som har retat sig på taxsystemet.

När man åker med pendeln till Uppsala betalar man en tilläggsbiljett, 60 kronor, men när man åker tillbaka ska det kosta 90 kronor – 50 procent dyrare. De flesta tar då helt logiskt tåget tillbaka. Vi får hoppas, herr ordförande, att det nya systemet blir mer logiskt så att människor i ökad utsträckning kommer att välja pendeltåget.

Herr ordförande! Jag yrkar bifall till det presenterade förslaget.

Anförande nr 132

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande! Det finns ingen av oss som har något annat förslag till beslut än det som föreligger, men jag förstod inte det här inlägget. Vad hade flaggorna med det här att göra?

Anförande nr 133

Nanna Wikholm (S): Just den fråga som Staffan tog upp har vi haft uppe i trafiknämnden, och jag har försökt fråga flera gånger varför det kostar olika att åka åt olika håll. Förutom det krångel som vi pratade om förut i dag att det innebär är det helt obegripligt.

Jag försökte i trafiknämnden ställa frågan vad det kommer att kosta för en vanlig SL-resenär med ett periodkort att åka till Uppsala på någon form av enkelbiljett. Då fick jag påföljande sammanträde hjälp av stabschefen och chefsjuristen tror jag att det var. Vi försökte tillsammans tyda någon slags tabell som Uppsala hade tagit fram. Där framgick att det skulle kosta 75 kronor enkel resa att åka. Som sakupplysning kan jag säga att det kommer att kosta lika mycket att åka åt vardera hållet. Tillsammans kommer det att kosta lika mycket som det har kostat förut. Det är väl i alla fall en viss förbättring i enkelhet. Men jag tror att det finns ytterligare förbättringspotential.

§ 51 Bordlagd motion 2013:9 av Tomas Eriksson m.fl. (MP) om Peak Cotton-strategi i Stockholms läns landsting

Anförande nr 134

Tomas Eriksson (MP): Herr ordförande! Tack för svaret får jag väl säga, Gustav Hemming! Jag ska återkomma lite senare med det jag ändå tycker är positivt.

Till att börja med vill jag prata lite om vad som är själva problemformuleringen i det här sammanhanget. Det är naturligtvis att den odling och produktion av bomull som bedrivs i dag i världen och som är den som vi i första hand använder till våra kläder – jag tror att vi alla har på oss något av det i dag – är ganska stor. Bekämpningsmedel från åkrar och föroreningar från fabriker förgiftar i stor utsträckning vatten och jordbruksmark i de länder där bomull skördas. Jordbruksmarken försaltas också och kan därför sedan inte användas till jordbruk. Men det största problemet är faktiskt att vattendragen torkas ut.

Just bristen på vatten att använda för bevattning av bomullsplantager är också anledningen till att produktionen av bomull inte ökar globalt sett. Det här blir naturligtvis ett problem i det fall konsumtionen av bomullskläder fortsätter att öka. Vi kommer alltså hur vi än gör att se en kostnadsökning inom det här området i framtiden som kommer att vara ganska betydande. Det behöver vi i landstinget faktiskt ta hänsyn till och skaffa oss en plan för hur vi ska hantera.

Det faktum att miljökonsekvenserna av den reguljära produktionen av bomull i dag är så betydande gör utifrån Miljöpartiets aspekt att vi behöver gå framåt på det här området och kunna ställa krav på att vi som en offentlig aktör ska upphandla mer av ekologisk bomull. Precis som antyds i svaret är det så att ekologiskt producerad bomull är en bristvara. Så är det absolut. Men det betyder ju att en ökad efterfrågan från bland annat oss i landstinget på sikt skulle kunna leda till att också produktionen av ekologisk bomull går upp, vilket skulle vara en fördel. Vi ser i dag att till exempel många av de internationella stora klädkedjorna också är de som i princip dammsuger marknaden på ekologisk bomull, därför att de ser att det har ett stort värde att kunna profilera sig och sitt klädmärke inom det här området.

Jag tycker faktiskt att det är sorgligt att se att landstinget i det här sammanhanget har tagit ett steg tillbaka från den förra upphandlingen som gjordes av arbetskläder av bomull. Då hade vi en procentsats som handlade om hur mycket ekologisk bomull vi skulle upphandla. Om jag kommer ihåg rätt var den på 5 procent. Det var alltså inte speciellt mycket. Men i den nya upphandlingen, som vann laga kraft för inte alls länge sedan, och som jag tror att vi dessutom höll på med i nästan sex år innan den vann laga kraft, har vi inte längre något sådant procentuellt mål. Vi tar alltså ett steg tillbaka. Det tycker jag är väldigt synd.

Om jag avslutningsvis, vilket jag har fått lära mig i skolan, ska säga någonting om det som är positivt med det svar som jag har fått är det att när vi kommer till den del som handlar om att titta på andra material till arbetskläder och så vidare får jag intrycket att det här är en fråga man jobbar med. Jag får också intrycket att man jobbar med återvinning av bomullskläder, vilket vore ett sätt att inte bara spara landstingets pengar utan även spara på klimat och miljö. Men tyvärr får jag säga att svaret som helhet inte riktigt var vad jag hade önskat. Därför vill jag passa på att yrka bifall till motionen.

Anförande nr 135

Landstingsrådet H e m m i n g (C): Det är väl rimligt att förvänta sig att motionären inte är nöjd om svaret på motionen inte är ett förslag till bifall till motionen. Men i landstinget har vi ju den ordningen att när landstinget redan i huvudsak gör eller har goda grunder för att göra som man gör i den riktning som motionären efterlyser i sin motion är det riktiga sättet att behandla motionen att besvara den.

Frågan som motionären ställer är precis som Tomas har framhållit väldigt viktig. Det finns stora miljöproblem kopplade till kanske framför allt bomullstextilier, som ju också är det vanligaste textilmaterialet i hälso- och sjukvården. Du har också nämnt de miljöproblem som är förknippade med detta så jag ska inte upprepa dem. Men det som vi i vårt svar visar är att landstinget bedriver ett aktivt arbete på det här området. Vi jobbar redan aktivt inom ramen för den nya textiliupphandling som vi har gjort. Även om vi som du påtalar hade ett procentuellt övergripande mål på 5 procent ekologiskt i den tidigare upphandlingen har vi nu en inriktning som innebär att alla bäddtextilier successivt ska ersättas med ekologisk bomull.

De två huvudstrategierna för att miljöanpassa och miljöförstörelseminimera vår textilförsörjning i landstinget måste ju handla om det som också många andra aktörer ser som lösningen på det här, det vill säga att återvinna den bomullsfiber som vi använder och försöka hitta metoder för att återföra den i produktionskedjan och skapa nya textilier av bomull som har kasserats. Där finns en hel del saker som är på gång, men det finns inte riktigt slagkraftiga metoder för detta än. Det är ändå många som arbetar på det här området. Jag vill särskilt nämna Stockholms stad, som har ett försök, och Göteborg, såg jag i dag. Göteborgs kommun kommer att storsatsa på det här området. Men färdiga lösningar finns inte.

Det andra spåret är att utveckla nya material. Här kommer vi förstås att få en kraftfull hjälp av marknadsmekanismerna om antagandet som motionären lyfter fram och egentligen grundar hela sin motion på blir verklighet, nämligen att vi kommer att få kraftigt ökade bomullspriser framöver. Då kommer ju andra material att bli mer konkurrenskraftiga. Det kan handla om att man tillverkar bra textilmaterial av växtfibrer av olika slag till exempel.

Det kan säkert vara möjligt, inte minst för Sverige, att utveckla produkter av svensk skogsråvara och annat. Men det måste förstås vara bra textilier som är bekväma och som uppfyller de hygienkrav som man måste ställa på textilierna i hälso- och sjukvården.

Jag tror dessutom att det är viktigt att påtala att vi har ett gällande avtal som i många avseenden innebär att landstinget och leverantören arbetar aktivt tillsammans med de här frågorna för att utveckla marknaden. Det är ett dynamiskt avtal. Det är alltså inte ett statiskt avtal som innebär att slutresultatet i alla delar är känt men där riktningen är tydlig mot starka miljökrav. Alla textilier ska också leva upp till någon av ett antal beskrivna miljökrav. Då är det olyckligt att säga upp, som motionären föreslår, ett avtal. Om vi anser att avtalet i huvudsak är bra och ger goda arbetsförutsättningar innebär det att vi hamnar i skadestandsprocesser och en ny upphandling.

Låt oss i stället göra som vi brukar här i landstinget, arbeta med vårt utomordentliga miljöprogram. Vi ska snart börja arbeta med ett nytt miljöprogram, och jag är säker på att de här frågorna kommer att belysas inom den ramen. Det är mycket bättre att vi håller ihop vårt framgångsrika, fokuserade, effektiva och i omvärlden prisade miljöarbete kring ett miljöprogram med tydliga mål och en bra process än att vi kastar in ytterligare strategier från sidan.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag, som innebär att motionen besvaras.

Anförande nr 136

Tomas Eriksson (MP): Problemet på den här punkten, Gustav Hemming, och det är där vi skiljer oss åt i den här frågan, är att vi med den upphandling som vi nu har antagit just tar ett steg tillbaka. Du pratar lite här om att det är ett dynamiskt avtal. Jag får nog erkänna att jag har lite svårt att tolka vad den typen av begrepp riktigt innebär. Jag känner mig mycket tryggare med fasta målsättningar som vi ska uppnå. Det känns lite mer som att man har någonting att ta på i det sammanhanget.

Om det är så att vi jobbar med just bäddtextilier och att de ska vara helt ekologiska är det bra, men det är ingenting som på något sätt har framgått i några officiella dokument eller som någon annan har kunnat ta del av. Det är ingenting som jag som ledamot i den här församlingen eller någon annan ledamot eller församlingen som helhet kan kontrollera och följa upp. Det är ju det som är själva problemet.

Jag håller med om att landstingets miljöarbete med rätta har fått beröm på många sätt, men här ser vi snarare att vi tvärtom tar ett steg tillbaka. Det är det som jag skulle vilja att vi rättade till, att vi gjorde en ny upphandling där vi faktiskt har klara och tydliga målsättningar inom det här området så att vi kan vara lika stolta över hur vi agerar när det gäller frågor om ekologiska textilier som vi kan vara över vårt arbete inom flera andra områden.

Anförande nr 137

Landstingsrådet Hemming (C): Sanningen är att det nya avtalet i många avseenden innebär steg framåt. Om det skulle vara så att vi uppnår, vilket du kan utläsa av svaret på motionen, att alla bäddtextilier som köps in framöver kommer att vara ekologiskt producerade är det ett mycket starkare mål än det statiska målet på 5 procent ekologisk bomull, som du uppenbarligen saknar så innerligt.

Om två år kommer vi att ha antagit ett nytt miljöprogram. Då kan vi få in frågan om ekologisk bomull på ett strukturerat sätt. Jag tror att man när man läser tjänsteutlåtandet ser att det ändå finns en del brister i beskrivningen i motionen. Ett antagande av motionen innebär ju inte att man har en värdestrategi, utan det innebär att det kommer att behövas ett betydande förberedelsearbete för en sådan strategi i vilket fall som helst. Det är just den typen av analyser som vi gör inom ramen för ett nytt miljöprogram. Där kan den här

diskussionen och de synpunkter som Miljöpartiet kommer att lämna in i det programarbetet i hög grad bidra till att vi får in det här inom en tydlig och strukturerad ram.

Sedan tror jag att det är populärt att lyfta fram behovet av miljöstrategier utifrån ett peak-perspektiv. Det är väl bra. Allt som kan bidra till en bra debatt som innebär att vi fäster uppmärksamheten på frågorna är ju viktigt. Men är det så att vi står inför en peak-cotton kommer den att leda till att vi får ett kraftigt höjt pris på bomull. Det kommer i så fall att leda till att vi får ett bra stöd för de insatser vi gör i miljöarbetet. Men är det inte så att vi får ett höjt pris på bomull är jag av den uppfattningen att vi ändå måste arbeta aktivt för att komma åt all typ av onödigt miljöförstöring. I det fallet är det alldeles uppenbart att vår bomullsförsörjning och vår textilförsörjning inte är långsiktigt hållbar.

Återigen bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Förteckning över talare
(siffrorna avser anförandets nummer)

Vivianne Gunnarsson (MP) 2:1, 4, 8
Landstingsrådet Wennerholm (M) 2:2, 6, 9, 12, 19, 21, 24, 26, 29, 34, 39, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 108, 124, 126
Stella Fare (FP) 2:3, 5, 42, 49, 111, 113, 115, 128
Anna Sehlin (V) 2:7, 44
Yvonne Blombäck (MP) 2:10, 30, 35, 109, 112, 114, 119, 121, 123, 125, 127
Gunilla Roxby Cromvall (V) 2:11, 15, 20, 23, 25, 31, 38, 81, 83, 85, 110, 132
Lars-Erik Salminen (M) 2:13, 17
Anders Ekegren (FP) 2:14, 18
Thomas Magnusson (V) 2:16, 22
Cecilia Obermüller (MP) 2:27
Landstingsrådet Ullberg (S) 2:28, 33, 37, 87, 89, 91, 118
Nanna Wikholm (S) 2:36, 43, 133
Lennart Kalderén (M) 2:32, 40
Kristoffer Tamsons (M) 2:41, 47
Marie Åkesdotter (MP) 2:45, 93, 95, 97
Karl Henriksson (KD) 2:46, 50, 100, 102, 104
Pia Ortiz Venegas (V) 2:48, 99, 101, 103
Landstingsrådet Hellmark Knutsson (S) 2:51, 53, 55
Landstingsrådet Broberg (M) 2:52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 94, 96, 98
Tomas Eriksson (MP) 2:57, 59, 61, 129, 134, 136
Landstingsrådet Jörnehed (V) 2:63, 65, 67
Landstingsrådet Larsson (S) 2:69, 71, 73
Landstingsrådet Lundquist (M) 2:70, 72, 74
Landstingsrådet Öberg (MP) 2:75, 77, 79
Marie Ljungberg Schött (M) 2:76, 78, 80
Landstingsrådet Nyman (KD) 2:105
Ninos Maraha (FP) 2:106
Anders Lönnberg (S) 2:107
Leif Gripestam (M) 2:116, 120, 122, 130
Jan Holmberg (M) 2:117
Staffan Sjödén (M) 2:131
Landstingsrådet Hemming (C) 2:135, 137