

Justerat tisdag den 17 februari beträffande §§ 30 och 39, i övrigt tisdag den 3 mars 2015.

Annika Sandström

Mikael Sundesten

Inger Strömbom

§ 21
Inledning och justering m.m.

Ordföranden förklarade sammanträdet öppnat.

Ordföranden konstaterade att 116 ledamöter var närvarande och 33 ledamöter var frånvarande.

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

Protokollet skall justeras senast tisdagen den 3 mars 2015.

§ 22
Interpellation 2015:1 av Marit Strand Pettersen (V) om en rökfri kollektivtrafik
LS 2015-0101

Inleddes kl. 10.05 och avslutades kl. 10.17.

Interpellationen är ställd till landstingsrådet för trafikfrågor. Fullmäktige medgav den 20 januari 2015 att interpellationen fick ställas.

Svar på interpellationen, se bilaga 1.

Landstingsrådet Kristoffer Tamsons hänvisade till det skriftliga svaret. Vidare yttrade sig Marit Strand Pettersen, landstingsrådet Kristoffer Tamsons samt Gunilla Roxby Cromvall.

§ 23
Interpellation 2015:2 av Catharina Wahlgren (V) om tillgång till ambulans i Norrtälje kommun
LS 2015-0102

Inleddes kl. 10.18 och avslutades kl. 10.34.

Interpellationen är ställd till landstingsrådet för sjukvårdsfrågor. Fullmäktige medgav den 20 januari 2015 att interpellationen fick ställas.

Svar på interpellationen, se bilaga 2.

Landstingsrådet Marie Ljungberg Schött hänvisade till det skriftliga svaret. Vidare yttrade sig Catharina Wahlgren samt landstingsråden Marie Ljungberg Schött och Dag Larsson.

Fullmäktige ajournerade sig härefter till kl. 11.00.

Klockan. 11.00 inleddes föredragningar om dels Framtidens Hälso- och sjukvård, mål och visioner, genomförande och vägen framåt av Henrik Gaunitz, Programansvarig för Framtidens hälso- och sjukvård och om Nya Karolinska Solna (NKS) av Mats Abrahamsson, avdelningschef NKS Bygg, landstingsstyrelsens förvaltning.

§ 24

Frågestund

LS 2015-0293

Inleddes kl. 11.59 och avslutades kl. 13.01.

Fullmäktige beslutade enligt 1:e vice ordförandens förslag att de inkomna frågorna fick ställas.

- 1) Fråga av Erika Ullberg (S) till finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl (M): Känner du dig trygg i att landstinget kommer att klara Kommunallagens balanskrav för 2015?
- 2) Fråga av Tomas Eriksson (MP) till finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl (M): Tycker du att det är OK att landstinget har pengar placerade i företag som anlitar barnarbete och som bedriver sms-lån verksamhet?
- 3) Fråga av Gunilla Roxby Cromvall (V) till trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons (M): Är du nöjd med den privatiserade skötseln av rulltrapporna i anslutning till kollektivtrafiken?
- 4) Fråga av Dan Kareliusson (SD) till finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl (M): Är Torbjörn Rosdahl beredd att förhandla om förutsättningarna för Stockholms läns landsting och lyfta Slussenprojektet till landstingsfullmäktige för ny prövning?
- 5) Fråga av Dag Larsson (S) till sjukvårdslandstingsrådet Marie Ljungberg Schött (M): Är du nöjd med det nuvarande avtalet avseende jourläkarbilar?
- 6) Fråga av Karin Michal (MP) till hälso- och sjukvårdslandstingsrådet Anna Starbrink (FP): Är det verkligen inte möjligt att hitta en organisatorisk lösning för att behålla den välfungerande och välbehövliga vård som finns på stressrehabiliteringen?
- 7) Fråga av Håkan Jörnehed (V) till personal- och forskningslandstingsrådet Peter Carpelan (M): Tänker du vidta några omedelbara åtgärder för att förbättra arbetsmiljö och patient-säkerhet på akuten på Karolinska sjukhuset?
- 8) Fråga av Nanna Wikholm (S) till trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons (M): Anser du att indragna busslinjer och minskad pendeltågstrafik skulle bidra till Stockholmsregionens tillväxt?
- 9) Fråga av Susanne Nordling (MP) till barn- och äldrelandstingsrådet Ella Bohlin (KD): Har alliansen till avsikt att åter ta upp frågan om att anställa hygiensjuksköterskor som kan stötta förskolorna i arbetet med att minska sjukdomsspridningen?

Frågorna antecknades som besvarade.

Fullmäktige beslutade enligt 1:e vice ordförandens förslag att de återstående frågorna på den utdelade förteckningen inte skulle besvaras.

§ 25
Bekräftande av fullmäktiges beslutsförhet

Inleddes kl. 13.02 och avslutades kl. 13.02

Ordföranden konstaterade att 147 ledamöter var närvarande och 2 ledamöter var frånvarande, enligt bilaga A.

Landstingets pris Gyllene Äpplet delades ut av landstingsrådet Peter Carpelan. Förstapriset gick till Christina Sundman, Jakobsbergs sjukhus och andrapriset till de sammankallande sjuksköterskorna, Kristina Emanuelsson avd 24, Marina Eriksson avd 25, Cajsa-Stina Engblom, Jesper Wallin, och Jenny Jonasson avd 34, Charlotta Olivecrona och undersköterska Åsa Andersson ortopedoperation, sjuksköterskorna Pernilla Lundström avd 35E, Ulla-Kari Edberg och Ann-Christin Cardholm avd35/KUA för ortopedklinikens fokusgrupper på Södersjukhuset som företrädde av Marina Eriksson och Kristina Emanuelsson.

Ordföranden höll härefter ett anförande med anledning av terrorattacken i Köpenhamn, om värnandet om det fria ordet och respekten för olika åsikter och mänskliga värderingar.

§ 26
Kungörelse och annonsering

Inleddes kl. 13.18 och avslutades kl. 13.18

Kungörelsen om fullmäktiges sammanträde anslogs den 5 februari 2015 på landstingets anslagstavla och skickades samma dag till fullmäktiges ledamöter och ersättare samt till länsstyrelsen.

Föredragningslistan infördes den 11 februari 2015 i de tidningar där enligt fullmäktiges beslut annonsering ska ske.

Tillägg till föredragningslista anslogs den 13 februari 2015 på landstingets anslagstavla och skickades samma dag till fullmäktiges ledamöter och ersättare.

Det antecknades att sammanträdet kungjorts i laga ordning.

§ 27
Anmälan av länsstyrelsens beslut att för tiden t.o.m. den 14 oktober 2018 till ny ersättare i valkrets 2 efter Rasmus Törnblom (M) utse Lars Sporrang (M) och till ny ersättare i valkrets 1 efter Alexandra Mossberg (KD) utse Jonathan Gunnarsson (KD), till ny ledamot i valkrets NO efter Filippa Reinfeldt (M) utse Boris von Uexküll (M) och till ny ersättare efter von Uexküll utse Anneli Hogreve (M), till ny ledamot av valkrets 4 efter Fredrik Ståhl (S) utse Curre Hansson (S) och till ny ersättare efter Hansson utse Meheret Dawit (S) samt till ny ersättare i valkrets O efter Carl-Johan Gestrup (M) utse Helene Skantze (M)
LS 1411-1393, 1412-1474, 1412-1497, 2015-0076, 2015-0110

Inleddes kl. 13.18 och avslutades kl.13.18.

Fullmäktige beslutade enligt ordförandens förslag

att lägga anmälan till handlingarna.

§ 28

Reglemente för landstingsrevisorerna i Stockholms läns landsting (förslag 1)

LS 1411-1392

Inleddes kl. 13.18 och avslutades kl. 13.19.

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Torbjörn Rosdahl.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att fastställa revisionsreglemente

att godkänna att bolagsordningarna för Landstingshuset i Stockholm AB och dess dotterbolag samt AB Storstockholms Lokaltrafik och dess dotterbolag ändras så att antalet lekmanarevisorer som landstingsfullmäktige ska utse är ”minst en och högst sju” istället för ”minst en och högst fem”

att utfärda instruktion till stämmoombud att på bolagsstämma i Landstingshuset i Stockholm AB och AB Storstockholms Lokaltrafik rösta för ändring av bolagsordning så att antalet lekmanarevisorer som landstingsfullmäktige ska utse är ”minst en och högst sju”

att uppdra åt Landstingshuset i Stockholm AB respektive AB Storstockholms Lokaltrafik att utse stämmoombud att på bolagsstämma i respektive bolags dotterbolag rösta för ändring av bolagsordning så att antalet lekmanarevisorer som landstingsfullmäktige ska utse är ”minst en och högst sju”

§ 29

Översyn av bolagsordningar och ägardirektiv för bolagen med anledning av ny politisk organisation (förslag 2)

LS 1411-1289

Inleddes kl. 13.20 och avslutades kl. 13.28.

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Torbjörn Rosdahl och Tomas Eriksson.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att fastställa ändring i ägarpolicy i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens förslag,

att fastställa ändring av generella ägardirektiv för verksamheter inom Stockholms läns landsting i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens förslag,

att godkänna att bolagsordning för Landstingshuset i Stockholm AB ändras i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens förslag,

att fastställa ändringar av specifika ägardirektiv för Karolinska Universitetssjukhuset, Stockholms läns sjukvårdsområde, Danderyds Sjukhus AB, Södersjukhuset AB, Södertälje Sjukhus AB, S:t Eriks Ögonsjukhus AB, Folk tandvården Stockholms län AB, Ambulanssjukvården i Storstockholm AB, Stockholm Care AB, MediCarrier AB samt Landstingshuset i Stockholm AB i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens förslag,

att uppdra åt Landstingshuset i Stockholm AB att utse stämooombud i AB Stockholms Läns Landstings Internfinans, Ambulanssjukvården i Storstockholm AB, Danderyds Sjukhus AB, Södersjukhuset AB, Södertälje Sjukhus AB, S:t Eriks Ögonsjukhus AB, Folk tandvården Stockholms län AB, LOCUM AB, MediCarrier AB, Stockholm Care AB, samt Waxholms Ångfartygs AB med uppdrag att på bolagsstämmorna rösta för antagande av generella ägardirektiv samt i förekommande fall specifika ägardirektiv i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens förslag,

att utfärda instruktion till stämooombud att på bolagsstämma i Landstingshuset i Stockholm AB rösta för ändring av bolagsordning samt antagande av generella ägardirektiv och specifika ägardirektiv i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens förslag

att utfärda instruktion till stämooombud att på bolagsstämma i AB Storstockholms Lokaltrafik rösta för antagande av generella ägardirektiv i enlighet med vad som framgår av landstingsdirektörens förslag

att uppdra åt Landstingshuset i Stockholm AB att göra en översyn av de specifika ägardirektiven för dotterbolagen i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande av framtidens hälso- och sjukvård

att uppdra åt landstingsstyrelsen att göra en översyn av ägarpolicyn, det generella ägardirektivet samt de specifika ägardirektiven för Karolinska Universitetssjukhuset och Stockholms läns sjukvårdsområde i syfte att säkerställa ett effektivt genomförande av framtidens hälso- och sjukvård.

§ 30

Ändring av bolagsordning för Locum AB (förslag 3)

LS 2015-0056

Inleddes kl. 13.28 och avslutades kl. 13.29.

I ärendet yttrade sig landstingsrådet Torbjörn Rosdahl.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att godkänna att bolagsordningen för Locum Aktiebolag ändras i enlighet med landstingsdirektörens förslag till ändring

att uppdra åt Landstingshuset i Stockholm AB att utse stämooombud i Locum Aktiebolag med uppdrag att på bolagsstämma rösta för ändring av bolagsordning enligt landstingsdirektörens förslag till ändring.

Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.

§ 31

Motion 2012:28 av Yvonne Blombäck och Annika Hjelm (MP) om att inrätta en gemensam trafikledningscentral för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen (förslag 4)

LS 1212-1650

Inleddes kl. 13.30 och avslutades kl. 13.33.

I ärendet yttrade sig Malin Karlsson och landstingsrådet Kristoffer Tamsons.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

§ 32

Motion 2013:1 av Yvonne Blombäck m.fl. (MP) om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken (förslag 5)

LS 1302-0271

Inleddes kl. 13.33 och avslutades kl. 14.36.

I ärendet yttrade sig Malin Karlsson, Gunilla Roxby Cromvall, landstingsråden Kristoffer Tamsons och Nanna Wikholm, Karl Henriksson, Rickard Wall, Lukas Forslund, Lennart Kalderén, Lars Tunberg, Mikael T Eriksson, Niklas Gladh, Anna Sehlin samt landstingsråden Erika Ullberg och Torbjörn Rosdahl.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till MP-ledamöternas förslag ”*att* utvidga giltigheten för SL:s periodkort *att* omfatta även båttrafiken, alltså all trafik som upphandlas av Waxholmsbolaget”
- 3) bifall till MP-, S- V-ledamöternas förslag ”*att* ta bort zonerna och införa enhetstaxa i hela länet även för enkelresor och reskassa”

Ordföranden ställde först propositioner om bifall respektive avslag till yrkandena under 1) och 3) ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag

Begärd omröstning genomfördes enligt följande voteringsproposition.

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

Efter omröstningen konstaterade ordföranden att sammanräkningstablan visade 78 ja-röster, 65 nej-röster och att 6 ledamöter var frånvarande.

Hur ledamöterna röstade framgår av bilaga 3.

Robert Johansson och Dag Larsson avsåg att rösta nej om tekniken hade fungerat.

BESLUT

Fullmäktige beslutade att bifalla landstingsstyrelsens förslag.

Ordföranden ställde sedan propositioner om bifall respektive avslag till yrkandena 1) och 2) ovan och fann att fullmäktige bifallit landstingsstyrelsens förslag.

BESLUT

Fullmäktige hade sammanfattningsvis beslutat enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

RESERVATION

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

§ 33

Motion 2013:5 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om förbättrad infrastruktur för kollektivtrafiken i skärgården (förslag 6)

LS 1303-0418

Inleddes kl. 14.37 och avslutades kl. 15.16.

I ärendet yttrade sig Vivianne Gunnarsson, landstingsrådet Kristoffer Tamsons, Lukas Forslund, Anna Sehlin, Harry Bouveng, Kjell Jansson, Bo Persson, Karl Henriksson samt landstingsråden Nanna Wikholm och Gustav Hemming

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall med instämmande av V-ledamöterna till MP-ledamöternas förslag om bifall till motionen
- 3) bifall till S-ledamöternas förslag om bifall till den första *att*-satsen i 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- och V-ledamöterna samt S-ledamöterna reserverade sig mot fullmäktiges beslut.

§ 34

Motion 2013:8 av Tomas Melin m.fl. (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut (förslag 7)

LS 1305-0696

Inleddes kl. 15.18 och avslutades kl. 15.34.

I ärendet yttrade sig Tomas Melin, landstingsrådet Kristoffer Tamsons, Rickard Wall, Fredrik Wallén samt Sara Svanström.

BESLUT

Fullmäktige beslutade enligt landstingsstyrelsens förslag

att anse motionen besvarad.

§ 35

Motion 2013:22 av Nanna Wikholm m.fl. (S) om klimatsmart kollektivtrafik (förslag 8)

LS 1310-1340

Inleddes kl. 15.35 och avslutades kl. 16.23.

I ärendet yttrade sig landstingsråden Nanna Wikholm och Kristoffer Tamsons, Sara Svanström, Mikael T Eriksson, Malin Karlsson, Anna Sehlin, Karl Henriksson, Rickard Wall samt landstingsrådet Gustav Hemming.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till S- och V-ledamöternas förslag om bifall till motionen
- 3) bifall till MP-ledamöternas förslag om bifall till första och fjärde att-satserna i 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

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

§ 36

Motion 2013:23 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö (förslag 9)

LS 1310-1341

Inleddes kl. 16.24 och avslutades kl. 16.44.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall, landstingsrådet Kristoffer Tamsons, Karl Henriksson, Mia Wallgren, landstingsrådet Nanna Wikholm samt Staffan Olsson.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till V-ledamöternas förslag 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

V-ledamöterna reserverade sig mot fullmäktiges beslut.

§ 37

Motion 2014:1 av Curre Hansson m.fl. (S) om att komplettera pendeltågs- och tunnelbanestationer med nya uppgångar (förslag 10)

LS 1402-0224

Inleddes kl. 16.45 och avslutades kl. 17.20.

I ärendet yttrade sig Curre Hansson, landstingsrådet Kristoffer Tamsons, Anna Sehlin, Karl Henriksson, Rolf Lindell, Tuva Lund, Lukas Forslund, Rickard Wall, Lennart Kalderén, landstingsrådet Jens Sjöström, Niklas Gladh samt Bosse Andersson.

YRKANDEN

- 1) bifall till landstingsstyrelsens förslag
- 2) bifall till S-och V-ledamöternas förslag 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

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

§ 38

Motion 2013:19 av Anna Sehlin m.fl. (V) om vegetarisk mat och ekologiska livsmedel (förslag 11)

LS 1309-1155

Inleddes kl. 17.21 och avslutades kl. 17.53.

I ärendet yttrade sig Anna Sehlin, landstingsrådet Gustav Hemming, Michel Silvestri, Kristin Lilieqvist, Bo Persson, Sandra Ivanovic samt Hans Andersson.

YRKANDEN

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

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

§ 39

Valärenden (förslag 12 och 13)

LS 1409-1001, 1409-1008, 1409-1058, 1410-1076, 1410-1096, 1410-1120, 1410-1142, 1410-1154, 1410-1175, 1411-1326, 1411-1327, 1412-1415, 1412-1439, 1412-1517, 1412-1524, 1412-1525, 2015-0063, 2015-0119, 2015-0151, 2015-0171, 2015-0202, 2015-0226, 2015-0233, 2015-0243, 2015-0282, 2015-0286, 2015-0290

Inleddes kl. 17.54 och avslutades kl. 17.58.

Befrielser

Fullmäktige beslutade enligt valberedningens förslag att medge befrielse för

Lena Samuelsson (KD) från uppdraget som revisor i revisorsgrupp I

Michael Stjernström (KD) från uppdraget som revisor i revisorsgrupp III

Turid Stenhaugen (MP) från uppdraget som revisor i revisorsgrupp I

Erik Wallin (MP) från uppdraget som revisor i revisorsgrupp III

Börje Vestlund (S) från uppdraget som ledamot i landstingsfullmäktige, valkrets 5

Olof Olsson (MP) från uppdraget som ersättare i landstingsfullmäktige, valkrets SO

Caroline Agrell (KD) från uppdraget som ersättare i landstingsfullmäktige, valkrets 1

Daniel Blomgren (V) från uppdraget som ersättare i landstingsfullmäktige, valkretsarna 1, 2, 4, 5 och 6

Selma Harki (S) från uppdraget som ersättare i landstingsfullmäktige, valkrets O

Meheret Dawit (S) från uppdraget som ersättare i landstingsfullmäktige, valkrets 4

Johan Sjölander (S) från uppdraget som ersättare i hälso- och sjukvårdsnämnden

Gunnar Lindqvist (S) från uppdraget som ersättare i samordningsförbundet Värmdö

Markku Sirviö (M) från uppdraget som ledamot i Stockholms läns hemslöjdsförening

Stig Sandahl (FP) från uppdraget som ledamot i övervakningsnämnden Södertörn

Bordlagda val och fyllnadsval

Fullmäktige valde enligt valberedningens förslag

Revisorsgrupp I - III

Michel Stjernström (KD) till revisor i revisorsgrupp I

Erik Wallin (MP) till revisor i revisorsgrupp I

Turid Stenhaugen (MP) till ordförande i revisorsgrupp III

Sverre Launy (V) till revisor i revisorsgrupp III

Ulrika Ekengren (SD) till revisor i revisorsgrupp III

Stockholmsregionens Europaförening för tiden intill dess ordinarie föreningsstämma hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet

Ersättare för lekmanarevisor

(S) Leni Björklund

Revisionens budgetberedning för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2018

Ledamot

(S) Katina Staf

Valberedningen för tiden 17 februari 2015 - 14 oktober 2018

Ledamot

(S) Joakim Johansson

Hälso- och sjukvårdsnämnden för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2015

Ersättare

(S) Parvin Araghi (efter Johan Sjölander)

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

För ledamöterna Larsson D, Sander, Larsson P, Harju och Haxhimustafa inträder ersättarna Sjöström, Stymne-Bratt, Portocarrero Flores, Lönnberg, Enocson-Mårtensson, Araghi, Fjällås, Larsson S och Burman; För ledamöterna Nordling och Silvestri inträder ersättarna Fjällås, Larsson S, Sjöström, Stymne-Bratt, Portocarrero Flores, Lönnberg, Enocson-Mårtensson, Araghi och Burman; För ledamöterna Jörnehed och Ortiz Venegas inträder ersättarna Burman, Sjöström, Stymne-Bratt, Portocarrero Flores, Lönnberg, Enocson-Mårtensson, Araghi, Fjällås och Larsson S.

Mälardalsrådet för tiden från ordinarie rådsmöte 2015 intill slutet av ordinarie rådsmöte 2019

Ledamot

Personliga ersättare

(S) Nanna Wikholm

(S) Johan Sjölander (för Jens Sjöström)

(S) Dag Larsson (för Erika Ullberg)

Samordningsförbundet Värmdö för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2018

Ersättare

(S) Anna-Lena Östman (efter Gunnar Lindqvist)

Stockholms läns hemslöjdsförening för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2018

Ledamöter

(S) Bordläggs

(M) Ewa Schenström

(efter Markku Sirviö)

Ersättare

1 plats för oppositionen bordläggs

Förvaltningsrätten i Stockholm för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2015

(C) Bordläggs

(C) Bordläggs

(C) Bordläggs

(S) Manlio Palocci

(S) Claes Tjäder

(S) Jan Ejme

(S) Siv Berglund

(S) Bordläggs

(S) Bordläggs (efter Torbjörn Åström)

(S) Bordläggs (efter Bora Jukovic)

(V) Eva-Lena Lundberg

- (V) Lola Bodin
- (V) Yvonne Sjöqvist
- (V) bordlägger 6 nämndemannaplatser
- (SD) Msciwoj Swigon
- (SD) Nils Jungenäs
- (SD) Rickard Malmsjö
- (SD) Urban Medin
- (SD) bordlägger 24 nämndemannaplatser

Förvaltningsrätten i Uppsala för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2015

Nämndeman

- (V) Anton Spåre

Svea hovrätt för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2015

- (S) Sebastian Panzar
- (S) Bordläggs (efter Gunilla Lindberg)
- (V) Marlene Karlén
- (V) Bordläggs

Kammarrätten för tiden 17 februari 2015 - 31 december 2015

Nämndeman

- (S) Joel Ensjö

Övervakningsnämnden Stockholms första för tiden 17 februari 2015 – 31 december 2018

Ledamöter

Ersättare

- (S) Minette Kannerberg
- (S) Bordläggs

Övervakningsnämnden Stockholms andra för tiden 17 februari 2015 – 31 december 2018

Ledamöter

Ersättare

- (S) Staffan Svärd
- (S) Paraskevi Karazissi

Övervakningsnämnden Södertörn för tiden 17 februari 2015 – 31 december 2018

Ledamot

- (FP) Lena Huss
- (efter Stig Sandahl)

Nomineringar

Fullmäktige nominerade enligt valberedningens förslag

Nordiska skärgårdssamarbetets råd

Ledamot

Personlig ersättare

(S) Urban Ryadal

(S) Bordläggs

Regionala etikprövningsnämnden i Stockholm

Ledamöter

M Eva Öhbom Ekdal
FP Lena Huss
S Kyllikki Iroegbu
S Bordläggs
MP Kerstin Espman
V Inga Lill Franzén

Då fullmäktige under § 30 i detta protokoll beslutat enligt landstingsstyrelsens förslag om ändring av bolagsordning för Locum AB, LS 2015-0056, beslutade fullmäktige enligt Landstingshuset i Stockholm AB:s förslag

att för tiden 17 februari 2015 intill slutet av ordinarie bolagsstämma 2015 välja

Locum AB

Mikael Igelström (M)	Ledamot
Thomas Bengtsson (MP)	Ledamot
Christer Grunder (M)	Suppleant
Yildiz Kafkas (MP)	Suppleant

Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.

§ 40

Anmälan av nya motioner

LS 2015-0294, 2015-0295, 2015-0296, 2015-0297, 2015-0298, 2015-0299, 2015-0300

Inleddes kl. 17.58 och avslutades kl. 17.59.

Nr 2015:3 av Jens Sjöström (S) om att ställa särskilda avtalsvillkor om personalövertagande i samband med köp av tjänster från externa leverantörer

Nr 2015:4 av Erika Ullberg (S) m.fl. om förbättrad vård för länets medborgare och ett bättre användande av landstingets resurser

Nr 2015:5 av Tomas Eriksson m fl. (MP) om att landstingets finansiella placeringar ska präglas av största möjliga hänsyn till etik, klimat och miljö

Nr 2015:6 av Jonas Lindberg (V) om arbetsmiljö på akutsjukhusen

Nr 2015:7 av Pia Ortiz Venegas m.fl. (V) om att införa mobila geriatriska team

Nr 2015:8 av Håkan Jörnehed (V) och Jonas Lindberg (V) om att införa avgiftsfri HPV-vaccination för pojkar, män som har sex med män (MSM) och hiv-bärare

Nr 2015:9 av Per Carlberg m.fl. (SD) om införskaffande av s.k. jumbolans

Motionerna remitterades till landstingsstyrelsen för beredning.

§ 41

Anmälan av nya interpellationer

LS 2015-0271, 2015-0272, 2015-0273, 2015-0274, 2015-0275, 2015-0276, 2015-0277, 2015-0278, 2015-0280, 2015-0281,

Inleddes kl. 17.59 och avslutades kl. 18.03.

Nr 2015:3 Interpellation 2015:3 av Erika Ullberg (S) om Handens närsjukhus

Nr 2015:4 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om trygghet i Stockholms resenärsmiljöer

Nr 2015:5 av Dan Kareliusson (SD) om följdverkan i sjukvården beroende på den stora årliga inflyttningen till länet

Nr 2015:6 av Dag Larsson (S) om rimligheten i att hörselskadade uppmanas att köpa dyra hörapparater

Nr 2015:7 av Håkan Jörnehed (V) om beslutet att minimera inhyrd personal

Nr 2015:8 av Rickard Wall (SD) om kommande pendelbåtlinje Ulvsunda – Södersjukhuset

Nr 2015:9 av Robert Johansson (S) om krav att erbjuda psykologisk bedömning vid skador orsakade av vålds- eller sexualbrott

Nr 2015:10 av Pia Ortiz-Venegas (V) om nedläggningen av stressmottagningen för patienter med utmattningssyndrom vid Danderyd sjukhus

Nr 2015:12 av Freddie Lundqvist (S) om utvecklingen av rehabiliteringsvården inom Stockholms läns landsting

Nr 2015:13 av Jonas Lindberg (V) om rekryteringsbehovet på Nya Karolinska Sjukhuset

Interpellationerna ska besvaras vid nästa sammanträde.

Interpellation 2015:11 av Dan Kareliusson (SD) om spårväg 7, Citybanans förlängning återtog av interpellanten.

Avslutning

Ordföranden avslutade sammanträdet kl. 18.04.

Vid protokollet

Elisabeth Angard Levander

Karin Mikaelsson

Anföranden vid Stockholms läns landstingsfullmäktiges sammanträde 2015-02-17

§ 22 Interpellation 2015:1 av Marit Strand Pettersen (V) om en rökfri kollektivtrafik

Anförande nr 1

Marit Strand Pettersen (V): Ordförande, ledamöter! Jag vill börja med att säga att jag tycker att det är mycket positivt att Alliansen nu har ambitionen att sträva efter en helt rökfri kollektivtrafik. För några år sedan infördes rökförbud i busskurer. Det var mycket bra. Alliansen vill nu i sin budget utvidga rökförbudet till att innefatta även tunnelbanan. Det är också mycket positivt. Man skriver att detta ska ske successivt för att inte orsaka onödiga kostnader. Pendeltågsstationerna nämns inte alls. Jag undrar därför varför de inte alls är inräknade i rökförbudet. Trafiklandstingsrådet säger i sitt svar att vi inte har full ägarkontroll över dem, och att det därför inte är omedelbart möjligt, men det betyder ju att det är möjligt.

Jag åker kollektivt nästan dagligen. Som icke-rökare måste jag många gånger leta efter en plats att stå för att inte behöva stå i ett rökmoln. Jag är inte allergisk, men jag tycker att det är obehagligt, och jag blir hostig. Jag kan tänka mig hur det är för den som har problem med allergi och astma. Rökförbudet skulle ge mig som resenär mandat att säga ifrån, och även de som jobbar i trafiken skulle ha mandat att säga ifrån.

Vi vet i dag att enträget arbete med attitydförändring har gett resultat. Antalet människor som röker och som börjar röka har minskat drastiskt. Detta är väldigt positivt för landstinget, som ju annars får ta hand om konsekvenserna av både aktiv och passiv rökning. Det ligger alltså i hela landstingets intresse att begränsa rökningen även i kollektivtrafiken.

Vidare undrar jag om Alliansen kunde tänka sig att lansera rökförbudet med en reklamkampanj? Trafiklandstingsrådet säger sitt svar att han inte har för avsikt att lansera rökförbud med en reklamkampanj. Jag tycker dock att det är väldigt olyckligt. Vad är det för mening med rökförbud som ingen vet om? Det behöver inte alls bli kostbart och dyrt. Det beror helt på hur den är utformad.

I busskurerna är märkningen väldigt dålig. Jag fick inget svar från trafiklandstingsrådet om märkningarna i busskurerna. Det finns ett behov av en strategi för att göra märkningen tydligare. Jag undrar om det finns någon sådan ambition.

Anförande nr 2

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag får tacka för engagemanget i en viktig folkhälsofråga. Det handlar om rökning i miljöer där många av oss vistas och rör sig och där många av oss av hälsoskäl har svårt att stå ut på grund av rökning eller andra olägenheter.

Som jag anger i svaret har Alliansen tagit ett steg i och med budgeten för 2015. Vi har tidigare infört rökförbud på busshållplatser och i anslutning till inomhusstationer, och nu tar vi nästa steg när det gäller den del av kollektivtrafiken där vi har full rådighet, alltså våra tunnelbanestationer, där vi inför rökfria miljöer även på utomhusplattformar. Det är ett arbete som vi har valt att utföra successivt. Vi vill inte att arbetet med de rökfria miljöerna ska behöva göras om när underhåll ska utföras enligt de ordinarie underhållsplanerna, alltså skyltbyten eller annan renovering av miljöerna. Därför har vi sagt att införandet ska ske successivt.

Jag vet inte om detta är svar nog. När vi tog beslut om detta så sent som i december upplevde jag att det fanns en mycket stor uppslutning kring att detta var något bra och att den väg som Alliansen valde var bra och hade brett stöd över partigränserna. Jag tror att det är viktigt att vi står bakom den typen av beslut i stället för att bara en månad senare komma och säga att besluten borde ha fattats annorlunda, särskilt när handlar om partier som inte anslog några pengar för en annan hantering i sina budgetförslag.

Varför inför vi då inte detta på pendeltågsstationer? Svaret ges i interpellationssvaret. Vi har inte full rådighet över våra pendeltågsstationer. Det skulle förmodligen krävas en längre tids diskussioner med staten och med Jernhusen, som i vissa sammanhang råder över pendeltågstationerna, liksom med vissa kommuner. Då är det bättre att vi snabbt tar de steg vi kan för att säkerställa att vi får fler rökfria miljöer i vår kollektivtrafik till gagn för av våra kollektivtrafikresenärer.

Anförande nr 3

Marit Strand Pettersen (V): Kollektivtrafiken är våra barns resväg till skolan. De använder ofta både tunnelbana och pendeltåg. Vi vet att ett normaliseringsbeteende hos vuxna människor påverkar barn och ungdom. Speciellt unga tjejer börjar att röka. Jag tycker att det skulle finnas en ambition att få rökförbud överallt, också i tunnelbanan och på pendeltågsstationer.

Sedan ställer jag mig väldigt undrande till varför detta ska ske successivt. Det gick ju att införa ett totalt rökförbud på alla krogar i hela Sverige på en dag, men det låter sig inte göras i kollektivtrafiken i Stockholm. Trafiklandstingsrådet talar om onödiga kostnader. Jag undrar vad det för kostnader som är onödiga. Det handlar ju om kostnader som vi skulle tjäna in väldigt fort.

Anförande nr 4

Landstingsrådet T a m s o n s (M): I enlighet med det beslut som landstingsfullmäktige har fattat görs ett succesivt införande av detta för att vi inte ska behöva göra samma underhållsarbete på stationer och plattformar flera gånger på raken. Vi gör införandet successivt för att vi också ska göra annat arbete på de stationer det handlar om. Det är ett klokt och ansvarsfullt sätt att göra det på.

Jag kan också avslöja, vilket trafiknämndens ledamöter redan vet, att vi håller på med en uppdatering av kollektivtrafikens skyltsystem. I anslutning till detta är det värt att beakta på vilket sätt vi kan förtydliga skyltningen om rökfria miljöer. Det finns också annat som vi också kommer att lyfta fram i uppdateringen, men jag nämner detta särskilt eftersom det är något som interpellanten frågar efter.

Varför gör man då inte detta i hela systemet? Det rökförbud som infördes nationellt handlade om offentliga inomhusmiljöer, restauranger och caféer. Vi ska komma ihåg att det var ett successivt införande – det var bara delvis som det skedde över en natt. Man lade ett stort ansvar på den lokale näringsidkaren att leva upp till detta. Det lagstödet finns inte riktigt i det här fallet, utan det här är ett steg som vi själva tar utöver vad lagstiftningen påbjuder att vi ska göra. Vill man annat finns det en regering som man kan vända sig till och be dem ändra lagstiftningen. Men i den här församlingen har vi ingen möjlighet att stifta lag.

Anförande nr 5

Gunilla Roxby Cromwall (V): Ledamöter, ordförande! Nu krånglar du väl ändå till det, Kristoffer? Det här skulle kunna vara så enkelt.

Har ni sett hur skyltarna ser ut i busskurerna? Sedan Marit skrev sin interpellation har jag tittat på hur det ser ut i busskurerna. Skyltarna är frimärksstora. Folk ser dem inte. Om det är två busskurer som står bredvid varandra, som det ofta är på hållplatser där det finns många trafikanter, finns det ofta ingen skylt alls på den ena av dem. Hur dyrt kan det vara att sätta upp lite större skyltar för att markera att det är rökförbud? En del rökare går och ställer sig utanför busskuren och röker, och så blåser all rök in i kuren.

Nej, vi har en skyldighet gentemot våra kollektivtrafikresenärer att skydda dem mot den giftiga röken. Kristoffer, jag skulle vilja att du i den här frågan också hade ett koncerntänk. Vi står ju också för sjukvården. Om de som är överkänsliga drabbas av rök blir de tvungna att uppsöka sjukvård.

Det här är bara en tydlig styrning av att det faktiskt råder rökförbud i kollektivtrafiken. Därför ska vi sätta upp stora skyltar, och varför inte informera om detta på de stora digitala skyltar som finns på bussar och liknande: Var rädd om dina medresenärer och respektera att du inte får röka i närheten av dem. Det är inga stora kostnader. Dåligt svar, Kristoffer!

§ 23 Interpellation 2015:2 av Catharina Wahlgren (V) om tillgång till ambulans i Norrtälje kommun

Anförande nr 6

Catharina Wahlgren (V): Ordförande, fullmäktige! Det låter ju väldigt bra med gränslös dirigerings, att vi använder ambulanserna där behovet är störst, men det jag har fått höra är att det inte fungerar så bra i praktiken. Om till exempel ambulansen i Hallstavik är ute på uppdrag dirigeras aldrig ambulans upp på pass norr om Norrtälje. Och när Norrtäljeambulanserna kör i Stockholm, vilket det händer att de gör, dirigeras man på sin höjd upp en ambulans till Roslagsstoppet, och då är det en ganska lång bit kvar av länet norrut.

Marie nämner helikoptern. Men det är ganska många dagar under året som helikoptern inte kan flyga på grund av väderförhållanden. Hon nämner också ett avtal med Uppsala. Hur det fungerar vet jag inte i dagsläget, men det är en fråga som jag tänker ta med mig i nästa vecka när jag ska besöka ambulansen i Hallstavik.

Marie skriver också att beläggningsgraden varierar: ibland är den högre, ibland är den lägre. Så fungerar det. Akutfall inträffar ju inte med regelbundenhet. Men kanske topparna och dalarna är större i en kommun med 55 000 invånare på vintern och nästan 200 000 på sommaren.

Marie svarar att de tio nya ambulanser som har placerats ut i länet är placerade efter behov, men efter vad jag har förstått räknas behoven efter antalet fastboende, och det blir mycket missvisande när befolkningen varierar så pass mycket över året som Norrtäljes befolkning gör. Man har också betydligt längre sträckor att köra, och man har en ålderstigen befolkning.

Vid fullmäktiges sammanträde för en månad sedan uppfattade jag i ett annat interpellationssvar att landstinget ser över möjligheten att ta över ambulansdirigeringen i egen regi. Det tycker jag låter väldigt bra. Det kanske ger en möjlighet att se över hur den gränslösa dirigeringen fungerar i praktiken och om behovsanalysen när det gäller antalet ambulanser och deras placering är optimal. Kanske det finns anledning att återinföra en maxtid för när ambulansen ska vara på plats hos patienten.

Anförande nr 7

Landstingsrådet Ljungberg Schött (M): Fru ordförande! Tack, Catarina, för frågan! Det är oerhört viktigt för befolkningen att ambulanssjukvården eller den prehospitäl vård och dirigeringen av den fungerar optimalt. Det är därför som vi under det senaste tre åren har utökat antalet ambulanser i den ambulansflotta vi har med tio bilar. Jämfört med hur det var när vi hade en annan majoritet har vi tillfört totalt 16 bilar.

Under år 2014 gjorde den vägburna ambulansen 180 000 uttryckningar. 2 650 uttryckningar skedde dessutom med helikopter. Precis som det står i frågan har vi en gränslös dirigering. Jag tycker att det är bra. Jag vill säga det tydligt: Det är väldigt bra. Vi behöver en flexibilitet. Vi behöver kunna styra ambulanserna dit där de gör absolut störst nytta. Att ha något annat än en gränslös dirigering skulle betyda att ambulanserna blev låsta geografiskt. Det skulle bli en stelbenthet, en oflexibilitet och oerhört riskfyllt för våra patienter, och så kan vi absolut inte ha det.

Vi har ett samverkansavtal just med tanke på de mest avlägsna delarna av vårt län. För norra länet har vi ett avtal med Uppsala, där vi vid behov kan använda deras ambulanser eller deras helikopter.

Som ni vet finns det i Stockholms län en helikopter året runt. Det finns dessutom en extra på sommaren. Sammantaget finns det, om jag räknade rätt, 74 eller 75 ambulanser och akutläkarbilar. Alldeles oavsett vem som är larmoperatör ligger det i uppdraget att ha en överblick, att dirigera ambulanserna dit där de behövs bäst, att ha hög patientsäkerhet och god tillgänglighet i hela länet.

Jag kan också säga att beläggningsgraden på de båda ambulanser som finns i Norrtälje är 34 procent, och det är en ganska låg beläggning. Det är bra. De finns stationerade i Norrtälje och kan rycka ut där så behövs, men de kan också bistå på andra ställen. Vi kan också se att de andra ambulanserna har varit i Norrtälje och bistått.

Anförande nr 8

Catarina Wahlgren (V): Ordförande, fullmäktige! Antalet ambulanser har utökats, men befolkningen har också ökat, inte minst i Norrtälje kommun. När jag talar med ambulanschaufförerna säger de ofta att de inte får någon ambulans uppdirigerad, för det finns inga lediga ambulanser att tillgå – de är redan ute och kör andra patienter. Då kan man undra om antalet ambulanser är tillräckligt.

Jag tycker att avtal med Uppsala och andra intilliggande län är jätteviktiga, och det gäller inte bara sjukvården utan även kollektivtrafiken. Det finns ju många människor som bor på länsgränsen. Men att man inte har nämnt det kan bero på att Uppsala har snålt med ambulanser och behöver sina ambulanser själva.

Helikoptern ser jag en hel del på sommaren. Då går helikoptrarna i stort sett hela tiden. Men på vinterhalvåret ser man sällan någon helikopter flyga förbi. De går bara att använda när väderleken tillåter. Jag undrar fortfarande: Är antalet ambulanser tillräckligt med avseende på den växande befolkningen?

Anförande nr 9

Landstingsrådet Ljungberg Schött (M): Fru ordförande! Jag tyckte att du sade "chaufförer", Catarina. Det menade du väl ändå inte? Visst är det ambulanssjukvårdare du talar om? Vi har högt utbildad personal, och jag tycker att vi ska kalla dem för vad de är.

Jag förstår att man kan vara orolig för att ambulansstilldelningen inte ska räcka. Du får det att låta som om ökningen med tio ambulanser är väldigt liten. I själva verket handlar det om 10 av 70. Deras en ganska stor ökning. Så stor befolkningsökning har vi inte haft i

Stockholm. Vi har under de senaste åtta åren gjort ett stort tillskott vad gäller ambulanser, och det är jag jätteglad för.

Jag vet inte hur hög beläggningsgrad man ska tycka att det bör vara. Man kan tycka att 34 procent, som det är på de ambulanser som finns i Norrtäljeområdet, är ganska lågt. Jämfört med resten av Stockholm är det oerhört lågt. Det ger vid handen att ambulansen finns att tillgå vid i stort sett alla tillfällen. Sedan vet vi förstås att behovet av ambulanser går upp och ned i vårt län. Men jag känner mig trygg i att det finns god tillgång på ambulanser med de 16 nya och med det avtal vi har med Uppsala.

Vi har dessutom samverkansavtal med andra. Vi kan få assistans från polis, sjöräddning, båttaxi och annat. Dessutom finns SALSA-projektet, som kan rycka ut med hjärtstartare och göra ett fantastiskt arbete om någon får hjärtinfarkt. Jag tror att vi kan vara trygga i vårt län med att ambulanssjukvården fungerar. Men det är klart att vi hela tiden ska ha en dialog, framförallt med larmoperatörerna, om hur man dirigerar och prioriterar ambulanser, så att det blir en god täckning i hela vårt län.

Anförande nr 10

Landstingsrådet **Larsson (S)**: Jag kan inte låta bli att reagera när jag hör Marie Ljungberg Schött berätta hur stolt hon är över att det har blivit fler ambulanser i Stockholms län. Det har det visserligen blivit, men efter mycket hårda påtryckningar från oss på oppositionskanten. Under flera års tid kritiserade jag din föregångare med ansvar på området, Lars Joakim Lundquist, och sade att vi hade för lite ambulanser här i länet. Så småningom gav ni med er och skaffade fler ambulanser. Men samtidigt som ni skaffade fler ambulanser tog ni bort det i tidsatta kravet på när ambulanserna skulle vara hemma hos patienter. Samtidigt som det har blivit fler ambulanser har ni tagit bort en väldigt viktig kvalitetsfaktor när det handlar om säkerheten för medborgarna i länet.

Jag vill också säga att jag delar interpellantens oro för hur det ser ut med ambulansservice i Norrtälje. Om vi tittar på hur lång tid det tar för ambulansen att komma hem till folk kan vi se att det är mycket stora skillnader mellan olika delar av Stockholms län. Särskilt de mer perifera områdena av Stockholms län, Nynäshamn och Norrtälje, har problem med tillgängligheten rörande ambulanserna.

Visst är det bra att ni har skaffat fler ambulanser i länet, efter påtryckningar från oss, men ni tog bort det tidsatta kravet på när ambulansen ska vara hemma hos den sjuka patienten och medborgaren.

Anförande nr 11

Catarina Wahlgren (V): Ordförande, fullmäktige! Jag känner fortsatt oro. Jag känner oro när man talar om att det bara är 34 procents beläggningsgrad på de här ambulanserna. Det var ungefär samma argument den gången man talade om att stänga akutmottagningen på Norrtälje sjukhus: Det var så få som kommer dit på natten. Men de som kommer till akuten och de som får vård i ambulansen behöver vården lika mycket som de som bor mitt i Stockholm, och de har rätt till en likvärdig sjukvård. Man ska inte diskutera på det viset, för då får man fel underlag för hur man styr ambulanserna.

Anförande nr 12

Landstingsrådet **Ljungberg Schött (M)**: Det är klart att vi måste titta på beläggningsgraden. När vi tittar på beläggningsgraden kan vi se hur vi kan dirigera ambulanserna så att de täcker vårt län på bästa sätt. Jag vill absolut inte påstå att 34, 37 eller 40 procent skulle vara så lågt att vi måste göra något åt det. Jag tycker att vi ska ta det som ett mått på att ambulanserna faktiskt finns tillgängliga under ganska stor tid.

Att vi tog bort tidsfaktorn, eller vad den nu hette, Dag, var för att när man tillförde så pass många nya ambulanser och hade gränslös dirigering var det ett mått som inte fungerade. Utifrån det kan jag känna att med de nya ambulanserna, de krav vi ställer på larmoperatörerna och det stora kunnande som finns hos ambulanspersonalen har vi en väldigt trygg ambulanssjukvård i Stockholm i dag.

Anförande nr 13

Landstingsrådet **Larsson (S)**: Jag hoppas att eventuella medborgare som lyssnar på den här debatten hörde vad Marie Ljungberg Schött just sade. Hon hävdade att eftersom vi har skaffat flera ambulanser är det omöjligt för ambulanserna att komma fram i tid till medborgarna. Det är mycket svårare att uppnå det tidsatta målet som vi tidigare hade. Det var precis detta man gjorde. Man införde flera ambulanser i de nya avtalen, men man tog bort tidsmålet. Det borde ju faktiskt vara lättare att leva upp till tidsmålet när man har skaffat fler ambulanser.

Anförande nr 14

Landstingsrådet **Ljungberg Schött (M)**: Fru ordförande! Nej, det var inte det ökade antalet ambulanser som gjorde att tidsmålet inte fungerade. Det är svårt att ha ett tidsmål, för rätt som det är dyker det upp något fall som är mer prioriterat, och då måste man väldigt snabbt kunna dirigera om ambulanserna. Jag utgår från att det är patientens behov vid varje enskilt tillfälle som är det som ska styra, inte några byråkratiskt tidsatta mål. Det är oerhört viktigt att vi hela tiden har patientens säkerhet för ögonen och därför dirigerar våra ambulanser på det sätt som är bäst för dem som är sjuka och behöver ambulans.

Anförande nr 15

Landstingsrådet **Larsson (S)**: Jag uppskattar att vi diskuterar ambulanserna, för det är angeläget, och en fungerande ambulansverksamhet skapar trygghet för medborgarna. Men jag tycker att det är ett allvarligt problem att vi har så pass stora skillnader när det gäller hur lång tid det faktiskt tar för ambulanser att komma hem till folk i olika delar Stockholms län. Det tar mycket längre tid i Vaxholm och Norrtälje än det tar på Södermalm och i södra Stockholm, och det uppfattar jag som ett bekymmer. Vi borde jobba med att försöka minska utryckningstiderna i glesbygdsområden.

Vi hade tidsatta mål. När man inte kunde leva upp till dem fast man skaffade flera ambulanser valde man att ta bort målen. Hade det inte varit bättre att se till att vi har en fungerande ambulansservice för alla medborgare i Stockholms län?

Anförande nr 16

Catarina Wahlgren (V): Ordförande, fullmäktige! Jag undrar bara: Om patienten med det största behoven finns på Singö och ingen ambulans finns norr om Norrtälje, hur ska då ambulansen kunna komma fortast till den med de största behoven?

§ 24 Frågestund

Fråga 1

Förste vice ordföranden: Det är en fråga av Erika Ullberg (S) till finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl: Känner du dig trygg i att landstinget kommer att klara kommunallagens balanskrav för 2015?

Anförande nr 17

Landstingsrådet Ullberg (S): Herr ordförande, fullmäktige, åhörare! Den budget för innevarande år som fullmäktige klubbade i december byggde på ett antagande om en kostnadsutveckling för sjukvården på ungefär 3 procent, och sedan tog man 500 miljoner kronor från det egna kapitalet för att åstadkomma ett minimalt överskott på 53 miljoner.

Sedan dess har det kommit fram att kostnadsutvecklingen förra året i verkligheten var minst det dubbla, och inga signaler tyder just nu på att man kommer att klara av att få ned kostnadsökningstakten till den nivå som man är tvungen för att klara den egna budgeten.

Vi ser också att skatteintäkterna redan har minskat i prognosen med 52 miljoner kronor. Det betyder alltså att det anorektiska lilla överskottet redan är uppätet.

Min fråga till landstingsrådet Torbjörn Rosdahl blir således: Känner du dig trygg i att landstinget kommer att klara kommunallagens balanskrav för innevarande år?

Anförande nr 18

Landstingsrådet Rosdahl (M): Herr ordförande! Tack, Erika, för din fråga! Jag skulle till att börja med vilja säga att det egna kapitalet som du pratar om är helt planerat i enlighet med samtal och överenskommelser med revisionen och hela fullmäktige, att de stora överskott vi gjort under de här åren har vi reserverat för att använda när vi vet att vi står inför svåra år med Framtidens hälso- och sjukvård, då vi har halva sjukhus fyllda och nya sjukhus halvfyllda.

Men den höga kostnadsnivå som nu råder måste vi bryta – självklart! Och det är ytterst viktigt att samtliga verksamheter har kontroll över kostnadsutvecklingen. 2015 blir ett tufft år; om inte de här åtgärderna vidtas finns det risk för att det kommer att bli ännu värre 2016 och 2017. Ett fast grepp om ekonomin och om kostnaderna krävs för att Stockholms läns landsting ska kunna fortsätta att utveckla verksamheten så att den kommer medborgarna till gagn.

Jag är övertygad om att vi med hårt arbete, en del mycket tuffa beslut och nödvändiga prioriteringar kommer att kunna uppfylla kommunallagens balanskrav.

Anförande nr 19

Landstingsrådet Ullberg (S): Balanskravet innebär ju att kommuner och landsting inte får besluta om en budget där kostnaderna överstiger intäkterna. Om man vidtar extraordinära åtgärder för att överföra en halv miljard från det egna kapitalet så hoppas man ju att det ska ge en effekt och att man, som du beskriver, ska klara den där puckeln. Problemet är då att puckeln är så stor och så lång, och just nu har vi inga prognoser om att man klarar det över tid, exempelvis under innevarande år.

Det är ju så att kostnaderna just nu överstiger intäkterna, och det är väldigt alarmerande. Jag tror att det är patienterna, resenärerna, personalen och skattebetalarna som annars får ta smällen, som du också är inne på, Torbjörn, om man inte klarar av en god hushållning – som också är i enlighet med kommunallagens krav.

Du talar om ”fast grepp om ekonomin” och ”hårt arbete”, och det gillar jag – men frågan är förstås om du också tänker vidta några effektiva åtgärder. Om du känner dig trygg med att vi når kraven så borde du också vara trygg med att verktygslådan är full av bra åtgärder. Vi har en rad åtgärder som vi gärna skulle se – förändring av SL-taxan, så vi lockar fler betalande resenärer, att se över det så kallade Vårdvalets effekter och att införa en effektivitetskommission. Är du beredd att vidta några av dem för att få den där tryggheten att växa i ditt sinne?

Anförande nr 20

Landstingsrådet Rosdahl (M): Beträffande effektivitetskommissioner eller vad man vill kalla dem tror jag inte man ska sitta i sammanträdesrum och diskutera, utan det är bättre med verkstad. Beträffande SL-taxan har vi kommit överens om att partsövergripande diskutera hur det ska vara i framtiden. Ägarstyrningen behandlade vi i december, och vi kommer också att prata lite om konsekvensförändringar utifrån det – Lisab och ett ägarutskott är tydliga exempel på att vi ska ta ett fastare grepp.

Jag känner mig trygg, men naturligtvis har jag en viss oro inför omvärlden. Skatteintäkterna sjunker – ja, det blev så när vi fick en ny regering. Utjämningskatten riskerar att öka. Det stöd som tillväxtmotorn Stockholm har fått behövs för att övriga Sverige ska må bra. Detta kommer att påverka landstinget med, enligt prognosen, 100 miljoner.

Visst finns det orosmoln i omvärlden, men samtidigt ska vi komma ihåg att Stockholm är det enda landsting eller region som har tillväxt, och vi har råd i framtiden med cirka 3 procents tillväxt varje år, förutom de 2,1 miljarder vi tillförde 2015.

Anförande nr 21

Landstingsrådet Ullberg (S): Tack så mycket för det. Till den effektivitetskommission som vi socialdemokrater har lanserat vill vi bjuda in professionen, forskningen och näringslivet att sitta med. Jag tror inte att man vare sig som Dagens Samhälle ska kalla dem byråkrater eller, som du gör, säga att man stänger in sig i sammanträdesrum. Jag tror att vi behöver visa öppenhet mot omvärlden kring att de här problemen är så stora och vi har insikt om dem och vill bjuda in kompetens för att vara med och tycka till. Här tycker vi inte lika, Torbjörn.

När det gäller den parlamentariska utredning om SL-taxor som du beskriver gjorde det mig bekymrad att trafiklandstingsrådet gick ut och föregrep hela den processen och talade om att kraftigt höja SL-taxan framöver. Då tycker jag att ni också får leva upp till en omprövning av zongränserna och inte gå ut och bara prata om höjningar och neddragningar av trafik.

När det gäller ägarutskottet ser vi verkligen fram emot det arbetet – men då gäller det nog också att man vågar konkretisera. Orkar man se över det som nästan har blivit som en religion, att rulla ut vårdval på vårdval utan att ha någon konsekvensanalys? Är du beredd att minska detaljstyrningen och se över ersättningsystemen?

Anförande nr 22

Landstingsrådet Rosdahl (M): Det sista kan vi börja med. Man blir aldrig klar med ersättningsmodeller. Det är också så att när man diskuterar mellan landstingsstyrelsens förvaltning och beställarna med akutsjukhusen så är det en ny modell. Det är precis det vi pratar om, att nu är det 3 1/2 procent utifrån den budget som vi snart tar för 2016.

Vårdvalet är mycket, mycket viktigt. Det kommer vi inte att backa ifrån. Däremot ska man ständigt se över om vi har rätt ersättningar, och det är den diskussionen som vi gärna gör tillsammans.

Avslutningsvis skulle jag kunna säga till dig, Erika, att jag faktiskt är väldigt glad över att du känner denna oro – jag känner mig nog lite mer trygg än vad du gör – men vi måste tillsammans visa en tydlig ägarstyrning. Jag är beredd att sträcka fram handen, och jag hoppas kunna få det stödet från er rödgröna också i det arbetet.

Fråga 2

Förste vice ordföranden: Det är en fråga av Tomas Eriksson (MP) till finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl: Tycker du att det är okej att landstinget har pengar placerade i företag som anlitar barnarbete och som bedriver SMS-låneverksamhet?

Anförande nr 23

Landstingsrådet T o m a s E r i k s s o n (MP): Tack så mycket, herr ordförande! Bakgrunden till att vi väljer att ställa den här frågan till finanslandstingsrådet är inte att vi finner det humoristiskt att kalla upp honom för att svara på retoriska frågor, vilket kanske ändå detta får betraktas som, utan faktum är att när vi gjorde en genomgång av de stiftelsemedel som SLL förvaltar så hittade vi ett antal placeringar som vi anser tydligt strider mot den policy som landstinget har att följa ILO:s kärnkonventioner och att visa största möjliga miljö- och etiska hänsyn. Bland annat finns det exempel på verksamhet som bedrivs av företag där SLL har placerade pengar.

Det är det som föranleder mig att ställa frågan om du tycker att det är okej att landstinget har pengar placerade i företag som bedriver den typen av verksamhet.

Anförande nr 24

Landstingsrådet R o s d a h l (M): Landstinget placerar, i enlighet med gällande regler, sin överlikviditet i räntebärande värdepapper och bankinlåning. Det är för att ta så liten risk som möjligt. Således görs inga placeringar i aktier.

Därutöver hanterar landstinget ett antal donationsstiftelser. Det är inte landstingets pengar utan det är pengar donerade till olika ändamål, och vi placerar gåvogivarens pengar för att erhålla avkastning och utdelning till vad som önskas i respektive ändamål. Enligt antagna etiska riktlinjer ska placeringar dock endast ske i företag som följer FN:s initiativ UNPRI.

Landstingets bolag Internfinans, där jag själv är ordförande, ska även i sin förvaltning undvika placeringar i företag som har sin huvudsakliga verksamhet inom alkohol, tobak, vapentillverkning och pornografi.

Anförande nr 25

Landstingsrådet T o m a s E r i k s s o n (MP): Ja, precis! Jag känner också till de här reglerna, och det är det som föranleder själva frågan.

För att ta det kanske tydligaste exemplet har vi pengar placerade i Stora Enso, ett företag som flera gånger både av Swedwatch och i medierna har hamnat i diskussioner kring att man anlitar underleverantörer som bedriver barnarbete. Det finns även andra exempel, såsom ett företag som heter JSM Financial Group, som har som affärsidé att ge ut SMS-lån – också det en verksamhet som vi kanske kan vara överens om har vissa tveksamheter kring sig.

Min fråga är: Tycker du att de här verksamheterna är sådana att landstinget bör ha pengar placerade i dem? Om du inte tycker det, kan vi i så fall komma överens om att det finns ett behov av att göra revideringar eller framför allt uppföljningar av policyn och hur vi använder den?

Anförande nr 26

Landstingsrådet R o s d a h l (M): Jag känner inte till att vi placerar i något bolag som bedriver barnarbete. Avseende SMS-lån känner jag inte heller till att något av de företag som vi har relationer med eller direkt investerar i ägnar sig åt detta. Men om så är fallet, att vi

placerar i bolag som bedriver barnarbete eller huvudsakligen ägnar sig åt SMS-lån, så kommer vi självfallet att se över placeringarna och be våra tjänstemän beakta placeringsreglementet och de etiska reglerna. Där är svaret ja på din fråga – om sådant förekommer så ska det ses över.

Anförande nr 27

Landstingsrådet T o m a s E r i k s s o n (MP): Jag får tacka för det positiva svaret. Då blir nästa fråga: Ska det verkligen behövas för att det ska hända att vi fullmäktigeledamöter går in och gör en egen, i det här fallet ganska omfattande, granskning eller djupdykning för att en sådan här fråga ska komma upp? Bör det inte snarare vara så att det på årsbasis genomförs en kontinuerlig översikt, var man faktiskt har sina pengar placerade – just för att undvika den här typen av frågetecken?

Anförande nr 28

Landstingsrådet R o s d a h l (M): Jo, men det sker också. Arbetet med landstingets olika styrdokument utvecklas hela tiden, och genom det arbete som sker avseende intern kontroll och som ska genomsyra alla landstingets verksamheter, kommer eventuella felaktigheter att minimeras och snabbt korrigeras, så snabbt man upptäcker dem.

Jag kan också konstatera att en av de placeringar som gjorts är i ett företag som ger ut mikrolån i Afrika till människor som vill starta företag i liten skala – således långt ifrån de SMS-lån som du tar upp.

Egentligen diskuterar vi en eller ett par gånger varje år det som du tar upp, Tomas. Någon sade så här förra mandatperioden: Okej, vi har aktier i Scania och i Volvo. Sedan ser vi att någon i en oroshärd har monterat luftvärnskanoner eller vad det kan vara på flaken – då är lastbilarna plötsligt militär utrustning! Detta visar att det kan vara svårt, så det gäller verkligen att hålla tungan rätt i mun och se till att vi gör rätt.

Men vi har rätt ambition och vi ska verkligen se till att barnarbete och SMS-lån inte ligger till grund för vår finansiering.

Fråga 3

Förste vice ordföranden: Det är en fråga som Gunilla Roxby Cromvall (V) ställer till trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons: Är du nöjd med den privatiserade skötseln av rulltrapporna i anslutning till kollektivtrafiken?

Anförande nr 29

Gunilla Roxby Cromvall (V): Tack, ordförande, fullmäktige, presidium och åhörare! En tragedi inträffade i rulltrappan på Östermalmstorg – ett trappsteg lossnade och en kvinna blev svårt skadad. Av säkerhetsskäl har därför alla rulltrappor av den modellen nu stängts av. Men det är inte känt sedan tidigare att just den här rulltrappsmodellen hade allvarliga brister. Nu får resenärer på många stationer antingen gå i avstannade rulltrappor eller ta hiss, där de finns. Det är bekymmersamt, men det är naturligtvis viktigt att göra så av säkerhetsskäl.

Det sista ni moderater och era Allianskolleger kunde privatisera i kollektivtrafiken var just hiss- och rulltrappsskötsel. Därför undrar jag: Är du, Kristoffer Tamsons, nu nöjd med resultatet?

Anförande nr 30

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Låt mig börja med att säga att jag blir berörd och känner med dem som drabbas av olyckor av det här slaget. Det är hemskt – verkligen hemskt!

Med det sagt vill jag också säga att jag tycker det finns ett antal saker som är viktiga att slå fast när den här typen av incidenter inträffar någonstans i den verksamhet som vi bär ansvar för.

Först måste vi markera att vi alltid sätter resenärernas säkerhet och trygghet främst i kollektivtrafiken. Det har jag säkerställt att vår förvaltning har gjort genom att hålla mig fortlöpande informerad i det arbete som har pågått sedan i lördags, då denna olycka inträffade. Jag har sett till att nämnden också har fått fortlöpande information, och jag har säkerställt att man tar på allvar och nu verkligen går till botten med vad som har hänt, vilka slutsatser vi bör dra av detta och vilka insatser vi utifrån detta bör göra för att minimera risken för att det någonsin ska hända igen.

Vår trafikförvaltning arbetar nu väldigt intensivt med detta, med stöd av expertis och profession. Jag har sagt att jag tycker det är viktigt att vi ger dem vårt stöd i det arbetet för att det ska kunna ske just så professionellt och så experttyngt som möjligt.

Jag har med detta också sagt vad jag tycker att vi ska undvika att göra när sådana här olyckor inträffar, och det är att snabbt dra egna slutsatser utan fakta på bordet, att agera utifrån spekulationer, eller för den delen väcka frågeställningar med ideologiska glasögon som enda ledsagare. Tyvärr, Gunilla, tycker jag att du gör just detta med den fråga du i dag väcker.

Anförande nr 31

G u n i l l a R o x b y C r o m v a l l (V): Kristoffer Tamsons, återuppreparande har våra revisorer anmärkt att avtalen inte följs upp och att vi inte får det vi avtalat och betalar för. Exempel finns det många: bristande avtalsuppföljningar av kontrollanterna under Securitas, Norrtälje Busslinjer som fabulerade med bluffakturor, taxiförarens usla arbetsvillkor och Arrivas tomgångskörning i två och en halv timma för 250 bussar.

Redan för ett år sedan skrev jag en skrivelse i trafiknämnden om fyra rulltrappor i Hallunda som stod stilla på grund av reservdelsbrist – delarna måste beställas från Kina och det skulle ta ett år. Då fick vi svaret att man inte kände till några andra skador eller allvarliga fel på rulltrappor, utan man tyckte att det var mest smärre fel. Jag är rädd den här gången, Kristoffer. Har du kontroll på läget? Görs det avtalsuppföljningar att den rulltrappsentreprenören sköter sig?

Anförande nr 32

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Varje dag gör runt 800 000 resenärer närmare 2,8 miljoner resor med vår kollektivtrafik. När ett olycksfall sker i den kollektivtrafiken så är det ett för mycket – den signalen tycker jag att vi samfällt ska sända från politiken, och också markera just det som jag tycker att vi så här långt har gjort, det vill säga gå till botten med vad som har hänt och ta till förfogande all profession och all expertis som tänkas kan, inklusive myndigheter, för att säkerställa olyckans orsaker och utifrån detta dra slutsatser kring hur vi ska minimera risken för att det händer igen, försäkra oss om att där finns resurser och pengar, så att inte brist på detta är orsaken, och göra allt detta på ett sådant sätt som innebär att vi inte drar några förhastade slutsatser.

Jag vet att Vänsterpartiets ständiga svar, oavsett hur frågan är ställd och oavsett vad som har hänt, är ”offentlig regi”. Jag tror tyvärr, Gunilla, att du skjuter lite över målet när du väcker den frågan också i det här fallet.

Anförande nr 33

Gunilla Roxby Cromvall (V): Tragedin har inträffat för en kvinna. Vi sänder våra tankar till henne om det hon nu går igenom – svårt skadad och med stora smärtor, och säkerligen med stor oro för hur det ska gå med hennes framtida hälsa.

Men jag frågar dig fortfarande, Kristoffer Tamsons, du som är ansvarigt trafiklandstingsråd: Är du säker på att det har skett en uppföljning av att nuvarande rulltrappsentreprenör sköter sitt åtagande och har kontroll på vilken status våra rulltrappor är i? Naturligtvis inte bara utifrån den här olyckan, vi har ju också andra rulltrappor.

Det vill jag ha ditt svar på.

Anförande nr 34

Landstingsrådet Tamsons (M): Gunilla Roxby Cromvall fick liksom jag besked av förvaltningen om hur man arbetar med denna fråga vid ett extrainsatt sammanträde med trafiknämnden som ägde rum i går.

För mig är det viktigt att återigen slå fast, som jag har sagt, att när man nu tittar på vad som har hänt så ska man gå till botten och göra det brett, med markeringen att vi aldrig någonsin ska tumma på tryggheten och säkerheten för våra resenärer. Så brett och så djupt som man behöver titta på den frågan, så brett och så djupt ska man också titta på denna nu.

I går fick jag liksom Gunilla Roxby Cromvall det beskedet från vår förvaltning, att det är det arbetet som nu genomförs, med stöd av profession, expertis och myndigheter med beröring med denna fråga. Jag tycker att vi inväntar resultatet av det arbetet innan vi står i talarstolar och drar politiska slutsatser av en kvinnas olyckliga tragedi!

Fråga 4

Förste vice ordföranden: Det är en fråga av Dan Kareliusson (SD) till finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl: Är Torbjörn Rosdahl beredd att förhandla om förutsättningarna för Stockholms läns landsting och lyfta Slussenprojektet till landstingsfullmäktige för ny prövning?

Anförande nr 35

Dan Kareliusson (SD): Ordförande, ledamöter och åhörare! I Stockholms stad har man startat Slussenprojektet, som är ett av de största projekt staden har haft och har. Det är kostnadsberäknat till minst 9 miljarder kronor, men i dagsläget är det nog mer. Jag var på Stockholms stads fullmäktigemöte i går, där finansborgarrådet Wanngård sade att det är upppe i 10 miljarder enligt expertgruppens utlåtande. Expertgruppen som var tillsatt för att kontrollera Slussenprojektet har nu lämnat över sitt utlåtande till den rödgröna majoriteten, och de håller nu på att utvärdera det hela. Det kommer att ta sin tid, och sedan ska det ju upp i Stockholms kommuns styrelse.

(Förste vice ordföranden: Kom till frågan nu! Det har gått en minut.)

Stockholms läns landsting är ju inkopplat i det här genom att vi ska sköta trafikförsörjningen både från Värmdö-Nacka men även Stockholms stad och hela Slussenprojektet. I dag kan man väl utgå ifrån att det är en helt annan förutsättning för landstinget att sköta den trafikförsörjningen ...

(Förste vice ordföranden: Men kom till frågan!)

Frågan är då om vi kan lyfta upp det här igen till landstingsfullmäktige eftersom det är en helt ny situation som finns i Stockholm och Slussenprojektet. Det är väl knappast troligt att Värmdöterminalen kommer till stånd.

Anförande nr 36

Landstingsrådet Rosdahl (M): Tack så mycket! Jag kan börja med att säga att det här är Stockholms stads projekt; men de vill naturligtvis att vi ska betala kommande garage.

Slussen är länets näst största bytespunkt för kollektivtrafiken, efter T-Centralen, med cirka 270 000 på- och avstigande per dygn, och dessutom reser 370 000 resenärer via Slussen med tunnelbanan och stadsbussarna. Men om några år kan man inte längre använda den befintliga bussterminalen för Nacka- och Värmdöborna. Då byggs en tillfällig terminal intill Katarinahissen och man åker på den gata som ligger närmast vattnet.

För att hantera ombyggnaden av Slussen både under byggtiden och för de nya lösningar som byggs har trafikförvaltningen och SL ett projektteam som samarbetar med Stockholms stads Slussenprojekt. I trafikförvaltningens övergripande projekt ingår förutom Slussens ombyggnad även upprustningen av Saltsjöbanan, upprustningen av Söderströmsbron och förlängningen av Tvärbanan till Sickla. Detta för att skapa bästa möjliga samarbete mellan de projekt som arbetar i anslutning till Slussen.

Det övergripande arbetet förändras inte för att delar av projektet förändras.

Samtidigt är landstingets hela investeringsåtagande under ständig översyn och omarbetning. Även när man planerar långsiktigt måste man kunna justera under resans gång, eftersom förutsättningarna förändras. Därför fattar landstingsfullmäktige i samband med budget ofta beslut om ändringar i investeringsplaner, omprioriteringar eller justeringar inom tidigare fattade beslut.

Om förutsättningarna ändras på ett sådant sätt att de planerade investeringarna måste förändras, kommer det att tas upp i landstingsfullmäktige.

Anförande nr 37

Dan Kareliusson (SD): Ja, det kommer säkerligen att bli stora förändringar i det här projektet – det är jag övertygad om.

Den lösning som nu ligger, bussterminalen som inte ligger där nuvarande bussar stannar, är ju väldigt provisorisk och kommer att hindra fullföljande av projektet enligt andra experter som har granskat det hela.

Jag tycker att det är en stor förändring av hela projektet och borde tas upp rätt så omgående för diskussion.

Anförande nr 38

Landstingsrådet Rosdahl (M): Jag glömde förut att säga tack för frågan – det var oartigt av mig.

Frågan har två delar. Slussen – det hör inte till den här församlingen. Sedan kan vi tänkas bli hyresgäster i ett garage. Det har ännu inte påbörjats. Därför kommer ingen omförhandling av det här avtalet att initieras från landstingets sida, men däremot är vi ju en part i förhandlingarna och jag är naturligtvis beredd att sitta ned vid förhandlingsbordet, om Stockholms stad har nya lösningar som innebär att omförhandling behövs.

Anförande nr 39

D a n K a r e l i u s s o n (SD): Ja, då nöjer jag mig med det och tackar så mycket för det svar jag har fått.

Anförande nr 40

Landstingsrådet R o s d a h l (M): Tack så mycket! Jag tänkte bara konstatera att det är angeläget att Stockholmspolitikerna nu fortsätter processen och att de kommer framåt i det här arbetet.

Och om det behövs omförhandlingar så sätter vi oss gärna ned vid förhandlingsbordet och diskuterar, därför att för Stockholms tillväxt är av allra största vikt det här projektet kommer i hamn så fort som möjligt.

Fråga 5

Förste vice ordföranden: Det är en fråga av Dag Larsson (S) till sjukvårdslandstingsrådet Marie Ljungberg Schött (M): Är du nöjd med det nuvarande avtalet avseende jourläkarbilar?

Anförande nr 41

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Tack så mycket, ordförande! Jag tror att väldigt många av oss är oroade över hur det ser ut på våra sjukhus i länet för närvarande med tanke på belägningsgrad och överfulla akuter. I den diskussionen är det ju extra viktigt att fundera på alternativen, varvid jourläkarbilarna är ett mycket viktigt alternativ som kan lätta på trycket på sjukhusen.

I fredags kunde vi läsa en mycket intressant artikel där man följde jourläkaren Anders Flodin mellan 17.00 och 05.00. Under den tiden hade han två stycken hembesök. Det var tydligen ganska vanligt att det bara var två hembesök under en hel natt som en jourläkare tjänstgör. Det är mot den bakgrunden jag ställer frågan till dig, Marie, om du är nöjd med det nuvarande avtalet avseende jourläkarbilar.

Anförande nr 42

Landstingsrådet L j u n g b e r g S c h ö t t (M): Tack, herr ordförande, ledamöter! Och tack, Dag, för den här frågan. Det är en jätteviktig fråga.

Jag tycker att jourläkarbilarna är en mycket viktig resurs som vi har i vår sjukvård, men jag tycker att den borde utnyttjas mycket, mycket mer. Du minns säkert, Dag Larsson, hur jag har kämpat i många år för att behålla jourläkarbilarna när tidigare S-ledd majoritet ville få bort dem. Jag är oerhört glad att de finns kvar, därför att en utsänd jourbil på rätt plats i rätt tid gör det möjligt att få en medicinsk bedömning på plats i hemmet, och det gör det mycket enklare inte minst för gamla och barnfamiljer som slipper åka in till akutsjukhusen.

Svaret på din fråga är: Nej, Dag, jag är faktiskt inte nöjd med hur det här avtalet ser ut. Det ger inte tillräckliga incitament för dem som bokar upp i systemet att skicka bilarna och läkarna till dem som verkligen behöver. Det vill jag ändra på, och jag vet att hälso- och sjukvårdsförvaltningen tillsammans med Vårdguiden arbetar intensivt just nu för att försöka få bättre incitament och ett bättre avtal. De har lovat att komma med reviderade riktlinjer redan inom tre veckor, och det tycker jag vi ska vara glada för och titta på hur de kommer att se ut.

Anförande nr 43

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Nej, jag hade heller inte förväntat mig något annat svar. Det är ju en helt otillfredsställande situation vi har, där vi har byggt upp ett jourläkarbilssystem som knappt används. Vi har gjort en basbeställning som handlar om att det ska genomföras 6 000 besök om året, och för närvarande ligger det på 2 000 besök om året – men landstinget betalar för 6 000. Förutom att det är dåligt för enskilda individer är det också dålig hantering av medborgarnas pengar, därför att snittkostnaden för varje hembesök som jourläkarna gör nu ligger på 13 620 kronor. Det är helt orimligt att betala för en verksamhet som vi faktiskt inte använder fullt ut, så jag ser fram emot att man skyndsamt kommer fram till att ens uppnå de 6 000 besöken.

Avtalet slöts 2012, så det har under flera års tid varit ett kraftigt underutnyttjande av en mycket, mycket önskvärd resurs till sjukvården.

Anförande nr 44

Landstingsrådet L j u n g b e r g S c h ö t t (M): Jag håller med om att vi ska utnyttja detta mycket, mycket effektivare. I dag finns det fyra stycken jourbilar. De är i drift mellan 17 och 08 alla vardagar och dygnet runt på röda dagar och helgdagar. Det här ska ju vara en stor resurs i vår sjukvård och självklart ska den utnyttjas.

Jag tror att en del av svaret kan ligga i att det är en utmaning att göra det här känt bland stockholmarna, så att man vet att man kan ringa till 1177 Vårdguiden eller SOS Alarm och be att få hem en läkare under de här tiderna. Här tror jag att vi har en viktig uppgift att genomföra informationssatsningar, så att möjligheten till hembesök blir känd bland stockholmarna, men också så att man arbetar med effektivt med detta instrument hos 1177 Vårdguiden.

Anförande nr 45

Landstingsrådet L a r s s o n (S): Ånyo tycker jag att du ger ganska bra svar, Marie. Men jag hoppas att du också skrider till aktivitet och faktisk handling nu!

Jag vill minnas att du och jag började diskutera jourläkarbilar bland annat för barnfamiljer i en debatt under valrörelsen 2010 när vi möttes i Radio Stockholm, där du redan då lovade att man skulle se till så att vi skulle ha ett fungerande jourläkarbilssystem för barnfamiljerna i länet. Nu befinner vi oss i början på 2015. Vi kan konstatera att medborgarnas pengar rinner iväg, och vi har fortfarande inte ett fungerande jourläkarbilssystem.

Du säger bra saker nu – men du har haft väldigt många år på dig i ansvarig ställning att se till att den här verksamheten börjar fungera. Nu är det dags att äntligen se till att vi inte betalar för någonting som inte sker!

Anförande nr 46

Landstingsrådet L j u n g b e r g S c h ö t t (M): Jag kan bara svara att här och nu är det jag som är ansvarig för de här frågorna, och jag kommer att följa dem oerhört noga.

Jag vet att förvaltningen håller på med det här arbetet, och vi ser att det kommer att komma reviderade riktlinjer inom tre veckor.

Jag ska se till att det fungerar. Jag tycker att de här bilarna ska vara en tillgång för alla äldre och sköra patienter och för familjer med små barn. Man ska inte i det läget behöva bege sig iväg till akutsjukhuset.

Jourläkarbilarna är också en viktig del i planen Framtidens hälso- och sjukvård, som vi just har fått berättat för oss om, för att avlasta de stora akutsjukhusen och akutmottagningarna.

Att utföra så mycket vård som möjligt utanför akutsjukhusen ligger helt i linje med det som vi alla här inne har kommit överens om när det gäller Framtidsplanen, och där är de här bilarna en oerhört viktig resurs så vi ska se till att utnyttjas fullt ut.

Fråga 6

Förste vice ordföranden: Det är en fråga av Karin Michal (MP) till hälso- och sjukvårdslandstingsrådet Anna Starbrink (FP): Är det verkligen inte möjligt att hitta en organisatorisk lösning för att behålla den välfungerande och välbehövliga vård som finns på stressrehabiliteringen?

Anförande nr 47

Karin Michal (MP): Apropos inte så väl utnyttjade resurser är det ju så att stressmottagningen på Danderyds sjukhus ska stänga den 1 juni. Den bedriver en mycket god vård i samarbete med Stressforskningsinstitutet på KS. Den är välrenommerad. Dess enda "fel" är att den i Alliansens ögon är ett slags organisatorisk anomali, för den bör inte vara på ett akutsjukhus och den tillhör inte heller Vårdvalet.

Jag tycker inte heller att den bör höra till ett akutsjukhus, och det tycker inte heller de på mottagningen själva. Det har funnits lokaler på förslag, som dock har avvisats.

Min fråga till Anna Starbrink är: Går det verkligen inte att tänka lite, lite grann utanför boxen här och försöka hitta en organisatorisk lösning så att den här mottagningen ska kunna fortsätta?

Anförande nr 48

Landstingsrådet Starbrink (FP): Ordförande, fullmäktige! Tack, Karin, för din fråga om stressrehabiliteringen på Danderyds sjukhus.

Beslutet om att utöka stressrehabiliteringen i flera delar av länet och skapa valfrihet genom vårdval togs under förra mandatperioden. Man kan spåra det tillbaka till 2012 och med ytterligare beslut under 2014. Syftet är förstås att utveckla vården och erbjuda fler patienter möjligheten. Vi vet att den stressrelaterade ohälsan ökar och att vi behöver möta de behoven. Snart finns det åtta aktörer som erbjuder stressrehabilitering runt om i länet.

Samtidigt är det så, som vi har hört av Henrik Gaunitz tidigare i dag om den vision som vi har, som handlar om att göra vården mer tillgänglig, och ha en hög kvalitet förstås men också en hög effektivitet, och att man kan få vård på rätt ställe till rätt kostnad, att Framtidens hälso- och sjukvård bland annat innebär att den vård som inte behöver akutsjukhusens resurser inte heller ska ges av akutsjukhusen.

Självklart förstår jag att förändringar kan vara jobbiga för såväl patienter som personal. Därför fattade också hälso- och sjukvårdsnämnden förra mandatperioden beslut om att förlänga Danderyds sjukhus uppdrag så att de skulle få bästa tänkbara förutsättningar att genomföra den här förändringen, och sedan oktober förra året finns vårdval och antalet som nu erbjuder vård för den här gruppen har – inom kort i alla fall – fördubblats. Det är en positiv utveckling som jag ser det.

Jag tycker att beslutet att införa vårdval på det här området var ett klokt och bra beslut av den förra hälso- och sjukvårdsnämnden, och jag tycker att inriktningen att akutsjukhusens resurser ska användas till de patienter som behöver just akutsjukhusens resurser är riktig. Så jag står bakom det beslut som den tidigare nämnden har fattat.

Anförande nr 49

Karin Michal (MP): Vi hade en väldigt bra utbildning i torsdags, faktiskt i detta rum, med bland andra professor Bo Burström vid Centrum för epidemiologi och samhällsmedicin på KI. Han påtalade risken med att sätta likhetstecken mellan efterfrågan och behov inom sjukvården. Vi talade också om de ökande kostnaderna för Vårdvalet. Det har nyligen framkommit i pressen att vårdvalet logopedi har ökat från 50 till 160 miljoner. Det kunde i och för sig kanske ha varit rimligt, men samtidigt visar ju vår egen landstingsrevision att den kraftiga ökningen av antalet besök i många fall inte varit medicinskt motiverad.

Jag tycker att det finns ganska stor risk för att det kommer att ske när man nu skapar många nya stressmottagningar, som knappast kan ha samma kompetens – för det finns inte så mycket kompetens som den nedlagda mottagningen.

Anförande nr 50

Landstingsrådet Starbrink (FP): Nu vidgades frågan till vårdval över huvud taget. Jag är ju en varm anhängare av vårdval och kommer att medverka till att vi inför fler vårdval, därför att det är viktigt att patienterna får möjlighet att välja. Det är också viktigt, tycker jag, att vi har många olika aktörer som bidrar till vården.

Visst är det så att vi kan se att en del av våra vårdval kan vara kostnadsdrivande. Då ska vi jobba mot det – vi ska inte ha onödiga insatser, eller att man överbehandlar eller så. Men att lyfta fram logopedin och säga att det är dåligt – ja, då har man nog inte träffat så många av de föräldrar som tidigare har fått stå i kö och desperat väntat på hjälp för sina barn! De är tacksamma att den möjligheten finns.

Jag tycker att vi ska vara noga och hushålla med resurserna, men vi ska inte göra det genom att ha långa köer. Vi ser ett stort behov av mera insatser för människor som drabbas av stressrelaterad ohälsa. Det behovet tycker jag att vi ska möta, och det kan vi göra genom vårdvalet.

Anförande nr 51

Karin Michal (MP): Jag ser inte heller någon anledning att inte ha fler mottagningar, men vad jag ifrågasätter är stängningen av den mottagning som har specialistkompetens, som redan nu fungerar som ett nätverk för de andra mottagningarna som finns. Den borde också få finnas tycker jag. Det är en sammansvetsad, vältrimmad personalgrupp. Det går fort att riva ned en personalgrupp inom sjukvården men det kan ta år att få en välfungerande personalgrupp att komma i gång igen.

Okej för vårdval, men varför kan inte den här få vara kvar också? Det är min synpunkt.

Anförande nr 52

Landstingsrådet Starbrink (FP): Jo, jag håller fast vid Framtidsplanen och den idé som jag trodde att vi allihop stod bakom, nämligen att den vård som inte behöver akutsjukhusens resurser inte heller ska utföras av akutsjukhusen. Men där tycker vi uppenbarligen olika.

Som en avslutning vill jag ge ett bra lästips. I dagens Svenska Dagbladet finns det en fin artikel som handlar om Gustavsbergs vårdcentral, som verkligen har flyttat fram positionerna när det gäller att stötta och hjälpa patienter med psykisk ohälsa, som bland annat kan vara stressrelaterad. Det får bli dagens lästips för den som vill fördjupa sig i vilken fin hjälp man kan få på en del vårdcentraler och behöver kunna få på många fler framöver.

De som behöver mer hjälp än det vårdcentralen kan erbjuda ska självklart ha möjlighet till det. Därför är jag väldigt glad att det nu snart finns åtta mottagningar runt om i länet för dem som har stressrelaterad ohälsa.

Fråga 7

Förste vice ordföranden: Det är en fråga av Håkan Jörnehed (V) till personal- och forskningslandstingsrådet Peter Carpelan (M). Ja, du kan läsa frågan själv. Varsågod, Håkan.

Anförande nr 53

Landstingsrådet Jörnehed (V): Tack så mycket, ordförande! Jag tänker börja med att läsa upp ett mejl jag fick i tisdags förra veckan:

Hej Håkan! För din information: Jag var i dag i kontakt med en av Vårdförbundets huvudskyddsombud på Karolinska i Solna. Totalt kaos på akuten i går, måndag. Vi ringde Arbetsmiljöverket och efterfrågade en akut inspektion och stängning av akuten. Tyvärr kunde inte Arbetsmiljöverket komma så akut och stänga en arbetsplats om det inte var akut fara för någon av personalens liv. Det var nog inte fara för personalen, men för en hel del patienter. Vid 18-tiden på kvällen vistades över 120 patienter samtidigt. I väntrummet satt över 15 patienter som ingen hade tittat på alls. Cirka 50 patienter inne på akuten hade inte påtittats av läkare, varav flera var bedömda röd eller orange – alltså behöver tittas omedelbart. Gamlingar på britsar överallt och en patient hade legat sedan i lördags utan att få vårdplats.

Därför vill jag fråga personallandstingsrådet om du tänker göra några omedelbara insatser för att förbättra arbetsmiljön och patientsäkerheten på KS-akuten i Solna.

Anförande nr 54

Landstingsrådet Carpelan (M): Herr ordförande, ledamöter! Jag tror inte som Håkan Jörnehed att politiken eller jag som forsknings- och personallandstingsråd ska gå in och peta i detaljerna hur verksamheten ska skötas. Det blir säkert inte lyckosamt för vare sig sjukhuset eller vårdcentralerna överlag. Men det jag och politiken ska göra är att dra upp riktlinjer för hur verksamheterna ska kunna utföra sitt uppdrag på bästa sätt, hur en god arbetsmiljö för våra duktiga medarbetare ska kunna ordnas på ett bra sätt och att vi har bästa tänkbara, patientcentrerade vård för dem som är berörda.

Vi har ett gott samarbete med sjukhusledningarna och försöker stötta dem i uppdraget att rent operativt organisera vården. Så bör det givetvis också vara, det vill säga att vi från politiken och jag som ansvarigt råd ser till att vi har riktlinjer och mål för verksamheterna, att vi skapar bra förutsättningar det vill säga att vi har resurser och ekonomi för att driva verksamheten och att vi ska stötta ledningarna i deras viktiga arbete – men inte, som Håkan Jörnehed vill, gå in och peta i detaljerna som hur scheman och annat ska fungera. Jag tror inte på den modellen, verksamheterna kan det här mycket bättre än vi från politiken – men det krävs en stöttning, som jag alldeles nyss beskrev.

Anförande nr 55

Landstingsrådet Jörnehed (V): Då är alltså svaret på min fråga nej.

Du säger att du tycker att man ska tillgodose bra resurser, men det ligger ju ett sparbeting på den här akutmottagningen på 20 miljoner och det innebar att verksamhetschefen hoppade av i december. Det var inte så bra stöttning, kan man tycka!

Nu är det upprättat en paragraf 6-anmälan till Arbetsmiljöverket. Om jag var personallandstingsråd skulle jag vara väldigt orolig för vad det innebär. Det betyder att man från verksamheten måste svara inom fjorton dagar. Det är ju en allvarlig incident!

Om du vill agera så kan du i så fall börja med att ta bort sparbetet på den här akutmottagningen.

Anförande nr 56

Landstingsrådet Carpelan (M): Ser vi till resurser och det sparbetet som Håkan pratar om är det inte alls så, utan här är det fråga om man sedan 2006 har utökat resurserna med nästan 50 procent, och vi har aldrig haft så många läkare och så många sjuksköterskor i våra verksamheter som vi har i dag. Men vi producerar inte tillräckligt mycket vård för de pengar som vi via skattebetalarna pumpar in i verksamheten, och det är klart att det är bekymmersamt, Håkan Jörnehed, att vi inte får ut den effekt som vi egentligen borde ha. Det pågår ett arbete för att se vad vi kan göra för att arbeta på ett bättre sätt för att få ut mer effektivitet av våra verksamheter. Jag tror man måste börja där.

Sedan håller jag med dig om att det också finns brist på vissa personalkategorier, där vi måste stötta. Men även där pågår ett arbete. Resurser tror jag inte är det omedelbara behovet i denna verksamhet.

Anförande nr 57

Landstingsrådet Jörnehed (V): Frågan kvarstår: Varför hoppade verksamhetschefen av i december? Han kände att han inte klarade av det här sparbetet.

Om jag hade varit personallandstingsråd hade jag nog också funderat på varför skyddsombuden måste gå ända upp till Arbetsmiljöverket – varför fanns inte den lyhördheten inom sjukhuset? Hur stöttar du den situationen på sjukhuset?

Man kan fundera på varför det tog så lång tid innan chefsläkaren reagerade. Varför måste det bli så här enormt svårt för de patienter som sitter i väntrummet? Varför måste en MRSA-patient vänta ända från lördag till måndag på att få en vårdplats?

Jag tror ni har rätt mycket att göra där!

Återigen: Hade jag varit personallandstingsråd så hade jag verkligen försökt ta reda på vad som nu händer med arbetsmiljöanmälan och vilket stöd – konkret – man behöver, här och nu. Man kan stå här och säga att vi har jättemånga läkare och sjukvårdspersonal, men de verkar tydligen inte ta emot alla dessa svårt sjuka patienter som finns på KS-akuten!

Anförande nr 58

Landstingsrådet Carpelan (M): Om jag rätt har förstått ansvarig chefsläkare på KS så bedömer han att det inte var någon risk för patientsäkerheten, vilket du påstår. Dock var det långa väntetider, vilket vi alla är överens om givetvis inte är bra.

Det som förts fram i debatten är att det skulle vara aktuellt med någon form av stabsläge, som man kallar det, men chefsläkaren har heller inte bedömt det vara av den digniteten att detta skulle behöva gå i gång.

Det är klart att jag som forsknings- och personallandstingsråd också försöker få en blick över verksamheten ute i verkligheten, som man brukar säga. Jag var där på ett nattligt prao i förra veckan, torsdag till fredag, för att sätta mig in i verksamheten – det gällde då Astrid Lindgrens barnsjukhus. Det är då lättare för mig att träffa verksamhetens personal på plats. Det var mycket öppenhjärtiga samtal, får jag säga, med synpunkter från stort till smått, både allvarligt och mindre allvarligt. Det är alltid intressant för mig att lyssna på hur verksamheten fungerar och inte minst var det intressant att se hur det fungerar på akuten, på barnintensiven och andra vårdavdelningar – förvisso då på Astrid Lindgrens barnsjukhus.

Teamet runt patienterna och ett flertal yrkesgrupper är alltid inblandade, så man måste höra flera olika synpunkter på hur vi ska bedriva en god vård, se till att vi har en bra arbetsmiljö och att patienterna får en god vård och befinner sig i centrum för verksamheten.

Det pågår ett ordentligt arbete och man kommer att bli mycket bättre på detta – men det är allvarligt, som du säger, på sina håll. Det är också stundtals som detta uppträder.

Fråga 8

Förste vice ordföranden: Det är en fråga av Nanna Wikholm (S) till trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons (M): Anser du att indragna busslinjer och pendeltågstrafik skulle bidra till Stockholmsregionens tillväxt?

Anförande nr 59

Landstingsrådet Wikholm (S): Jag har vid ett antal fullmäktigemöten och även i går på trafiknämnden försökt fråga trafiklandstingsrådet om när, var och hur resenärerna i Stockholms län kan vänta sig de neddragningar som aviserats i budget och på olika ställen. Jag brukar inte få något svar på den frågan, så jag tänkte försöka mig på en annan och se om det kommer svar då. Den handlar mera om konsekvenserna av de neddragningar i pendeltågstrafik och busstrafik som står att vänta under innevarande år – kanske under kommande år också, vem vet?

Som vi ser det är det ju en risk att detta påverkar Stockholmsregionens tillväxt och utveckling. Vi är i en tid med nollräntor. Där andra pratar om att satsa sig ur kriser så står vi i en situation där SL i stället väntar med indragna turer, förskjutna investeringar och höjda priser.

Frågan är alltså hur du tror att det här påverkar eller om det bidrar till Stockholmsregionens tillväxt.

Anförande nr 60

Landstingsrådet Tamsons (M): Ordförande, fullmäktige! I år satsar Alliansen mer än någon tidigare majoritet, eller minoritet, i detta landsting har satsat på kollektivtrafikens drift, det vill säga på den kollektivtrafik vi kör. I år satsas också 6,4 miljarder i investeringar på att bygga ut, förstärka och förbättra Stockholmsregionens kollektivtrafik. Parallellt med detta fortsätter arbetet med att på ett bra sätt landa för att senare kunna driftsätta Citybanan för tätare och bättre pendeltågstrafik, och vi är i full färd med att sätta spaden i marken och borren i berget för den första och största tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen på 40 år – allt finansierat, allt inom ramarna för en ansvarsfull ekonomisk politik för en växande Stockholmsregion.

Det kan nämnas många exempel på de förstärkningar och förbättringar som pågår eller är på gång i form av uppgradering av röda linjen, inköp av nya pendeltåg, förstärkning av lokalbanor och Roslagsbanan och stora satsningar i stort på en hållbar kollektivtrafik i form av att till exempel göra vår fordonsflotta än mer miljövänlig. Jag tror att regionen har mycket att vinna på allt detta arbete.

Jag tror däremot inte på att Socialdemokraternas skattechocker mot allt som rör sig skulle ge ökad tillväxt i Stockholmsregionen. Jag tror inte att hot om nedläggning av Bromma flygplats eller osäkerhet kring bygget av Förbifart Stockholm är bra för Stockholmsregionens tillväxt. Jag tror inte att en regering som höjer skatter på arbete och företagsamhet är bra för Stockholmsregionens tillväxt.

Men jag tror att det är bra att vi i den här församlingen tar långsiktigt ansvar för både kostnadssidan och intäktssidan i kollektivtrafiken, på det sätt vi nu gör – att vi förmår samla oss till beslut som innebär att vi på kort sikt måste trimma, här och var strama åt, för att vi långsiktigt ska kunna fortsätta bygga ut och förstärka hela Stockholmsregionens kollektivtrafik. Det är det som Alliansens politik syftar till. Det är det som den budget vi har fattat beslut om i denna församling handlar om.

Anförande nr 61

Landstingsrådet W i k h o l m (S): Frågor ska ju formuleras så man kan svara ja eller nej, och jag tolkar faktiskt svaret som nej. Även du anser inte att indragna busslinjer och minskad pendeltågstrafik skulle bidra till Stockholmsregionens tillväxt – det är så jag tolkar ditt svar, eftersom du börjar med att diskutera en del saker som vi är överens om är viktiga för den här regionens utveckling.

Det är ju glädjande att du anser och inser att de neddragningar som vi står inför kommer att påverka regionens tillväxt. Jag tror att en del är att det minskar arbetskraftens rörlighet, att det ger mer tid för människor att stå på busshållplatser i stället för att finnas på sina arbetsplatser och utföra produktivt arbete.

Har jag gjort rätt tolkning, att du medger att de neddragningar och den taxehöjning som du har pratat om och föreslagit kan inverka negativt på Stockholmsregionens tillväxt?

Anförande nr 62

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Det finns en sak som påverkar tillväxt i en region mer än någonting annat, och det är om man har en regering som för en tillväxt ovänlig politik när det gäller arbete och företagande, när det gäller viktiga större infrastrukturinvesteringar och säkerheten kring dessa, när det gäller utbildningsreformer och insatser för forskning och utbildning i stort. Där tror jag vi är många som känner oro kring den rödgröna minoritetsregering som vi har i dag.

Däremot finns det, enligt den kunskap jag själv har i nationalekonomi och vad jag har hört mig för om, ingenting som belägger att kostnads kontroll och långsiktig uthållighet som möjliggör fortsatta satsningar på utbyggd och förbättrad kollektivtrafik skulle innebära ett hot mot tillväxt och utveckling i någon region på något sätt.

Att ta ansvar på kort sikt för att möjliggöra att ta ansvar på längre sikt är centralt och viktigt i politiken. Det gäller alla, och vi har alla samma kostnadsutmaningar att möta inom kollektivtrafiken, för vi har i praktiken alla samma ramar när det gäller hur vår kollektivtrafik ska utvecklas ekonomiskt på sikt. Socialdemokraterna har på promillen lika mycket pengar som Alliansen.

Anförande nr 63

Landstingsrådet W i k h o l m (S): Ja, det är väldigt viktigt med långsiktigt ansvarstagande för att vi ska få kontroll över SL:s skakiga ekonomi och kunna genomföra de investeringar och kunna satsa på den drift av kollektivtrafiken som gör att vi kan ha en rörlig arbetskraft och få en tillväxt i den här regionen.

Det är därför det är så beklagligt att det är fyra år sedan landstingsrevisorerna började peka på ett antal stora problem i SL-trafiken. Vi har lagt olika rapporter i AB SL som pekat på långsiktiga åtgärder, där nuvarande minoritet och dåvarande majoritet slagit dövörat till och inte velat låtsas om de problem vi har.

Det är ju därför vi sitter där vi sitter – för att de långsiktiga åtgärderna inte har vidtagits tidigare utan vi står inför en panikinbromsning nu, med indragna turer, med höjt biljettpris och med uppskjutna investeringar.

Jag tror att det är ett hot mot Stockholms tillväxt och utveckling, både om den ska vara hållbar ekonomiskt, socialt och miljömässigt, men också helt enkelt på jobbtillväxten och människors möjligheter i den här regionen.

Anförande nr 64

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! En bra kollektivtrafik bygger man genom att man tar långsiktigt ekonomiskt ansvar. Det har också Alliansen gjort. Vi tog över en kollektivtrafik med nära nog miljardunderskott efter valet 2006. Vi betalade tillbaka en stor skuld i form av underhålls- och reinvesteringsarbete i stora delar av Stockholmsregionens kollektivtrafik, och vi samlade oss samtidigt till att börja bygga nytt och bygga ut.

Nu står vi inför ett nytt vägval, och det handlar om att nå långsiktig kostnadskontroll och ekonomiskt ansvarstagande för att kunna landa många av kommande och redan beslutade investeringar.

Jag kan notera att Socialdemokraterna som svar på den utmaningen – där vi från Alliansens sida presenterar ett skarpt och stundtals på kort sikt också tufft program för att nå den typen av uthållighet i kollektivtrafikens ekonomi – bara har två svar att ge. Det ena handlar tydligen om att vi ska ha någon form av busskörfält. Det är vällovligt och fint, men jag tror inte det är svaret på en kostnadsutmaning. Det andra handlar om att införa en kostnadsdrivande politik när det gäller våra intäkter. Jag tror inte heller det är ett svar på en kostnadsutmaning.

Det är kort sagt inte svar på kollektivtrafikens kostnadsutmaningar i Stockholmsregionen som Socialdemokraterna har.

Fråga 9

Förste vice ordföranden: Vi har några minuter på oss och hinner med en fråga till. Den sista frågan ställs av Susanne Nordling (MP) till barn- och äldrelandstingsrådet Ella Bohlin (KD): Har Alliansen till avsikt att åter ta upp frågan om att anställa hygiensjuksköterskor som kan stötta förskolorna i arbetet med att minska sjukdomsspridningen?

Anförande nr 65

Landstingsrådet N o r d l i n g (MP): Tack, ordförande, fullmäktige! Försäkringskassan visar att vi har höga siffror i februari och mars och att siffrorna stiger här i Stockholms län. Många av oss som har närstående och familjer kan intyga att februari och mars är en tuff tid när det gäller att vabba och ta hand om barn.

Antalet barn i barnomsorgen har sedan 1970-talet stigit och stiger fortfarande. Det visar sig att luftvägsinfektioner till 20–30 procent kan hänföras till förskolevistelsen i sig. Detta kan i sin tur leda till onödig användning av antibiotika, men också en ökad risk för bakteriella komplikationer.

Nu finns det faktiskt utländska studier som visar på att mag- och luftvägsinfektioner kan minska med strikta hygienrutiner. Det är med anledning av detta som vi valde att vid förra fullmäktige lägga en motion ...

(Förste vice ordföranden: Ställ frågan nu! Du har bara en minut vet du, det är svaranden som har två.)

Har Alliansen för avsikt att återuppta frågan om att anställa hygiensjuksköterskor som kan stötta förskolorna i arbetet med att minska sjukdomsspridningen?

Anförande nr 66

Landstingsrådet **B o h l i n** (KD): Ordförande, ledamöter! Tack för frågan, så här i förkylningstider! När vi behandlade den här motionen i fullmäktige den 20 januari 2015 instämde vi tydligt från Alliansens sida i motionärens intentioner, nämligen att landstinget ska bidra med kunskap och kompetens för att förbättra hygienarbetet på våra förskolor i länet. Det är självklart!

Det görs redan väldigt mycket på det här området. Vi tillhandahåller till exempel utbildningar, råd och rekommendationer för förskolornas arbete med hygienfrågor. Det är främst Smittskydd Stockholm, som är en myndighet, och Strama Stockholm som jobbar med de här frågorna.

Det finns mycket utbildningsmaterial om hygieniska riktlinjer som utarbetats specifikt för förskolorna i vårt län. Smittskydd Stockholm gör enskilda besök på förskolor, och i de fall det finns problem med något ämne kan man tillkalla Smittskydd Stockholm speciellt.

Vi utbildar också kommunernas miljö- och hälsoskyddskontor med anledning av de lagstadgade kontroller som de genomför på våra förskolor.

Sammantaget: det finns råd och riktlinjer, det finns utbildningar som förskolepersonal deltar i och det utförs kontroller och stödbesök för att se hur det går i förskolorna. Att anställa hygiensjuksköterskor som besöker varje förskola är något som till exempel Västra Götalandsregionen har gjort. Där har man också fått väldigt positiva resultat. Men det här är en budgetfråga för oss. Vi har inte detta med i budgetförslaget, och hygiensjuksköterskor kan närmast beskrivas som en bristvara. Det vet vi.

Jag är ändå öppen för att föra en diskussion om detta. Jag tycker att det är väldigt viktigt att vi alla som kan bidrar till att minska smittspridningen och därmed minska kostnaderna för VAB. Jag vill också understryka att det är kommunen som har huvudansvaret för förskolan, och den ordningen ska vi inte ändra på.

Det korta svaret är: nej, inte i dagsläget. Det här är en fråga om ekonomi och resurser.

Anförande nr 67

Landstingsrådet **N o r d l i n g** (MP): Det är ju intressant. På en direkt fråga från SVT svarar du att du är intresserad av att ta upp diskussionen men nu säger du nej. Bra, då vet vi hur du ställer dig i frågan – då är diskussionen inte öppen. Och när det gäller hygiensjuksköterskor så vill du inte föra en diskussion samtidigt som både utländska och svenska studier visar att de faktiskt har effekt.

Anförande nr 68

Landstingsrådet **B o h l i n** (KD): Då vill jag påminna dig, Susanne, om att vi arbetar utifrån verksamhetsår. Vi har ganska nyligen antagit en budget. Det kommer också en ny budget. Det jag menar är att jag är öppen för en diskussion i framtiden kring dessa frågor. Jag stänger inte dörren, jag är öppen för en diskussion. Men i den budget som vi har antagit finns som bekant inte det utrymme.

Du vet lika väl som jag att landstinget har en ansträngd ekonomi. Vi gör redan jättemånga insatser på det här området genom Strama och Smittskydd Stockholm. Intentionen är väldigt vällovlig och bra, men vi måste också diskutera de ekonomiska ramarna för detta.

Anförande nr 69

Landstingsrådet *Nordling* (MP): Helt kort kan jag ju säga att du hade kunnat besvara frågan med både ja och nej beroende på. Du kan ju inte ändra i den nuvarande budgeten, men däremot kan du öppna diskussionen nu för att vi faktiskt sitter i processen med att utarbeta nästa års budget.

Du hade kunnat besvara frågan med både ja och nej, som jag tolkar dig.

Prisutdelning av Gyllene äpplet

Landstingsrådet *Carpelan* (FP): Det här är väldigt spännande för mig som forsknings- och personal landstingsråd! Jag är oerhört stolt över alla duktiga medarbetare i verksamheten. Vi har cirka 43 000 anställda i vårt fantastiska landsting.

Ett sätt att uppmuntra våra medarbetare att göra ännu bättre insatser är att försöka belöna dem på ett eller annat sätt – i det här fallet med Det gyllene äpplet.

För att belöna duktiga medarbetare instiftade landstinget år 1994 det här priset. Det kan delas ut till anställda i Stockholms läns landsting.

Vad är då Gyllene äpplet? Jo, det belönar initiativ som visar personalens förmåga att omvandla idéer och nytänkande till konkreta resultat i det dagliga arbetet. Det är givetvis för att vi ska stärka patienterna, stärka verksamheten och kollektivtrafikresenärerna som vi ägnar oss åt det här.

Årets två vinnare är goda exempel på det jag nyss sade, nämligen att pristagarna först och främst får en belöning. Vilken belöning är det då? Första priset är 40 000 kronor och andra priset är 20 000 kronor. Jag skojade med vinnarna här utanför och sade: "Ni sticker väl till Arlanda direkt när ni får de här pengarna." Men riktigt så är det inte. Pengarna ska givetvis användas i kompetensutvecklingsinsatser i de respektive verksamheterna. Vinnarna får dessutom ett vackert konstglasäpple och, som sig bör, ett diplom för att vi som arbetsgivare ska visa vår uppskattning för de fantastiska insatser som man gör.

Första priset går till Christina Sundman. Hon har utvecklat en simulator för bättre munhälsa vid Kliniskt träningscenter på Jakobsbergs sjukhus där hon har arbetat som utbildningsansvarig. Hon kanske själv säger något om vad detta handlar om. Jag fick en liten introduktion alldeles nyss.

Juryns motivering lyder: För att med fokus på äldres livskvalitet, där munhälsan är av central betydelse, på ett innovativt sätt och med en mönsterskyddad munsimulator ha förbättrat kunskap, omvårdnad och behandling.

Välkommen upp, Christina Sundman! Jag delar ut ett konstglasäpple, och du får också diplom och blommor.

Christina Sundman: Det är en jättestor ära att få ta emot det här priset i något av ett bortglömt område – äldres, sköras munhälsa. Ett utbildningskoncept som går hand i hand med såväl vårdutveckling och patientsäkerhet som vikten av att bevara god munhälsa som en naturlig del av god vård och också ökat välbefinnande.

Dagens studenter inom hälsoprofessionerna är våra framtida medarbetare. Det är också nu som vi behöver lägga grunden för livslångt lärande, kunskap och förhållningssätt. Genom att identifiera kunskapsluckor, förbättringsutrymme, skapar vi nya förutsättningar för både nya och befintliga medarbetare.

Detta munhälsoprojekt hade inte varit möjligt om inte samverkan hade fungerat fantastiskt bra. Olika professioner och verksamheter har mötts och arbetat mot ett gemensamt mål. SLL är en organisation som möjliggör och främjar nytänkande och innovation i framkant.

Den här typen av gemensamma förbättringsarbeten har inte alltid varit självklara. Vägen har inte varit utstakad och arbetet har inte genomförts tidigare. Vi har brutit ny mark och funnit hur roligt det är med nytänkande, gemensamt skapande och teamarbete.

Ett stort tack till min man, tandtekniker Kjell Sundman, Anders Lindunger, kreditchef på Folk tandvården, Håkan Uvhagen, FOU Nu, Håkan Erlandsson, Maria Rothlin och Åsa-Maria Birgersson på Jakobsbergsgeriatriken, till SLL Innovation, länets lärosäten och er alla som främjar innovation, nytänkande och utveckling för att ni värnar om den äldre, sköra personens bästa möjliga förutsättningar att uppleva god hälsa som naturligtvis går genom munnen.

Jag vill rikta ett särskilt tack till Eva Henriksen, till Martin Anderton, Annika Blomgren och vår sjukvårdsdirektör Mikael Ohrling, SLSO, för att ni ser kreativa möjligheter till utveckling, evidensbaserad praktik inom hälso- och sjukvård, stöder kompetensutveckling och skapar förutsättningar för att vi gemensamt utvecklar vården i linje med Framtidens hälso- och sjukvård. Stort tack!

Landstingsrådet Carpelan (FP): Stort tack för det, Christina Sundman!

Andra priset går i år till de åtta sammankallande sjuksköterskorna och en undersköterska för ortopediklinikens fokusgrupper på Södersjukhuset.

Juryns motivering lyder: För ett uthålligt interprofessionellt och evidensbaserat arbetssätt där mätningar är grunden för att leda och utveckla verksamheten för patientens bästa.

Får jag be Marina Eriksson och Kristina Emanuelsson komma fram för att ta emot ett äpple och diplom.

Marina Eriksson: Hej på er! Så jättetrevligt att vara här och få ta emot ett så vackert pris! Det är en mycket stilig belöning som vi får för vårt arbete med fokusgrupper och ständig förbättring. Det finns så mycket utvecklingskraft bland vårdpersonal! Det ska ni veta.

Visserligen har vårt arbete belönats med fina resultat i lokala och nationella mätningar – och vi gillar granskningar – men, handen på hjärtat, hur kul är det att sätta granskningsresultat i bokhyllan när man kan få en så här fin sak?

Kristina Emanuelsson: Våra fokusgrupper kan faktiskt jämföras med utskott i Riksdagen. Vi mäter och granskar för att få kunskap och därmed leda. Fokusgrupperna är tvärprofessionella och verksamhetsövergripande. Målen är väl kända i verksamheten, och ledningen applåderar resultatet.

Marina Eriksson: Nu vill vi avsluta med att säga att fokusgänget, som vi har här uppe på läktaren, består av nio fokusgrupper. Vi vill gemensamt tacka Stockholms läns landstings jury för vårt andrapris i Det gyllene äpplet!

Kristina Emanuelsson: Vi vill också passa på att tacka vår kvalitetsutvecklare Anna-Lena Brantberg och SÖS-ortopedens verksamhetschef och professor Sari Ponzer med ledningsgrupp för stöd och engagemang i vårt arbete för ständiga förbättringar.

Öppningsanförande

Anförande nr 70

Ordföranden: Innan jag nu formellt öppnar dagens fullmäktigemöte är det en liten men väsentlig sak som jag skulle vilja beröra med anledning av det både avskryvda och ofattbara som hände i Köpenhamn i helgen.

Jag tycker att vi ska påminna oss om hur viktigt det fria ordet är, och hur viktigt det är när vi utövar vårt demokratiska ansvar – som vi ska göra här i den här salen många gånger om och särskilt i dag. Och när vi utövar vårt uppdrag ska vi göra det med respekt för åsikter av olika slag och för människors olika värderingar.

Det här är ibland så självklart för oss, men jag tror att det vore bra om vi oftare – många gånger oftare – satte stort värde på att vi kan göra det och att vi har möjlighet att slå vakt om detta som är så väsentligt för ett samhälle som är bra att leva i.

Därmed förklarar jag dagens sammanträde öppnat!

§ 28 Reglemente för landstingsrevisorerna i Stockholms läns landsting

Anförande nr 71

Landstingsrådet Rosdahl (M): Fru ordförande! Revisorskollegiet har lämnat förslag till nytt reglemente för landstingsfullmäktige att fastställa. Bakgrunden till förändringarna är den politiska organisationen som fullmäktige fattade beslut om i höstas.

Revisionen har utökats med fler ledamöter i revisorskollegiet, antalet revisorer i respektive revisorsgrupp är nu sju, vilket påverkar innehållet i reglementet.

Dessutom innebär den nya organisationen att fördelningen mellan de olika revisorsgruppernas ansvarsområden förändras när vissa verksamheter upphör och andra verksamheter tillkommer. Förhoppningen är att revisionen nu, när de får fler ledamöter, ska få en rimligare arbetsbörda. Därmed yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag!

§ 29 Översyn av bolagsordningar och ägardirektiv för bolagen med anledning av ny politisk organisation

Anförande nr 72

Landstingsrådet Rosdahl (M): Jag ska be att få göra en kortfattad inledning även på den här punkten. Vi har ju redan diskuterat en del redan under punkten enkla frågor.

Landstinget står inför stora utmaningar. Det är vi överens om. Den kanske största är att se till att moderniseringen och utbyggnaden av sjukvården i länet kan ske med kontroll över kostnaderna. Vi har ju också fått en information mellan kl. 11 och 12 här i dag om Framtidens hälso- och sjukvård och NKS. Det här arbetet, att genomföra en moderniserad sjuk-

vård utan att kostnadsökningstakten blir för hög måste genomföras ute i verksamheterna, ute på våra sjukhus och ute på våra vårdenheter.

Verksamheterna måste också ges förutsättningar och stöd i arbetet. Det är fråga om att skaffa en effektivare styrning av våra verksamheter. Denna effektivare styrning har varit ett av huvudsyftena med den nya politiska organisationen, som fullmäktige alltså fattade beslut om i höstas.

I sak innebär det att landstingets ägarstyrning tydligare knyts till det nyinrättade ägarutskottet och Landstingshuset i Stockholm, LISAB. En rad följdändringar genomförs också i ägarpolicyn och de generella ägardirektiven för landstingets bolag. Genom de här förändringarna ges landstinget bättre möjligheter att utöva ett aktivt ägarskap över bolagen. En liten men viktig del i ärendet är också att tillägg till de generella ägardirektiven säkerställer allmänhetens insyn när ett uppdrag lämnas över av bolag till privat utförare.

Det visar också att en stärkt och kontrollerad ägarstyrning inte står i motsatsförhållande till öppenhet och transparens. Snarare är tydlighet i hur bolagen styrs en förutsättning för att allmänhetens intresse kan tas till vara. Därmed yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 73

Tom as Eriksson (MP): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare! Från Miljöpartiets sida är vi positiva till att den styrande minoriteten, och framför allt Moderaterna, nu äntligen har börjat bry sig om sin roll som ägare av våra bolag och inte minst för våra akutsjukhus.

Ofta brukar man anklaga just Moderater för att vilja styra landsting eller kommuner som företag, men det kan man verkligen inte anklaga moderaterna i den här församlingen för! Om våra akutsjukhus hade varit företag så hade de varit nedlagda och konkursade för länge sedan.

Samtidigt måste vi också säga att vi är positiva till de förändringar som har gjorts den senaste tiden från den styrande minoriteten – borttagande av produktionstak och avkastningskrav genomförs nu till exempel. Vi delar även sjukvårdslandstingsrådets åsikt om att trenden att ge mer pengar till verksamheter som levererar mindre och mindre resultat inte är en långsiktigt hållbar väg framåt.

Det finns emellertid också delar i det här förslaget som trots allt är värda att problematisera. Den styrningsmodell som vi nu fattar beslut om är i vissa delar ganska okonventionell. Den bygger i väldigt hög grad på delegation och på funktion hos en enda person, nämligen landstingsdirektören, som får en stor och stark roll att styra många av bolagen, antingen direkt eller indirekt.

Det här uppfattar vi i Miljöpartiet som något problematiskt från demokratisk synvinkel, framför allt när det gäller den stora delegationsrätt i form av ekonomisk delegation som ges landstingsdirektören.

På det stora hela vill vi säga att vi anser att de åtgärder som nu föreslås kan beskrivas som ett första steg på en lång resa för att hantera de framtidsutmaningar som landstinget står inför. Vi hörde här under frågestunden Torbjörn Rosdahl betona några av de utmaningarna. Vi har som sagt behov av att inte enbart öka produktionstakten i våra verksamheter samtidigt som vi ska erbjuda rimliga arbetsvillkor för vår personal och för den delen samtidigt få kontroll över en skenande kostnadsutveckling.

I Bibeln står att sent ska syndaren vakna. Det är ju ganska tydligt att efter åtta år i majoritet är uppvaknandet nu tämligen sent. Jag skulle ändå vilja passa på att ställa ungefär samma fråga till landstingsrådet som Erika ställde förut, under frågestunden: Vilka ytterligare åtgärder planeras för att stärka ägarstyrningen, och när får vi i så fall se dem i beslutsunderlag?

Anförande nr 74

Landstingsrådet Rosdahl (M): För det första, Tomas, vill jag tacka dig för att du stöder det här förslaget till största delen!

Din retorik om att gå till Bibeln är något som jag gillar, jag som har gått i söndagsskola mycket när jag var liten. Jag förstår vad du pratar om.

Däremot förstår jag inte riktigt om du inte var vaken eller om du kanske var föräldraledig på senaste mötet med arbetsutskottet. Då gick vi nämligen igenom de här sakerna ganska noga. Landstingsdirektören informerade, men det gör vi gärna en gång till om du vill, så att du är med på banan.

Ett exempel på vad som sker och vad som kommer att ske är vi nu ser över ersättningsmodellen. Som jag berättade tidigare går vi nu in i Framtidens hälso- och sjukvård vilket kanske är den största förändringen någonsin. I och med det måste vi också kunna ersätta på ett sätt som räcker över flera år, så att man vet vilken summa pengar man har. Man vet också vilken kostnadsökningstakt man har råd med. Det är unikt. Det här är det enda landsting eller region i Sverige som har råd med en ökning.

Det vore faktiskt irriterande om man inte kunde respektera att vi har råd med en kostnadsökningstakt på 3,5 procent, vilket inte är litet pengar i en budget på över 80 miljarder.

Budgetdisciplin och att förmågan att arbeta och ta till sig nya rutiner arbetsmetoder, forskning och utveckling snabbare och lämna de gamla rutinerna är viktiga.

Jag tänkte på mig själv häromdagen. Jag är ett exempel på hurdan man inte ska vara. Jag gick med två olika system, jag gick med en kalender i min *smartphone* och med en papperskalender. Jag tyckte att papperskalendern var väldigt bra, men det här tog massor med tid. Det är likadant ute i verksamheterna. Man måste våga lämna det gamla. För min del tog det bara fyra och ett halvt år! Jag hoppas att vår verksamhet är snabbare.

Anförande nr 75

Tomas Eriksson (MP): Tack, Torbjörn, för recensionen av mitt anförande! Jag kunde som sagt inte vara med på senaste sammanträdet med arbetsutskottet av den enkla anledningen att barnvakten, min svärmor, var sjuk, men jag har fått en ganska god genomgång av det som sades på själva mötet.

De här frågorna och problematiseringen kring delegationsrätten kvarstår trots den diskussion som tydligen hölls där. Så som jag tolkar lagar är det tveksamt om vi har rätt att ge en sådan här stor och omfattande delegationsrätt till en och samma person.

Jag skulle uppskatta om du kunde bemöta detta i sak snarare än att vara så övergripande eller oprecis i din motargumentation.

§ 30 Ändring av bolagsordning för Locum AB

Anförande nr 76

Landstingsrådet **Rosdahl (M)**: Fru ordförande! I samband med införandet av den nya politiska organisationen i landstinget fattades i höstas också beslut om att styrelsen för Locum AB bör utökas till nio ledamöter och nio suppleanter. I och med det krävs en ändring av bolagsordningen för Locum AB. Det är det som är ärendet i dag.

Jag önskar dessutom att fullmäktige ska kunna välja nya ledamöter och suppleanter i dag och att beslutet på den här punkten därför också ska förklaras omedelbart justerat.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag!

§ 31 Motion 2012:28 av Yvonne Blombäck och Annika Hjelm (MP) om att inrätta en gemensam trafikledningscentral för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen

Anförande nr 77

Malin Karlsson (MP): Ordförande, ledamöter, åhörare och ersättare! Miljöpartiet tackar för svaret, och vi anser att motionen är besvarad. Jag vill ändå ta upp några saker i den här delen.

Vi tycker att det är extremt viktigt att samarbetet mellan kundtjänst och entreprenörerna fungerar bra. I det samarbetet måste man se till att förvaltningen också bli lite bättre. När det gäller samråden mellan trafikförvaltning och entreprenörerna vill vi att det även i fortsättningen den trafikinformation som behöver översyn ska prioriteras genom att stå högt på dagordningen.

Vi anser också att det är särskilt viktigt att trafikförvaltningen senare i vår ska återkomma till trafiknämnden med en analys av trafikledningsbehovet. Det ser vi fram emot.

Anförande nr 78

Landstingsrådet **Tamsons (M)**: Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag vill bara understryka det som tidigare talare sade, nämligen att det här är ett arbete som vi har skäl att återkomma till både under våren och senare tror jag, för att ständigt sträva efter ett förbättrat arbetssätt, bättre arbetsformer och samordning både mellan trafikförvaltningen och våra entreprenörer och våra entreprenörer som kör kollektivtrafiken och ansvarar för dess olika delar. Men också samordningen mellan våra entreprenörer och övriga aktörer ska tilläggas. De har på olika sätt att ansvara för delar som har bäring på vår möjlighet att ge god information till resenärerna och därmed kunna köra en god trafik utifrån de möjligheter som finns.

Vi har skäl att återkomma till detta ämne och jag vill säga att den här motionen och behandlingen av den är ett uttryck för hurdant det här landstinget är när det är som bäst, det vill säga när vi gemensamt identifierar ett problem och kan enas om att se en väg framåt som vi alla står bakom. Det tackar jag för!

§ 32 Motion 2013:1 av Yvonne Blombäck m.fl. (MP) om att införa enhetstaxa inom kollektivtrafiken

Anförande nr 79

Malin Karlsson (MP): Ordförande, ledamöter, åhörare och ersättare! Jag börjar med att yrka bifall till vårt förslag till beslut som lades i landstingsstyrelsen den 3 februari 2015. Jag vill göra några förtydliganden.

Skillnaden mellan de olika typerna av enkelbiljetter kvarstår, enligt oss. Det är rimligt med olika priser beroende på om resenären har reskassa, köper sms-biljett eller handlar i spärren. Det vi menar med enhetstaxa är att zongränserna ska avvecklas och att dagens priser för resa i en zon ska gälla för hela länet.

Vi vill behålla dagens prissättning på enkelresor i skärgårdstrafiken. SL:s periodkort ska däremot gälla även i skärgårdstrafiken.

Med dessa förtydliganden räknar vi med införande av enhetstaxa på land som blir kostnadsneutralt för SLL.

Ett förslag som ger mervärde för dem som har kort men också ger möjlighet till att fler också köper kort är att vi ökar utbudet. Om Waxholmstrafiken ingår i SL-kortet bedömer vi att fler personer besöker skärgården oftare. Detta gynnar skärgården på många sätt, inte minst de som har fritidsboende. Det gynnar turister och de vänner och bekanta som besöker fastboende.

Vi har också sett att Centerpartiet har framfört detta förslag vilket är intressant på många sätt.

Jag yrkar bifall till vårt förslag till beslut att ta bort zonerna och införa enhetstaxa i hela länet även för enkelresor och reskassa, att utvidga giltigheten för SL:s periodkort till att omfatta även båttrafiken, alltså all trafik som upphandlas av Waxholmsbolaget!

Anförande nr 80

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande och fullmäktige! För oss i Vänsterpartiet är det självklart att vi ska ha en enhetstaxa även för dem som inte har råd att köpa månadskortet.

Vi betalar, som jag har sagt många gånger tidigare i den här talarstolen, samma skattesats oavsett var vi bor i länet. Vi betalar för landstingets viktiga verksamheter såsom sjukvård, Inom sjukvården har vi samma taxor oavsett var vi bor, men vi har det inte för kollektivtrafiken.

I kollektivtrafiken ska de som bor utanför Stockholms stad betala mer. De måste betala dubbelt så mycket om de ska åka kollektivt. För oss i Vänsterpartiet är rättvisa viktigt. Därför röstar vi ja till andra att-satsen om att vi ska införa enhetstaxa i den landburna trafiken.

Ni Sverigedemokrater, ni gick till val på att införa enhetstaxa. Det var inte så många valloften ni gav, har jag läst, till dem som röstade på er i landstinget, men det vallöftet gav ni. Ni svek det här vallöftet till era väljare senast då vi i budgetfullmäktige i december förra året voterade om att införa enhetstaxa i kollektivtrafiken. Då angav ni som skäl för detta att ni var så nya i fullmäktige att ni skulle sitta och lyssna och lära. Men nu har ni uppenbarligen lämnat lyssnandet och börjat ta till orda och skriva skrivelser och interpellationer. I dag har ni därför möjlighet att visa respekt för dem som röstade på er, era väljare, och återinföra enhetstaxa i kollektivtrafiken.

Med detta yrkar vi i Vänsterpartiet bifall till Miljöpartiets andra att-sats att införa enhetstaxa i den landburna trafiken.

Anförande nr 81

Landstingsrådet Tamsons (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Vi i den här församlingen har ju ansvar för många olika saker. Vi har ansvar gentemot de väljare som vi anser har röstat på oss, vi har ansvar i stort gentemot de skattebetalare som betalar sin

landstingsskatt och gentemot de människor, patienter och resenärer som på olika sätt är beroende av att de tjänster, som vi lovat tillhandahålla, fungerar på ett rimligt och bra sätt.

Med det sagt behöver vi säkerställa att vi, när steg tas som förändrar vårt sätt att arbeta eller vårt förhållningssätt till politikens olika delar inom våra ansvarsområden, också har ekonomiska muskler att stå upp för det som vi lovar och det vi verkställer på ett sätt som inte innebär tvärnitar, nödbromsar eller på andra sätt risker för verksamheterna, ekonomiska risker, som i sin tur riskerar att drabba människor.

Jag ska egentligen inte så överdrivet mycket i dag gå in på en debatt som vi förde så sent som i december i anslutning till att vi antog landstingets budget. Man kan väl konstatera på olika sätt att här finns olika aspekter. Då enhetstaxan prövades förra gången kostade den 20–30 miljoner kronor per månad. Den har i olika delar analyserats både när det gäller den direkta kostnaden och när det gäller eventuella överströmningseffekter kopplat till hur människor tenderar att använda och/eller förändra sitt biljetthanvändningsbehov och då landat på runt en halv miljard i kostnad.

För mig som ansvarig för de här frågorna vill jag säga att jag tycker att vi i den här församlingen ska akta oss för att gång på gång väcka frågor och tycka att det är lite kul att ge dem som styr en knäpp på näsan genom motioner eller interpellationer som väcker frågor som faktiskt kräver att vi tar ett litet större ansvar än att bara kasta ur oss att-satser mitt under löpande budgetår.

Mot den bakgrunden tycker jag att motionsbehandling inte är den praxis som gäller för det sätt på vilket vi beslutar om vilka taxor som vi ska ha i kollektivtrafiken, vilken skattesats vi ska ha för landstingsskatten eller för den delen vilka patientavgifter vi ska ha i sjukvården. De frågorna är föremål för vår budgetbehandling, vår budgetberedning, där vi som parti har möjlighet att väcka egna förslag ansvarsfullt men också ta ansvar för att inte stå för dem bara när det gäller att vilja genomföra dem utan att också stå för att finansiera dem.

Det tycker jag inte att den här motionen ger uttryck för. Som sagt, jag tycker inte att den ger uttryck för att vi så sent som i december förra året faktiskt förde en debatt om enhetstaxan där landstingsfullmäktige bestämde sig för att förkasta just den frågan under innevarande budget år.

Jag tycker att ett ansvarsfullt sätt är att det parti som tycker att det här är en viktig fråga går tillbaka till ritbordet, går in och sätter sig och bereder sin budgetmotion till den här församlingen som beskriver hur man vill att en enhetstaxa ska vara konstruerad, ta sig uttryck, när den ska införas och hur den ska finansieras. Därefter får vi ta en debatt i anslutning till debatten om landstingsskattesatser, patientavgifter och annat som då sker samlat och som därmed sätter ramarna för de verksamheter som vi har att ta ansvar för när det gäller både kollektivtrafik och sjukvård.

Jag drar mig också till minnes att vi i samband med budgetlandstingsfullmäktige fattade beslut om att i ganska bred politisk enighet öppna möjlighet för vad som kallades en parlamentarisk utredning som ska se över hur vi på sikt ska kunna nå ett enkelt, rättvist biljettsystem, taxesystem, som till sin konstruktion, sitt utseende och sitt innehåll också ska möjliggöra ökade intäkter för kollektivtrafiken.

Man kan ju välja att *endera* invänta att den parlamentariska utredningen ska få verka, ska få arbeta, ska få lämna ifrån sig i alla fall några slutsatser som man endera är överens om eller inte är överens om *eller* så kan man välja att föregå hela det arbetet och säga att vi är ett par partier här som tycker att vi redan har tänkt färdigt, vi tänker inte ingå i den utredningen utan tänker redan nu slå fast exakt i detalj vad vi tycker utan att ha gått till botten med analyser eller med mer konkreta genomlysningar av de olika tankar och förslag som finns.

Jag tycker kort sagt inte att det är ett ansvarsfullt sätt att agera på när det gäller en så viktig fråga som taxans konstruktion och utseende.

Jag ser indianfjädrarna bakom den gröna kulle som ni vill att vi ska rida mot. Därför tycker jag att det känns allt annat än behagligt att rida i den riktningen just i dag. Välkommen tillbaka i budgetdebatten!

Anförande nr 82

Malin Karlsson (MP): Ordförande, ledamöter! Den här motionen väcktes för ganska länge sedan, och vi har gjort vissa uppdateringar. Frågan i sig är fortfarande aktuell för Miljöpartiet, men vi behöver en gemensam dialog med alla partier för att få en hållbar framtid när det gäller kollektivtrafiken. Vi ser gärna att vi har kloka och smarta diskussioner. Det ser jag fram emot framöver.

Anförande nr 83

Landstingsrådet Wikholm (S): God middag, landstingsfullmäktige, åhörare och presidium! Vi samlas ju här just nu för att diskutera Miljöpartiets motion som väcktes den 11 februari 2013. Det är ju en tid sedan.

Sedan dess har det hunnit hända en hel del saker här i landstinget, i utvecklingen av våra biljettintäkter och när det gäller resandet i kollektivtrafiken. Det var sommaren 2013 som vi äntligen blev av med de gamla remsorna för att få något mer moderna kort! Vi lade också över ansvaret för att hålla reda på de här krångliga zonerna från spärrpersonalen till människor själva. Sedan dess har vi ju sett hur krånglet och köerna kring krånglet har bidragit till att vi inte får de biljettintäkter som vi eftersträvar och inte får de resande i kollektivtrafik som vi eftersträvar.

För några år sedan hade vi en intäktsutveckling och resandeutveckling på cirka 3–4 procent. Någonstans i mitten av 2013 sker någonting som våra tjänstemän på SL inte riktigt kan bestämma vad det är, men det sker någonting som gör att vi numera har en resandeutveckling på 1–2 procent.

Vi har en teori om att en av de saker som händer är att krånglet med Reskassan och zonerna ställer till det så att resandet inte ökar som vi vill.

Det är inte bara vi som tror det. Jag fick ett mejl för några dagar sedan från en man som också hade mejlat till Kristoffer Tamsons, som säkert också har läst det. Jag tänkte att jag skulle dela med mig av brevet till fullmäktige. Det var i samband med att man ville höja priset för alla resenärer som det här brevet kom.

”Jag är en borgerlig väljare, har alltid varit det men i den här frågan håller jag helt med oppositionslandstingsrådet Nanna Wikholm. Hon har helt rätt i att prishöjningar inte löser några problem. Det Socialdemokraterna föreslår” – och i det här fallet Miljöpartiet eftersom vi är helt eniga i denna fråga – ”är att göra SL mer begripligt och därmed mer attraktivt genom att slopa zonsystemet och införa enhetstaxa. - - - Tänk om! Lägg den kostsamma prestige åt sidan, inse att samarbete är bättre än prestige och att billigare och smartare är mer kreativt! Det imponerar mer på mig som väljare och skattebetalare.”

Det är ju många människor i en bred grupp resenärer i Stockholmsregionen som tycker att det är dags att vi gör upp med de krångliga zonerna som också har dränerat SL på pengar. Förra året var förlusten av biljettintäkter – det har vi pratat om många gånger – 450 miljoner kronor. När vi nyligen antog bokslutet för förra året tickade biljettintäkterna ner jämfört med prognoserna för varje månad, och till slut landade SL-trafiken på 160 miljoner kronor.

Därför är det kanske dags att ta itu med det som sägs i den två år gamla motionen, dags att ta hänsyn till alla de saker som har hänt sedan den väcktes och ta ansvar för den bristande resandeutvecklingen och faktiskt fatta beslut om införande av en enhetstaxa, för den är efterfrågad.

Jag vill för den socialdemokratiska gruppens räkning yrka bifall till den andra att-satsen i Miljöpartiets förslag, som handlar om att ta bort zonerna och införa enhetstaxa i hela länet även för enkelresor och Reskassa. Jag vill också att presidiet ställer den att-satsen under särskild proposition.

Anförande nr 84

Karl Henriksson (KD): Ordförande, ledamöter! Det här är ju en debatt som vi har fört ganska många gånger, det vet vi som har suttit som ledamöter i här fullmäktige i några år.

Det vi kan konstatera är att det inte är någon tvekan om att vi behöver göra en rejäl och grundlig översyn av de olika taxorna i länets kollektivtrafik. Jag ser verkligen fram emot den parlamentariska utredning som vi har fattat beslut om ska tillsättas. Jag vill naturligtvis att den ska gå igenom alla de alternativ och möjligheter som finns för hur framtidens taxesystem inom kollektivtrafik ska vara konstruerat. Det är ju inte så att alternativen är att behålla allt som det är i dag eller att införa en enhetstaxa som kommer att dränera SL på intäkter, vilket ju är det som vi har sett som huvudalternativet och som har prövats tidigare.

Jag tror att det är viktigt att vi faktiskt gör en undersökning av vilka effekter olika alternativ ger. Hur ska ett taxesystem vara utformat för att ge SL de intäkter som behövs samtidigt som det uppmuntrar bilister att ställa bilen och i stället åka kollektivt och som samtidigt uppmuntrar folk att gå och cykla som trots allt på många sätt är ännu bättre än kollektivtrafiken, åtminstone för de kortare resorna.

Vi måste se att vi inte har utrett alla de lösningar som vi behöver studera. Vi ska inte gå för snabbt fram i det här arbetet.

Tre ingångsvärden från oss kristdemokrater i den här processen är att taxan ska upplevas som rimlig och rättvis, båtar är också kollektivtrafik och alla resenärer ska göra rätt för sig.

När det först gäller att taxan ska upplevas som rimlig och rättvis så kan vi konstatera att det inte finns några exempel runt om i världen på ett område lika stort som Stockholms län där man faktiskt har infört enhetstaxa. Det finns enhetstaxor i mindre områden, ungefär motsvarande vårt tunnelbanesystem, men då har man oftast någon form av kilometertaxa för områdena utanför. Det finns också exempel på många städer där man har ett zonsystem av något slag. Jag tycker att det är viktigt att vi utreder alla möjligheter med utgångspunkt i hur vi ska få till stånd den bästa samhällsekonomiska effekten och den bästa företagsekonomiska effekten, och att vi samtidigt ska få de intäkter som behövs.

Den andra punkten handlar om att båtar också är kollektivtrafik. På den punkten tycker jag att Miljöpartiet är något på spåren. Vi har varit inne på samma linje, och vi har drivit den frågan i samband med att vi införde pendelbåtslinjer. Därför har vi tyckt att det varit självklart att SL-kortet ska gälla även för de resorna. Vi vill att landstinget ska utreda hur vi på sikt ska kunna införliva Waxholmsbolaget i samma trafiksystem som resten.

Alla resenärer ska göra rätt för sig, är den tredje punkten. Det handlar dels om att det ska vara lätt att betala. Man ska kunna betala på olika sätt och man ska kunna köpa biljett och förstå systemet. Men det är också så att vi måste bli tuffare när det gäller att kontrollera att alla människor som åker med vår kollektivtrafik faktiskt har betalat för sin biljett. Det här är nog en inte oväsentlig delorsak till att SL:s intäkter inte har ökat lika mycket som budgeterat. Det är ju inte så att SL:s intäkter har minskat.

Med detta yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 85

Rickard Wall (SD): Presidium, ledamöter! Jag börjar med att svara på Gunillas propå. Nu har vi kastats in i den parlamentariska utredningen, så vi avvaktar den, så får vi se vad som kommer ut av det arbetet.

Och så tackar jag Karl Henriksson för de ingångsvärden som vi har fått från Centerpartiet. Det är en bra start att påbörja den här processen.

Jag vill också tacka Miljöpartiet och Yvonne Blombäck och Malin för de här förtydligandena. Det är väldigt bra att börja på det sättet, men jag vill ändå be om mer förtydliganden.

Nanna sade att processen har pågått i två år, och nu ska vi se vad som har hänt. När den här motionen väcktes ville Miljöpartiet ha en enhetstaxa, fast det var ospecificerat på vilken nivå. I augusti samma år kom trafikförvaltningen med sitt utlåtande. Då har trafikförvaltningen två utgångspunkter för beräkningarna, nämligen ett differentierat pris, det vill säga 25 kronor och 36 kronor i Pressbyrån och 44 kronor i spärren. Ett annat viktigt antagande är att kalkylen bygger på att det inte ska vara någon överströmning av bilister till kollektivtrafiken vilket vi vet uppstår i någon omfattning när man inför enhetstaxa.

Sedan gör förvaltningen en budgetkalkyl i vad det avser SL:s budget. Då ser man att om man har priset 25 kronor, den lägsta nivån, så blir resultatet minus 300 miljoner och så vidare. Men med en förhållandevis hög enhetstaxa går man plus. Då säger Miljöpartiet i sin respons på det här utlåtandet: Hurra vad bra! Och så argumenterar man för förslaget 35-40 kronor som alltså ger överskott i SL:s kassa. Det är alltså väldigt viktigt att vi har klart för oss att Miljöpartiet i september 2013 argumenterade för en höjning av SL-taxan för befintliga kollektivtrafikresenärer.

Ett år senare hade Miljöpartiet gått tillbaka till ståndpunkten och ville ha priset 25 kronor. Nu i februari kommer de med förtydliganden. Nu säger Miljöpartiet att vi ska ha differentierat pris och räknar med att de 25 kronorna i basen ska leda till ett plus/minusresultat, vilket alltså skiljer sig från det som Trafikförvaltningen räknade fram.

I det läget är det klart att vi i Sverigedemokraterna är intresserade av att få veta hur man har gjort den här kalkylen. När man är ute med moster i faster så kan man ju räkna med att göra vissa saker, men i Sverigedemokraternas terminologi – som vi kommer att använda i den här församlingen – är det så att när vi tror något så säger vi tror, gissar, hoppas, vill och så vidare. Men om ni hör Sverigedemokraterna använda ordet räkna med så finns det substans bakom, då finns det beräkningar som visar det.

Därför, som sagt, utgår jag nu ifrån att vi kan få en kalkyl som visar hur man kan hamna på nollresultat när man har den lägre enhetstaxenivån.

Nu har jag fem sekunder kvar, vad ska jag göra med den tiden? Gå ner, hörde jag. Då gör jag det.

Anförande nr 86

Lukas Forslund (C): Fru ordförande, fullmäktige! Det är ju tydligt att det finns många idéer i olika partier när det gäller frågan om hur taxor ska utformas, hur system ska utformas. Vi har också gått till val med en mängd, som vi tycker, bra idéer.

Vi har också anammat idén om att studera hur båtarna ska kunna ingå i biljettsystemet på ett annat sätt än i dag. Vi har studerat frågan om *happy hour* för kollektivtrafiken om man styr om sina tider för att maximera. Vi har tittat på öppna spärrar. Alla de här frågorna har vi med oss och några ytterligare. Andra partier har med sig andra frågor.

Jag riskerar att uppfattas lite som en papegoja här, men nu kommer jag till frågan om den parlamentariska utredningen som vi ser fram emot att snart få en kallelse till. Den ska studera hur vi kan jämka oss samman för att få ett system som är både effektivt när det gäller att dra in pengar i kollektivtrafiken men som också uppfattas som flexibelt och smidigt för resenärerna så att vi kan få den höga andel resande inom kollektivtrafiken som vi alla brinner för.

Även jag hänvisar till det svar som landstingsstyrelsen har presenterat och ser fram emot den parlamentariska utredningen.

Anförande nr 87

Lennart Kaldérén (M): Fru ordförande, landstingsfullmäktige! Vi behöver intäkterna från SL-trafiken. Vi behöver dem för att de åtminstone ska motsvara 50 procent av kostnaderna, därför att vi skattebetalare står för de andra 50 procenten. Vi behöver dem också för att en taxa måste bygga på kostnadsmedvetande. Det måste vara en förnuftig taxa.

Det är en naturlag att längre resor orsakar högre kostnader. Då måste det också avspeglas i taxan. Därför behöver vi de här zonerna. Zonsystemet har egentligen varit i bruk från 70-talets början, när det så kallade 50-kortet infördes. Det förändrades i någon mån 2006-2007 med tunnelbanan. Vi behöver alltså zonerna.

I det sammanhanget vill jag – inte förvånande – vända mig mot Nanna Wikholm, som sade ”krångel” ett antal hundra gånger här uppe i talarstolen. Det skulle vara krångliga zoner. Vad är det som är krångligt med de här zonerna? De består av linjer utritade på kartor som finns att studera på hållplatser och på nätet i övrigt. Vad är det som är så krångligt med det? Är det krångligt att vi måste ha gränser för zoner? Gränser måste vi ha om vi har en taxa som är uppbyggd på att det ska kosta mer ju längre man reser.

Jag tycker inte att det är krångligt. Jag tror att Nanna, när hon säger att det ska vara enhetstaxa, vill bygga upp en illusion av att alla ska betala så lite med möjligt för att åka med SL. Men då har vi snart inte de intäkter som vi behöver. Jag var med 2006, när vi experimenterade med enhetstaxan och såg det intäktsglapp som började dras igång då, innan vi kunde rätta till det efter valet. Jag vill inte vara med om att vi tappar intäktsmöjligheter i SL beroende på enhetstaxan.

Däremot tycker jag, precis som alla andra, att vi bör se över systemet, eftersom vi behöver ha ett modernt system som är användarvänligt och så vidare.

Med det vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 88

Landstingsrådet Wikholm (S): Jag kände mig lite apostroferad. Jag satt också i SL:s styrelse när vi genomförde enhetstaxa i kollektivtrafiken under 2006. Jag vet att det var en fullt finansierad reform som inte drog över budget.

Det sägs ganska många gånger här i talarstolen att det skulle vara något slags misslyckat experiment. Men det var en av de ingredienser som gjorde att man det året ökade resandet med 5–6 procent. Det är unikt, om vi tittar bakåt på SL. Det var bara det året, när vi införde enhetstaxan och införde trängselskatt, som vi kunde öka resandet på det sättet.

Jag värnar SL:s utvecklingsmöjligheter och biljettintäkter för att kunna fortsätta utveckla trafiken. Då måste vi stoppa blödandet. Då måste vi få upp resandet. Då måste vi ta bort det som hindrar ökat resande. Då kan vi titta på lyckade, genomförda försök med en fullt finansierad enhetstaxa.

Anförande nr 89

Lennart Kaldérén (M): Fru ordförande! Känner du verkligen, Nanna, att du gav hela bilden nu? Okej, du kanske känner så. Men vad hände mer år 2006? Jo, vi hade trängselskatteförsöket. Det skapade en viss effekt på resandet. Det handlade inte enbart om enhetstaxan.

För övrigt är det bara att gå tillbaka till de ekonomiska bokslutsrapporterna från 2006. Enhetstaxan kostade flera hundra miljoner det året.

Anförande nr 90

Landstingsrådet Wikholm (S): Enhetstaxan var kostnadssatt till ungefär 100 miljoner, vilket var ett tillskott som SL fick. Däremot genomförde vi en ytterligare bra reform det året. Det var att höja åldersgränsen från 18 till 20 år för det rabatterade priset. Det var lite dyrare än den rödgröna majoriteten trodde, så där blev det ett visst bortfall. Jag är väldigt glad för att ni fortfarande har kvar det, vilket gör att vi kan låta ungdomar åka till ett lite rimligare pris lite längre under sin tid genom gymnasiet.

Enhetstaxan var en fullt finansierad reform. Vi kan säga det hur många gånger som helst. Det är snarare de experiment som har införts därefter, med olika zoner, som dränerar SL på pengar.

Jag tittar gärna på boksluten. Vi kan ta upp dem på fina bilder här. Jag är lite trött på att det kommer upp uppgifter som inte har något med sanningen att göra. Det är inte så att enhetstaxan dränerade SL på pengar. Den reformen var fullt finansierad, och det var en lyckosam reform för SL.

Anförande nr 91

Lennart Kaldérén (M): Fru ordförande! Du håller en hög ton, Nanna, utifrån att du menar att det inte skulle vara någon form av intäktsglapp år 2006. Men vi satt båda i styrelsen, fick månatliga rapporter och kunde se att biljettintäkterna föll. Det är det jag bär med mig när jag ska bedöma om det är rimligt att över huvud taget tala om att vi ska ha enhetstaxa, vilket skulle innebära att längre resor blir billigare för att vi på något sätt ska ha ett enhetligt prissystem.

Diskussionerna om zonerna och det så kallade krånglet där ger jag inte mycket för. Om man ska ha ett biljettsystem som bygger på att vi har olika typer av kostnader måste man ha den här typen av zoner.

Anförande nr 92

Lars Tunberg (FP): Fru ordförande, ledamöter, åhörare! Taxornas utformning engagerar verkligen. Det är förstås en mycket central del av trafikpolitiken: Hur mycket ska subventioneras, och hur mycket ska vara resenärens egen kostnad? Vilken kundnöjdhet får vi? Hur är det med kollektivtrafikens tillgänglighet, hur många som åker med kollektivtrafiken över huvud taget och så vidare? Det är en levande fråga.

Det är också i allra högsta grad en politisk fråga. Det är väldigt svårt att i verkligheten på något objektivt sätt räkna hem vilken taxa det ska vara. Jag tror att det är en ganska klok idé att diskutera sig fram till något som man kan bli överens om.

Ordet "rättvisa" nämndes. Det är klart att vi med en enhetstaxa kan få hög kostnadstäckning, bara vi sätter kostnaden tillräckligt högt. Men jag är inte säker på att det är ett rättvist system. Jag tror att zontaxan på ett eller annat sätt är ganska bra.

Det nämndes internationella exempel. Jag var för inte så länge sedan i Berlin. Där har man en fungerande kollektivtrafik med ganska låg taxa, och det är snyggt och prydligt. Det var en trevlig upplevelse att åka kollektivt där.

Jag tycker att det är en bra idé att ha en parlamentarisk diskussion kring det hela, och jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 93

Gunilla Roxby Cromvall (V): Ordförande, fullmäktigeledamöter! Jag begärde ordet när Kristoffer Tamsons sade att det inte är ansvarsfullt att yrka bifall till en motion som lades för två år sedan. Inte ansvarsfullt, säger samma moderat som nu måste göra stora besparingar i kollektivtrafiken och inom sjukvården. Det är besparingar som måste genomföras efter moderat- och alliansstyret här i landstinget i åtta år.

Du som företrädare för minoritetsmajoriteten äger frågan när en motion ska tas upp. Vad var så svårt att svara på i den här motionen, så att ni lät den ligga obesvarad i två år? Det strider ju mot den praxis som vi har här i landstingsfullmäktige, att en motion ska besvaras inom ett år.

Det landstingsråd som nu säger att det är oansvarigt att rösta på en motion som lades för två år sedan är samma landstingsråd som i massmedierna för några dagar sedan uttalade sig om kraftigt höjd SL-taxa och indragna busslinjer, utan att vi i den stora oppositionen fått reda på: Vad har han i görningen? När tänker han höja? Med hur mycket? Vilka busslinjer ska dras in? När ska det ske?

För oss i Vänsterpartiet är det självklart: Samma taxor ska gälla inom landstinget oavsett var man bor och oavsett om det är taxor för sjukvård eller taxor för kollektivtrafik.

Sist men inte minst, eftersom alla här inne inte riktigt verkar ha förstått det: Enhetstaxa betyder att vi inte har några zoner. Så enkelt är det!

Anförande nr 94

Landstingsrådet Tamsons (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag får väl ta på mig rollen att, efter att ha varit ordförande i trafiknämnden i en dryg månad och därtill landstingsråd under några månader, få upp en motion för behandling med placering i landstingsstyrelsen och annorstädes under den tiden. Varför motionen har fått vänta kan jag tyvärr inte svara på. Jag kan svara för att jag skyndsamt har fått upp den till behandling, av den enkla anledningen att jag tyckte att det var rimligt att vi behandlade den så snart som möjligt eftersom den hade många år på nacken.

Frågan känns kanske inte heller hyperaktuell i och med att landstingsfullmäktige har avfärdat den här typen av tankegångar så sent som i december, i samband med att vi fattade beslut om vår budget för 2015.

Ansvarsfullt? Ja, utifrån mitt synsätt är ansvar att man är beredd att bära konsekvenserna av den politik som man företräder när det gäller att få debet och kredit att gå ihop, att få intäkter och utgifter att gå i takt, detta över tid.

Tyvärr kan jag konstatera att det med den här motionen inte på något sätt följer en finansiering som är samstämmig eller ens på plats bland de tre partier som företräder den.

Anförande nr 95

M i k a e l T. E r i k s s o n (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Mycket har sagts om hur ett taxsystem skulle kunna vara uppbyggt. Mina alliansvänner har också lysande redogjort för varför en zonindelning är bra. Det var inte det jag ville prata om, utan jag ville snarare prata kring sättet att lägga en ofinansierad motion som ska upp i fullmäktige med, antar jag, en förhoppning om att den också ska bifallas. Men jag tror inte att man egentligen vill att den ska bifallas. Konsekvenserna skulle ju bli så allvarliga för SL att det skulle påverka kollektivtrafikens kvalitet negativt.

Att motionen har lagts för några år sedan må så vara. Men det gör inte att man, när vi nu tar upp den i dag, tvingas gå upp och yrka bifall till den, när vi för bara någon månad sedan har förkastat hela förslaget, också med hänvisning till att det då inte fanns någon trovärdig finansiering för förslaget.

Jag vänder mig mot det här sättet att lägga fram en motion som skulle innebära ganska stora utgifter för en kollektivtrafik som vi vet redan i dag är hårt ansträngd ekonomiskt. Att då lägga ett förslag som skulle späda på de problem som finns är ganska allvarligt. Att gå upp och yrka bifall till motionen är ännu mer allvarligt.

Jag hoppas därför att man kommer att dra tillbaka sitt yrkande om bifall till motionen och i stället låta den parlamentariska utredningen jobba vidare och inte skjuta den i sank innan den ens har börjat arbeta. Det är ett ansvarsfullt sätt att hantera frågan – i stället för bara populistisk oppositionspolitik.

Anförande nr 96

L andstingsrådet W i k h o l m (S): När det gäller kollektivtrafikens taxor och hur de bidrar till hur resandet i regionen utvecklas och vad som är ett smart system eller inte på en övergripande nivå började du med att säga att du tycker att zoner är bra.

Därför skulle jag vilja fråga dig, och kanske också den moderata gruppen mer brett, om ni också tycker att det är fel både principiellt och praktiskt att vi har enhetspris på vårt kort, som 80 procent av våra resenärer åker med. Eller vill du att vi ska bryta upp det också?

Anförande nr 97

M i k a e l T. E r i k s s o n (M): Jag trodde att Nanna Wikholm kände till grunden till att vi har det månadskort som vi har, det systemet. Det bygger på en kompromiss sedan länge. Sådana möjliga kompromisser kanske går att hitta i den parlamentariska utredningen, om man nu låter den arbeta och inte redan på förhand, innan den ens har kommit igång, skjuter i sank hela det arbete som utredningen ska jobba med. Även här kan det nog vara läge att fundera lite grann från oppositionens sida.

Anförande nr 98

M a l i n K a r l s s o n (MP): Ordförande, ledamöter, åhörare! Jag tänker så här: Jag har yrkat bifall till vårt förslag till beslut och gör det fortfarande. Sedan ser vi fram emot den parlamentariska utredning som kommer att göras. Vi tar med våra aspekter, och ni tar med era. Jag tror att vi kommer att samlas någonstans och hitta en lösning för en hållbar utveckling.

Anförande nr 99

N i k l a s G l a d h (MP): Precis som Malin sade alldeles nyss kommer vi givetvis inte att dra tillbaka vårt bifallsyrkande på en så pass bra motion i en så viktig fråga.

Vi har nu flera gånger under debatten, både från landstingsrådets sida och från hela den moderata sidan, fått höra att detta skulle vara en motion som skulle skjuta ekonomin i sank och att vi inte skulle ta ansvar för ekonomin. Det är helt felaktigt att påstå något sådant. Vi ska naturligtvis sträva efter ett hållbart samhälle, och en del där är givetvis ekonomin. Vi ska ha en ekonomi i balans – det är oerhört viktigt.

Det är också viktigt för hållbarheten och den här växande staden att vi får fler som åker kollektivt. Det får vi om vi har en enklare taxa. Det får vi om man förstår vad man betalar för. En enhetstaxa kommer att leda till att vi får fler som åker kollektivt. Har vi fler som åker – och givetvis ska betala för sin resa – kommer vi också att få högre intäkter, vilket vi behöver. Den här motionen innebär inte att vi inte skulle vilja ta ansvar för ekonomin från Miljöpartiets sida.

Vi välkomnar också den parlamentariska utredningen, där vi ska diskutera hur vi vill ha taxorna framöver. Men då är det lite märkligt att landstingsrådet i början av debatten sade att vi inte ska gå före genom att lägga ett förslag om någon zonindelning. Vi vet ju att landstingsrådet går före genom att i medierna säga att vi ska höja priset. Det om något låser väl in oss på olika sätt. Jag tycker att vi kan gå in i diskussionen med öppna armar från olika håll.

Jag vill passa på att välkomna det som Karl Henriksson sade tidigare från Kristdemokraternas sida, att vi ska ha en rimlig och rättvis taxa. Han pratade också mycket gott om sjötrafiken. Vi verkar vara väldigt eniga om det. Då kan man ju komma vidare och kanske gå med på de förslag som vi lägger här i fullmäktige.

Med det vill jag avsluta med att säga att jag helt står bakom det som vi från Miljöpartiet tidigare har yrkat bifall till.

Anförande nr 100

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktigeledamöter! Jag ska inte förlänga debatten så mycket. Det är en debatt som känns igen sedan åratal i den här församlingen och inte minst från budgetfullmäktige i december. Jag har bara några små konstateranden.

Det första är att jag upplever att det fortsatt finns en bred uppslutning kring den parlamentariska utredning som ska jobba med taxsystemets långsiktiga konstruktion och bärighet när det rör frågor som rättvisa, enkelhet och inte minst intäktssäkring. Kring detta ska vi vara breda, men vi ska också ta ekonomiskt ansvar.

Låt mig också säga: Varför tycker jag att det är oansvarigt att skjuta från höften med den här typen av motioner från talarstolen just i det här läget? Jo, det blir lite märkligt att säga att vi brett och förutsättningslöst ska diskutera taxsystemets långsiktiga utformning samtidigt som man låser sig vid och håller fast vid yrkanden som handlar om exakt hur detta framtida taxsystem ska ta sig uttryck, innan vi ens har inlett diskussionerna och fått några analyser på bordet eller kunnat dra några slutsatser av dem.

Sedan anser jag att om man tycker något ska man räkna igenom det och också skicka med pengar. Jag förstår att det är svårt för vissa rödgröna partier att ta till sig det. Men sådana är ekonomins realiteter.

I det underlag som vi har här finns det utan överströmningseffekter en direkt kostnad på 300 miljoner som ska finansieras. Jag har i min hand en promemoria som gör ett försök till antagande kring överströmningseffekter och som till detta adderar 260 miljoner. Då är vi där på den halva miljarden.

Har man inte den halva miljarden, är man inte villig att finansiera den eller ens låtsas om att den finns, tycker jag att man inte agerar på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt gentemot resenärerna och den kollektivtrafik som vi ska stå upp för ska kunna fortsätta, växa och utvecklas i Stockholmsregionen och gentemot det ansvar som vi har i förhållande till taxebetalare och skattebetalare i hela Stockholms län.

Anförande nr 101

Karl Henriksson (KD): Jag vill bara förtydliga att det är viktigt att vi gör detta i laga ordning, att vi först tillsätter den parlamentariska utredning som vi har fattat beslut om och tar fram de underlag som behövs för att sedan gå vidare.

Vårt ingångsvärde från Kristdemokraternas sida är, precis som Niklas uppmärksammade, att båttrafiken är en naturlig del av kollektivtrafiken. Vi har ett ansvar för helheten på det här området. Det är ett ingångsvärde att i den parlamentariska utredning som ska genomföras hantera även båttrafiken. Det tycker vi är jätteviktigt.

Anförande nr 102

Niklas Gladh (MP): Jag vill först vända mig till Kristoffer Tamsons, som påstår att vi skjuter från höften på olika sätt. Är det någon som skjuter från höften är det väl den som går ut i medierna och säger att vi ska höja priset på något mitt under pågående budgetår.

I budgeten finansierar vi våra förslag fullt ut, för att ha en ekonomi i balans. Det är oerhört viktigt.

Anförande nr 103

Anna Sehlín (V): Jag ska inte heller förlänga debatten så mycket.

Detta är en motion från 2013. Det är därför vi debatterar den nu. Den har ju inte behandlats i tid, så att säga. Den föregriper inte och står inte i konflikt med den parlamentariska utredning över taxsystemet som vi ska göra.

Sedan är det som vi fick höra: Vi har budgettäckning för enhetstaxa i våra respektive partier, så det är inte något konstigt. Man lägger ofta motioner därför att man har budgettäckning.

Jag tycker inte att det står i konflikt att diskutera den här motionen och sedan göra en övergripande översyn över taxorna.

Anförande nr 104

Landstingsrådet Ullberg (S): Fru ordförande! Jag vill gärna förlänga den här debatten. Anledningen till det är att detta är en av nyckelfrågorna för att komma till rätta med landstingets ekonomi.

Vi har sett biljettintäkterna falla under många års tid. Vi har sett ett taxeeperiment med att införa zongränser för sms-biljetter, styckebiljetter och reskassa. Man tillämpar förinställd standardresa på reskassan därför att Accessystemet beställdes under enhetstaxetiden och lämpar sig dåligt för det här politiska tricksandet och konstruerandet av zongränser.

Då vill jag vända mig till dig, finanslandstingsrådet Torbjörn Rosdahl. Det är bland annat du och jag som pratar mycket om vår ekonomi landstinget. Vi hörde tidigare moderata kolleger till dig säga: Jag vill inte att vi tappar biljettintäkter. Då är det tråkigt att ni för en politik som precis har lett till detta.

Det är förstås, som Nanna säger, helt okej med en parlamentarisk utredning. Vi har inget emot det. Du, Kristoffer, betonar mycket att den ska jobba långsiktigt med de här frågorna. Men vad gör vi då på kort sikt för att skapa mer biljettintäkter till SL och vända den alltför svaga resandeutvecklingen? Hur ska vi öka framkomligheten? Hur ska vi förbättra luftkvaliteten? Hur ska vi säkra våra intäkter och få fler att resa med SL?

Jag tycker inte att ni har något svar på det. Då tycker jag att det är bra att förlänga debatten för att konstatera lite fakta. Om man tittar på intäkterna från biljetterna i SL-trafiken i dag ser man att över 70 procent kommer från periodkortet. Vi är många som åker på årsbiljett, terminkort eller 30-dagarskort. Där är det enhetstaxa i dag.

Hör man den moderata retoriken förstår man att det är fara å färde och att det sammanhållna SL-kortet kommer att styckas upp inom kort. Det var ju så viktigt att man betalar mer för långa resor, som Lennart Kalderén sade. Det är jätteviktigt att om man bor i Salem och åker in till staden ska det verkligen svida. Det ska verkligen vara en lockelse att ta bilen. SL ska inte kännas som ett attraktivt alternativ för dig som arbetspendlar varje dag. Vi ska inte se Stockholms län som en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Jag beklagar verkligen det.

Faktum är att vi i dag har enhetstaxa för det som står för över 70 procent av våra biljettintäkter. Det är för de andra 30 procenten som vi har zongränser som ni har beslutat om. Levererar de in massor av pengar i systemet? Nej! Varför gör de inte det? Jo, därför att 90 procent av dessa tre av tio som reser på det sättet – med reskassa, våra tillfälliga besökare, turister etcetera – reser bara inom en zon. Deras förinställda standardresa är en zon. De stannar inom en zon och levererar inte de intäkter som zongränserna skapar. Om ni kan läsa siffror och inte kommer och viftar med olika promemorior som jag inte tror tal någon granskning kan ni se att det är himla lite intäkter som de politiskt konstruerade zongränserna skapar.

Det är klart att det skapar krångel, som Nanna säger. Det är klart att ingen människa tycker att det är kul att berätta för sina släktingar från Hälsingland hur de ska göra för att köpa en biljett i SL-trafiken. Det är jätteenkelt att berätta hur du laddar på ett 30-dagarskort, för där är det enhetstaxa. Men det är inte enkelt att vare sig köpa eller göra sig förstådd om man ska göra en kort resa, tänker man. Det är jättemånga som tyvärr ser att SL inte är något alternativ.

Det är ett politiskt ansvar som har stor återverkan på vår ekonomi. Det går inte att fortsätta år efter år med en taxepolitik som dränerar SL på intäkter så att ni nu har ett akut underskott på 250 miljoner kronor där ni ska säga till arbetspendlarna: Vi tar bort din buss. Vi glesar ut din tur. Vi gör det trängre. Vi tar bort pendeltågsavgångar. Hur kan det bidra till ökat resande med SL, ökad kundnöjdhet och framför allt jobb och tillväxt i regionen?

Jag vill verkligen förlänga den här debatten. Jag tycker bara inte att vi får några bra svar.

Anförande nr 105

Landstingsrådet Rosdahl (M): Fru ordförande! Min uppfattning, Erika, är att du får svar men inte accepterar dem. Då står du och tjarar om och om igen. När talartiden har tagit slut för flera andra går du upp och vill förlänga debatten. Det är jag gärna med på, för jag har också längre tid.

Jag kan konstatera att det bland de rödgröna finns tre förslag i budgetarbetet. Vänsterpartiet ska ha höja skatten. Miljöpartiet ska använda pengar som de inte förfogar över: trängselskatterna. Då kan man inte stå i talarstolen och påstå att det är finansierat. Ni har ju inte finansierat. För att citera Hedlund: Man kan inte sälja skinnet förrän björnen är skjuten. Men det är precis det ni håller på med. Socialdemokraterna säger att det finansierar sig självt.

Då är frågan, som också ska besvaras: Ökar biljettintäkterna från biljettförsäljningen, eller minskar de? Alla vet att de ökar. Men de ökar inte så mycket som vi sade i vår budgetprognos. Det pågår ett arbete för att analysera vad det är. Är det fortfarande reskassan? Är det minskade resvanor? Cyklar man mer? Promenerar man mer? Så kan det mycket väl vara. Det har snöat väldigt lite på två år – det är lättare att ta sig fram.

Vi har en grupp som ska tillsättas, en partssammansatt grupp. Jag har hört från talarstolen flera gånger: Varför kan man inte vänta? Jag frågar: Om ni har svaren på allt, varför vill ni ingå i en sådan grupp? Jag hoppas ju att ni vill ingå.

Det beslut som är fattat i fullmäktige är att vi ska ha en partssammansatt grupp och att vi ska diskutera enhetstaxa och taxesystemet över huvud taget.

Det känns som att vi har diskuterat detta tre, fyra, fem, sex, sju, åtta, nio, tio, elva, tolv, tretton, fjorton, femton gånger. Men det blir inte bättre därför att man står och höjer rösten och vill förlänga debatten. När argumenten tryter kan man inte om och om igen säga samma sak. Nu får vi nog faktiskt acceptera: Låt oss få igång den partssammansatta gruppen. Låt oss också konstatera att intäkterna ökar. Men vi skulle naturligtvis önska att de ökade ännu mer.

§ 33 Motion 2013:5 av Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) om förbättrad infrastruktur för kollektivtrafiken i skärgården

Anförande nr 106

Vivianne Gunnarsson (MP): Ordförande! Jag vill tacka för svaret på motionen. Det handlar om en förbättrad infrastruktur för kollektivtrafiken i skärgården. Det gäller att förbättra den, så att resan i större utsträckning görs med kollektiva färdmedel hela vägen, både på land och på vattnet.

Om fler ska vilja göra det måste servicen på bytespunkterna förbättras. En bytespunkt mellan land och sjö tycker vi ska omfatta möjlighet till parkering men också god möjlighet att kunna göra resan hela vägen med buss och sjötrafik, så att bussen ska kunna vända på ett säkert sätt. Det ska också finnas ordentliga väderskydd och toaletter.

I dag har inte ens alla replipunkter, som är prioriterade bytespunkter, så kallad full service med det jag räknade upp. An mindre har de andra bytespunkterna det.

I det svar som jag har fått tar man upp 9 replipunkter – det är väl de replipunkter som finns enligt RUFSS – och 13 andra större bytespunkter. Av dem är det väldigt få som över huvud taget har väderskydd eller toalett. Det är också svårigheter med parkering och svårigheter med att vända bussar. En annan sak som det kanske inte står så mycket om i motionen är att det är ganska långa sträckor att gå tills man kommer till en buss.

Förutom de här punkterna finns det ett otal andra punkter i skärgården som jag inte har tagit med men som man ska ta med när man tänker på byte i skärgården och hur folk reser där. Det finns en massa punkter där det inte finns något över huvud taget, knappt en liten brygga.

Med min motion vill jag att det ska tas fram en fullständig och tidssatt åtgärdsplan för förbättrad infrastruktur på bytespunkter mellan sjö- och landtrafik och att det föreslås villkor för hur man ska kunna arbeta tillsammans med kommunerna och andra intressenter och berörda i skärgården om detta.

Ägarskapet för till exempel bryggor i skärgården är ibland knepigt. Vid många av bytespunkterna finns det bryggor och annat som ägs av samfälligheter, som inte har några pengar för att kunna göra något åt detta, eller är privatägda. Någon har en gång i tiden lagt

en brygga på platsen, och så kanske man har spikat upp ett litet skjul för att kunna sitta i det. Men sedan är det ingen som kan underhålla eftersom det inte finns några pengar.

Därför är det viktigt att landstinget har ett gott samarbete med kommunerna och gör det som vi vill göra och som står i vårt uttalande i landstingsstyrelsen, nämligen lägger pengar från landstingets sida för att kunna hjälpa till med en bättre infrastrukturutveckling, så att fler kommer att vilja åka hela resan med kollektiva färdmedel och inte bara den bit som är på sjön.

I förstone kan man tro att också Alliansen tycker detta, för i sitt svar motiverar de att vi är på samma linje. Men sedan förstår man att det kanske inte är fråga om några pengar eller någon aktivitet, utan man återgår till att säga: Okej, det står redan i RUFSS, och det står i det skärgårdspolitiska programmet. Ja, det gör det. Men man kan inte säga att något har blivit gjort därför att det står där, utan man måste faktiskt också göra själva aktiviteten. Det är det som många gånger fattas, och det är själva kruxet och själva upphovet till att man får en lyckad resa hela vägen.

Bifall till motionen!

Anförande nr 107

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag får inleda med att återigen beundra Vivianne Gunnarsson för hennes engagemang för skärgårds- och sjötrafikfrågor och slå fast att vi från Alliansens sida helt och hållet håller med dig som motionär om vikten av att det ska vara enkelt att byta mellan land- och sjötrafik, att Stockholmsregionen fortsatt ska sträva efter att vara en sammanhållen och växande region där snabba och effektiva förbindelser mellan regionens olika delar är viktigt. Då finns det en extremt viktig del i en region som omges av och består av så mycket vatten, att vi också tar till vara bytespunkterna, de delar i vår trafik som har mötet mellan land och vatten som en bärande del.

I trafiknämnden har vi, vilket framgår av svaret, lagt ett uppdrag till trafikförvaltningen att inleda och fördjupa arbetet med att tillsammans med berörda aktörer genomföra en så kallad brygginventering i Stockholms skärgård för att få en bättre överblick. Hur ser det ut? Vilka åtgärder är det vi behöver vidta för att optimera vår skärgårdstrafik? Hur kan den förbättras? Hur kan den förstärkas?

Det finns en viktig del i detta som jag tycker att vi ska komma ihåg: Allt detta bygger på att vi klarar av att ha ett välfungerande samarbete med andra aktörer, där kommunerna har sitt ansvar och där markägarna har sitt ansvar. Det får sägas att det ibland är där det brister.

Jag ska ta upp ett exempel utifrån det som Vivianne Gunnarsson sade själv. Vår vilja att skjuta till pengar och vår vilja till engagemang finns där. Det har funnits där genom historiens lopp och finns där fortsatt. Men om vi fortsatt ska inventera och lägga på för bättre samarbete och bättre insatser för att förstärka och förbättra för skärgårds- och sjötrafiken är det viktigt att just markägare och kommuner tar sitt ansvar. Vi ska inte med landstingsskattebetalarnas pengar, med våra insatser, göra andra aktörers jobb, utan de har att göra sitt jobb och finansiera sin andel.

Jag vill i den här församlingen i dag ta upp en signal som jag har fått och tycker är ganska oroväckande. Det är att Stockholms stad med sitt nya styre har visat sig vara mer eller mindre ovillig att dra sitt strå till stacken när det gäller att vara med och finansiera de insatser som vi behöver för att ha bra och tillgängliga bytespunkter när det gäller våra planerade insatser för en förstärkt och utvecklad båtpendling. Jag hoppas att den signalen inte är så skarp som jag har fått uppgifter om. Jag tänker gå på djupet med hur den ser ut och hur det i så fall kommer sig.

Vi kommer, precis i enlighet med den intention som motionären har, att fortsätta att ligga på i landstinget, på vår egen förvaltning, trafikförvaltningen, och också ligga på andra aktörer – må de vara aktörer eller kommuner – för att var och en ska dra sitt strå till stacken för att vi ska få bra bytespunkter och bra omliggande faciliteter på våra bytespunkter som innebär att vi fortsatt kan utveckla en välfungerande och attraktiv sjö- och skärgårdstrafik.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 108

Vivianne Gunnarsson (MP): Jag vill bara kommentera en sak i anförandet av Kristoffer Tamsons. Det handlade om brygginventeringen.

Brygginventering görs hela tiden eller i alla fall varje år. Det har också gjorts varje år. Man kommer då fram till att det är ganska bra bryggor, fast det i alla fall inte är riktigt bra bryggor. Sedan redogörs det för detta på mötet för Skärgårdens Trafikantförening, och då får man veta att det inte var bra bryggor, fast det stod så i inventeringen. Det är jättekonstigt.

Anförande nr 109

Lukas Forsslund (C): Ordförande, fullmäktige! Jag vill tacka min bänkgranne Vivianne för en informativ och välskriven motion som tar upp många viktiga frågor kring skärgårdstrafiken. Det var nästan som en liten *crash course* i RUFStrafik, där man fick lära sig allt från kärnär till replipunkter, så alla som inte sysslar med skärgårdstrafik dagligen rekommenderas att läsa lite i motionen.

Skärgårdstrafiken upplever lite av en renässans nu. Väldigt många aktörer bryr sig om skärgårdstrafiken, och det händer mycket spännande. Häromdagen skedde också tilldelning beträffande den nya nordsydliga förbindelsen, så att den kommer igång.

Det är naturligtvis jätteviktigt att man hittar modeller för att få till stånd brygghöjder, service i anslutning till bryggor, möjligheter till reklamintäkter i anslutning till bryggor etcetera i hela skärgården. Där finns det regionala samarbetet, där skärgårdslandstingsrådet diskuterar frågorna med de olika aktörerna. Det är ju ändå så att landstinget inte ska ordna investeringar när det gäller de faciliteter som handhas av andra aktörer – det är inte alltid landstinget som ska gå in där. Det är viktigt att ha en dialog, och det finns i det regionala samarbetet ute i skärgården.

Därmed är det inte sagt att vi inte ska göra vårt. Vi har den brygginventering som görs. Där ser vi behoven, vad vi behöver förändra. Det är muddringar, som görs av Waxholmsbolaget där det behövs, sjömätningar etcetera. Det finns stora behov av att hela tiden följa upp de här frågorna. Det är en superviktig fråga att få detta att fungera. Men mycket görs, inte bara inom landstingets väggar.

Jag tror att vi får anledning att återkomma till de här frågorna under våra kommande år. Som nyvald ordförande i sjötrafikberedningen, med Vivianne som andre vice ordförande och Kjell Jansson som förste vice ordförande, vill jag säga att vi kommer att få diskutera de här frågorna under mandatperioden, och det ser jag mycket fram emot.

Anförande nr 110

Anna Sehlin (V): Fru ordförande! Tack, Vivianne, för en bra motion!

I allt arbete är utvärdering och måluppfyllelse det som ger kvitto på att arbetet är väl utfört. När det gäller den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen tycker jag att det är ganska grundläggande att målen uppfylls i den nuvarande planen innan man börjar med en ny. Vi ligger ju i startgroparna för att ta fram en ny RUFStrafik.

I motionssvaret konstateras att infrastrukturfrågor i skärgården lyfts upp i nuvarande RUFS, i landstingets skärgårdspolitiska program och i regional samverkan för trafikplanering. Men det räcker inte att bara konstatera det, utan vi måste jobba ordentligt med de här frågorna så att det blir en skillnad.

Vänsterpartiet ser, precis som Miljöpartiet, att skärgårdstrafiken är en del av lokaltrafiken, en del av kollektivtrafiken. Då måste byte mellan buss och båt fungera. Det måste finnas ett resenärstänk. Det måste vara bra bytesmiljöer. Det måste finnas tillgång till toalett. Bussarna måste självklart kunna vända. Det blir svårt att se att skärgården är en integrerad del av kollektivtrafiken om sådana saker inte fungerar.

Vi får säkert återkomma till detta. Det är synd att det har hänt så lite under hela den här RUFS-perioden. Vi måste verkligen lägga in en högre växel, så att vi får till RUFS-trafiken med RUFS 2010 och inte i nästa RUFS.

Bifall till motionen!

Anförande nr 111

Harry Bouveng (M): Fru ordförande, åhörare! Tack, Vivianne, för en väldigt bra motion! Det är alltid lika roligt att uppfatta ditt engagemang i sjöfarts- och skärgårdsfrågor, om det så har varit i hamnsammanhang eller från ditt sommarviste uppe i Furusund eller vad det kan vara. Du är alltid lika initierad och kunnig på området.

Det är få frågor som i förhållande till sin storlek berör så mycket som Waxholmsbolagets sjötrafik och vad som hör till den. Vi i Alliansen håller med dig och övriga motionärer om vikten av att det ska vara enkelt att byta mellan land- och sjötrafik för att få ett heltäckande kollektivtrafiksystem. De här bytespunkterna – oavsett om man kallar dem replipunkter eller något annat – ska vara tillgängliga och vid behov vara utrustade med väderskydd, toaletter och vad det kan vara.

Man ska ha klart för sig att det ser väldigt olika ut. Det är lite annorlunda ute på skärgårdsöarna jämfört med på landbacken. Det ser till exempel inte likadant ut i Stavsås som i Vaxholm, och det går inte att jämföra de ställena med Boda och Råfsnäs.

Många har kanske inte besökt dessa ställen. Framför allt har ni inte besökt alla de över 300 bryggor som Waxholmsbolaget trafikerar. I det sammanhanget är det viktigt att göra den lite mer övergripande brygginventering som har nämnts tidigare. Man tittar givetvis fortlöpande över hur bryggorna fungerar när det gäller att lägga till vid dem och så vidare. Men den utredning som nu har nämnts ska titta på helheten. Utan den inventeringen blir det lite grann som att skjuta blint i mörkret när man uttalar sig.

Vi i Alliansen vill precis som motionärerna att Trafikförvaltningen fortsätter sitt arbete och har ett gott samarbete med markägare av olika slag. Det är samfälligheter, privatpersoner, kommuner, Trafikverket och vad det kan vara. Vi måste fortsätta att hitta vägar för att nå praktiska resultat beträffande de olika faciliteter som du nämner i motionen och beträffande bryggornas underhåll.

Jag instämmer i det som står i landstingsrådsberedningens motivering, med det enda undantaget att om man ska vara fullständigt korrekt och lite sjömannamässig går det inte att "angöra" en brygga. Bryggor lägger man till vid eller möjligen förtöjer vid.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 112

Kjell Jansson (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag vill först och främst yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut. Jag vill också säga, Vivianne, att jag lovordar ditt engagemang i skärgårdsfrågor. Det intresset delar vi, du och jag.

När det gäller bryggor finns det många huvudmän. Det är Trafikverket och ibland kommunerna. Men i huvudsak är det samfälligheter som äger bryggorna ute i skärgården. Det vore helt orimligt att landstingsfullmäktige skulle finansiera alla de bryggorna. Det måste vara en prioritering av vilka som är viktiga. Så har vi gjort i Norrtälje. Vi har gjort en bryggplan och prioriterat de bryggor som är viktiga, med replipunkterna som ettor, och sedan har vi graderat ned efter resenärströmmar.

Ett exempel: Där jag bor, Bruket på Blidö, har vi en samfällighet. Vi byggde om bryggan för sju åtta år sedan. Vi lånade 1,2 miljoner och tog in avgifter från alla fastighetsägare. Vi tvingade ingen, men huvuddelen var med. Det är ju en nytta för den som äger en fastighet att ha en brygga, om man vill resa in till Stockholm på enkelt sätt, i huvudsak sommartid.

Det är lovtvårt att du vill en massa saker, men det är inte så enkelt. Det här med toalett vid varje brygga kommer att bli väldigt svårt. Det är möjligt att det går där Trafikverket äger bryggor och mark, men där en samfällighet äger kommer det att bli svårare, och dessutom krävs det i dag strandskyddsdispens för att göra det minsta lilla. Man får inte ens sätta upp en sjöbod vid sin brygga om man är fastboende i skärgården, för då är det svartbygge. Man måste ha strandskyddsdispens, och det måste man ha för en toalett med, vid bryggorna.

Jag hoppas att alla i församlingen vill medverka till en enklare lagstiftning när det gäller byggnation vid stränder, för som det är just nu är det rabiat.

Jag yrkar än en gång bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 113

Bo Persson (FP): Ordförande! Häromåret åkte jag tillsammans med min familj till Möja. Eftersom vi inte visste hur lång tid det tog att köra hemifrån till Sollenkroka var vi ute i god tid, och tur var väl det. När vi väl kom fram fanns det bara en ledig parkeringsplats. Det var en fin sommardag den här gången, så vi hade inget behov av väntsal. När vi senare på dagen kom tillbaka till Sollenkroka fann vi att massor av bilar var felparkerade på mer eller mindre lämpliga platser. Det var trångt att ta sig därifrån, och det var nog ingen enkel match för busschauffören att ta sig fram mellan alla bilar.

Jag är väl bekant med förhållandena vid en hel del andra bryggor. Det är verkligen trångt på en hel del ställen, både på parkeringarna och på själva bryggan. Så visst är det önskvårt att förbättra förhållanden på bytespunkterna. Men det arbetet är ju på gång, och i det arbetet är många intressenter inblandade. I en del fall fordras kanske en ny detaljplan för att motionärens önskemål ska kunna uppfyllas.

Eftersom vi inte har full rådighet över processens tidsplan anser jag att vi inte kan bifalla en i och för sig bra motion.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 114

Karl Henriksson (KD): Ordförande, ledamöter! Vivianne tar upp en viktig fråga i den här motionen, och det visar sig bland annat genom att många redan har varit uppe i talarstolen. Det här är frågor som engagerar.

Väldigt mycket klokt har redan sagts, men jag tänkte ta upp en lite annan aspekt som det inte har talats så mycket om. En av anledningarna till att vi kristdemokrater tycker att det har varit så viktigt att göra en brygginventering av det grundligare slaget är tillgängligheten. Vi vill att skärgården ska vara tillgänglig för alla, även personer med funktionsnedsättning. Där har vi tidigare kunnat se stora brister, av lätt insedda skäl. Det finns många typer av båtar, bryggor och inte minst bryggägare, som många har talat om tidigare. Ofta är de små och kapitalsvaga, och ofta är de inte särskilt insatta i tillgänglighetsfrågor. Detta är saker som komplicerar arbetet. Men just därför måste vi gå vidare med en ordentlig inventering av hur det ser ut på de olika bryggorna?

Jag tycker att det viktigt att vi nu ser till att få väderskydd där det är möjligt och lämpligt. Men en annan del i att göra skärgården tillgänglig för fler är också att anpassa färdtjänstens avgångstider från replipunkterna, så att den fungerar bra med båtarnas ankomsttider. Det gäller naturligtvis bussarna också, men det är betydligt fler som påpekar när bussarna inte fungerar tillsammans med båtarna än när färdtjänsten inte fungerar. Det är alltså viktigt att man gör den anpassningarna när det gäller färdtjänsten. Bra bytespunkter handlar förstås lika mycket om att det ska vara smarta förbindelser in till stan, eller vart man nu ska, som om att det ska finnas diverse service där.

Med detta yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 115

Vivianne Gunnarsson (MP): Nu är det flera som har varit uppe och sagt bra saker. Bo Persson hade själv råkat ut för ett sådant här kaos i Sollenkroka. Karl Henriksson tyckte att det skulle vara lite mer tillgänglighet, och det ingår naturligtvis i servicen att man har tillgänglighet mellan bytespunkter. Kjell Jansson tar upp svårigheterna med att ordna en toa. Det går att göra det på väldigt enkla sätt. Man kan faktiskt fortfarande ha torrtoa, så man behöver inte göra stora åtgärder.

Om man gör en brygginventering, som ni i Alliansen är inne på, är det inte långt till mitt förslag. Det första förslaget är ju en åtgärdsplan för att rätta till detta, och varför ska man göra en brygginventering om man inte sedan gör en åtgärdsplan? Om ni kan säga att vi ska göra en åtgärdsplan är vi på exakt samma linje. Den kan gärna vara prioriterat, som Kjell Jansson sade.

I min motion har jag inte begärt att vi ensamma ska finansiera alla bryggor, toaletter och annat. Det handlar givetvis om samarbete med kommuner och samfälligheter. Men för en del av samfällighetsföreningar kan det bli väldigt arbetsamt om vi inte någon gång kan skjuta till medel. Många föreningar har ju inga egna medel, och det är många hushåll som måste komma överens i en samfällighetsförening. De måste ta upp det på årsmöten, göra extra utdebiteringar och få alla sams. Jag har själv varit kassör i en samfällighetsförening med 250 hushåll. Det är inte lätt att få alla att tycka likadant.

Jag tycker att landstinget ska ta upp den här frågan i sitt fördjupade samarbete med kommunerna, som ska ske i kollektivtrafiken, och också jobba hårdare för att få kommuner, samfälligheter och andra markägare att vilja göra detta. Men viljan kan naturligtvis bli bättre om det också finns pengar att skjuta till. Det gäller också pendelbåtstrafiken i Stockholms stad. Jag ska naturligtvis göra mitt bästa för att påverka de partier som nu styr i staden för att få tillstånd bättre relationer där. Men det är samma sak där: Finns det pengar att skjuta till blir det mycket lättare.

Anförande nr 116

Landstingsrådet Wikholm (S): Det här är en fråga om skärgårdstrafiken som vi har diskuterat många gånger förut: Hur får vi replipunkterna att fungera bättre? Det har många gånger uppstått konflikter med kommuner som inte tillåter tillräckligt många

parkeringsplatser, eller man har varit oense om hur replipunkterna ska rustas. Vi har till exempel drivit det i olika skärgårdspolitiska program och motioner.

Jag hör en stor samstämmighet här i salen om att detta är viktigt och ska göras. Det ska göras både inventeringar och åtgärdsplaner. Men vi måste se till att komma till skott. Jag ska därför göra något som vi har diskuterat i den socialdemokratiska gruppen. Vi har sagt att om man tycker något ska man också rösta för det. Därför tänkte jag yrka bifall till den första attsatsen.

Så kan faktiskt också den styrande minoriteten göra. Om ni tycker att det är en bra motion och håller med kan ni faktiskt bifalla den i stället för att bara anse den besvarad. Det är bra att man har initierat en inventering, men det måste också bli fart på arbetet. Det är något som vi har efterfrågat länge. Det måste bli mer ordning på replipunkterna, mer av gemensam standard, så att man vet vad som faktiskt finns på de olika replipunkterna, och vi måste komma i gång och föra diskussioner med kommuner och andra intressenter, så att vi får bra och trevliga bytespunkter mellan båt och land.

Anförande nr 117

B o P e r s s o n (FP): Ordförande! Visst vore det trevligt att kunna bifalla den här motionen, men nu står det i den att-sats som du vill att vi ska bifalla ”tidsatt åtgärdsplan”, och eftersom vi inte har rådighet över kommuner och privata intressenter tycker jag att det vore fel att bifalla den.

Anförande nr 118

L a n d s t i n g s r å d e t H e m m i n g (C): Jag skulle också vilja börja med att understryka att det är en angelägen fråga som motionären lyfter. Jag har under årens lopp varit indragen i många processer för att hitta lappa-och-laga lösningar när det gäller bryggor, till exempel Grinda brygga, där vi var fem olika aktörer inklusive landstinget genom sitt skärgårdsanslag som skulle hitta en finansiering för att klara av en absolut nödvändig reparation. Det är fortfarande en följetong, trots att både kommunen, Skärgårdsstiftelsen och landstingets trafikförvaltning är överens om vad som ska göras. I det här fallet halkar det på att Trafikverket inte riktigt är med på noterna.

Det går åt mycket kraft till de här frågorna. Det arbete som Alliansen har initierat för att skapa en bättre översyn över detta är oerhört angeläget och välkommet. Själv har jag i flera år arbetat med de här frågorna i uttryckningar, men jag har också lyft dem i det regionala skärgårdssamarbetet, tillsammans med bland andra Kjell Jansson. Det är en följd av de initiativ som trafiknämndens förvaltning tog med den inventering som nu ska ligga till grund för diskussioner i det regionala skärgårdssamarbetet, helt enligt plan. Trafiknämndens förvaltnings engagemang, som nu har demonstrerats, är naturligtvis oerhört välkommet.

Hur nästa steg ska se ut är det från det perspektivet lite tidigt att säga exakt. Men det är uppenbart att engagemanget här är stort och brett. Det stora kruxet är just de komplicerade ansvarsförhållandena. Det man behöver göra är att inventera de olika intressenterna och få en klassificering av behoven på olika bryggor och också inventera hur de olika ansvarsförhållandena ser ut på olika platser. Man måste också identifiera vad det finns för resurser, före det finns resurser redan i dag som riktas till den här typen av insatser. Vi har bland annat landstingets skärgårdsbidrag, varav en ganska stor del går till reparationer och insatser för skärgårdstrafikens bryggor.

Trafiknämndens förvaltning har naturligtvis också utgifter för den här typen av insatser. Det finns EU-medel. Under förra och förrförra året var jag med för Sveriges räkning och förhandlade fram riktlinjerna för Central Baltic-programmet. Ett av de fyra delområden som programmets delprogram *Archipelagos and Islands* ska riktas mot är just utveckling av

hamnmiljöer. Där har vi också haft en diskussion i det regionala skärgårdssamarbetet: Hur kan vi utnyttja de här resurserna för att etablera en högre standard på replipunkter och hamnar? Vi får se till att nyttiggöra oss de miljoner som Sverige trots allt är med och betalar in till EU-samarbetet.

Vi har synergier med kommersiella aktörer, och det är viktigt. De bästa replipunkterna är sådana där det till exempel finns ett café och där kommersiella aktörer kan se till att det finns en toalett. Flera av replipunkterna är väldigt tilltalande och bra miljöer där det finns ett kommersiellt utbud och levande samhällen.

Här vill jag trycka på något som också Kjell Jansson lyfter fram, nämligen att den nuvarande utformningen av strandskyddet är ett bekymmer för Stockholms skärgårds utveckling. Inte minst om vi vill ha fungerande replipunkter och anknytningar mellan skärgården och fastlandet behöver vi på vissa punkter få göra aktiva och strategiska framåtriktade insatser som dagens strandskyddsregler säger absolut nej till. Här behöver vi hjälp från miljöpartisterna och Socialdemokraterna i regeringen. Det arbete med att se över strandskyddslagstiftningen som inleddes under alliansregeringen måste på ett klokt och balanserat sätt drivas vidare. En alltför ensidig naturvårds konservatism får inte stå i vägen för en levande skärgård och utveckling av våra hamn och bryggmiljöer. Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 119

Vivianne Gunnarsson (MP): Jag ska börja där Gustav slutade. Ofta finns ju bryggorna i redan exploaterade områden. Det är kanske inte så svårt att få undantag just i de områdena. Men problemet är att de kommersiella aktörer som efterlyses allt mer försvinner från skärgården. Det blir tystare och tystare. Min erfarenhet från de år jag har varit med är att det blir allt färre aktiviteter, inte fler.

Detta med en tidsatt åtgärdsplan tror jag är viktigt. Det är viktigt att man faktiskt gör en prioritering och får fram åtgärdsplanen. Men som jag sade tidigare handlar det inte bara om att planera, utan man måste faktiskt genomföra åtgärderna också. Engagemanget för att få ännu fler människor till skärgården är stort. Låt mig bara ta ett litet exempel. Trafikverkets skyltning på Furusunds brygga kostade flera hundra tusen kronor när man bytte från blå till röd skylt, men någon toalett blev det inte.

Anförande nr 120

Landstingsrådet Hemming (C): Det är klart att många saker går att göra där det redan är exploaterat och planlagt. Men de bästa replipunkterna är där det finns bebyggelse och det finns ett underlag också på fastlandssidan. Det är ställen som Dalarö och Stavnäs. Där finns det förutsättningar för att få en naturlig bärkraft för service och för en trevlig bytesmiljö. Vi skulle även fortsättningsvis på ett balanserat och klokt behöva utveckla sätt samhällen i sjökontakt i den här regionen.

Det betyder inte att vi ska kasta ut allt vad strandskydd heter, men både på öar med fast befolkning och i närheten av replipunkter skulle det vara väldigt bra om vi kunde ha möjlighet att utveckla ett bättre underlag och trivsammare miljöer.

Anförande nr 121

Vivianne Gunnarsson (MP): Gustav, folk åker även från tråkiga platser, för de ska till sin trevliga sommarstuga eller till sitt trevliga hus där de bor. Man kan inte säga att vi bara ska utveckla på de ställen där det redan är fint.

Vi behöver ha sådan service som är rimlig, nämligen regnskydd och toalett, på många fler ställen än i dag. Jag tyckte alldeles nyss att vi var överens. Sedan var vi plötsligt inte överens längre. Då blir jag faktiskt lite ledsen.

Anförande nr 122

Landstingsrådet H e m m i n g (C): Jag tycker inte att vi har ett särskilt högt tonläge i den här diskussionen, utan vi har en god samtalston. Men det finns något som jag och allianspartierna vill be dig och dina mer insiktsfulla partikamrater om, ni som känner till förhållandena i skärgården. Centerpartister i Värmdö känner i regel till de här problemen, men i riksdagshuset är det en kategorisk syn på strandskyddet som blir dominerande i många partier. Det är väldigt svårt att få en sund balans mellan det viktiga behovet av att bevara natur, ta hänsyn till fritidsintressen och att också ta till vara möjligheterna att utveckla hamnsamhällen. Jag skulle vilja att ni delar med er av era kloka synpunkter och erfarenheter till era partikamrater i riksdag och regering.

§ 34 Motion 2013:8 av Tomas Melin m.fl. (MP) om tätare trafik på gröna linjen västerut

Anförande nr 123

T o m a s M e l i n (MP): Ordförande, ledamöter! Syftet med vår motion är att väcka en diskussion om behovet av att stärka trafiken på tunnelbanans yttre delar, de delar där turtätheten är lägre och trängseln därigenom blir större under längre tid. Detta hotar kollektivtrafikens attraktivitet. Att stå en halvtimme av sin resa ska visserligen vara bra för hälsan, men för många bilägare är det nog snarare ett argument mot att låta bilen stå och ta tunnelbanan till jobbet.

En pålitlig kollektivtrafik är en viktig faktor för att öka kollektivtrafikandelen. Men pålitligheten i tunnelbanan minskar ju längre ut i systemet man kommer. Förseningarna i systemet mångdubblas ofta i banans ytterkanter eftersom dom tåg som ska gå långt ut ofta vänds i förtid när man ska köra ikapp förseningar i de centrala delarna av systemet.

Jag stod själv i Vällingby för någon vecka sedan efter en försening. Det var hela fem tåg som skulle ha gått västerut men vände tidigare innan äntligen det tåg kom som tog oss till slutstationen. En försening som i de centrala delarna var på tio minuter eller mindre blev över en halvtimme för oss ytterstadsbor.

Detta är ett problem för kollektivtrafikens attraktivitet. Jag uppskattar det svar som man har gett motionen. Framförallt i trafiknämndens tjänsteutlåtande tydliggörs det att det krävs investeringar för att höja kapaciteten längs hela tunnelbanans sträckning, vilket det i dag inte finns budget för, helt enkelt. Därför kan det inte vara prioriterat visavi övriga behov. Det håller jag helt med om, och jag nöjer mig gärna med det svaret. Därför yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Men detta förtar inte att attraktiviteten i hela kollektivtrafiksystemet måste vara hög om målet om fördubblad kollektivtrafikandel ska kunna nås. Att detta blir en stor utmaning för landstinget blir inte minst sant nu, när övriga behov med Alliansens politik växer. Det nyligen upptäckta hålet i landstingets ekonomi har trafiklandstingsrådet deklarerat kommer leda till högre taxor, färre turer och till att viktiga investeringar får anstå. Det gör att problemen i tunnelbanans yttre delar framstår som mindre prioriterade, men samtidigt innebär det att kollektivtrafikens attraktivitet kraftigt hotas.

Man skulle kunna säga att två filosofier står mot varandra: Får vi fler resenärer genom att höja priset, sänka tillgängligheten och minska bekvämligheten, eller får vi fler resenärer genom att hålla priset lågt, tillgängligheten god och bekvämligheten hög?

Anförande nr 124

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Låt mig först tacka för motionen och säga att jag alltid kommer att välkomna och med öppna armar ta emot dem som vill väcka frågor eller driva på för att vi ska få mer tunnelbana i Stockholmsregionen – både mer trafik i vårt befintliga system och bygga ut tunnelbanan i takt med att regionen växer. Det är en viktig del i det uppdrag som vi har framför oss för kommande år.

Vi har gjort många investeringar i tunnelbanesystemet, bland annat på den gröna linjen, under senare år. Det finns en diskussion dels om att fortsätta dessa, dels om vilken typ av investeringar som gör störst nytta framöver. När det gäller utbyggd tunnelbana finns det redan beslut fattade, och vi har funderingar på nästa steg. När det gäller gröna linjen ska vi därtill lägga de moderniseringar som har gjorts på Farsta–Hagsätragrenen och den planerade och snart genomförde livstidsförlängningen på Hässelbygrenen. Jag tror på mycket av detta, och jag tror på de planer vi har när det gäller kapacitetsförstärkningar på den röda linjen. Våra investeringar måste naturligtvis göras i ett ekonomiskt ansvarsfullt perspektiv.

Jag tror också på det arbete som trafikförvaltningen har satt i gång med att testa åtgärder som inte är så investeringstunga för att i närtid kunna minska trängseln på tunnelbanans mest och hårdast belastade linjer. Man tittar bland annat på sätt att nyttja befintlig teknik och befintliga system för att förbättra trafiken, realtids- och störningsinformationen och att öka trafikutbudet särskilt i rusningstid, riktat mot både den gröna och den röda linjen.

Som sagt, det finns andra saker att ta fasta på i detta också. Motionären pekar på just Hässelbygrenen. Vi kan nog alla vara glada över att vi inte valde den kortsiktiga och enkla lösningen allt bara förlänga vår tunnelbana. Det hade inneburit att uppemot vart tredje tåg på Hässelbygrenen skulle ha tagits bort. I stället har vi valt en långsiktig och mer robust investeringslösning när vi nu bygger ut vårt tunnelbanesystem.

Till detta och annat får vi säkert skäl att återkomma. Jag är glad över att det finns uppslutning kring att ta hand om och utveckla det tunnelbanesystem vi har och att också bygga nytt för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas och växa.

Anförande nr 125

R i c k a r d W a l l (SD): Presidium, ledamöter! Jag tackar för den här motionen. Det var intressant att läsa den. Jag går tillbaka till tjänsteutlåtandet från trafikförvaltningen. Där skriver man så här om Hässelbygrenen: ”nuvarande trafik utbud på Hässelbygrenen motsvarar dagens efterfrågan”. Sedan går jag vidare till vad landstingsdirektörens stab skriver. Där hänger denna formulering med: ”trafikutbudet tillgodoser efterfrågan”.

All right. Om man åker på morgonen från Hässelby en typisk arbetsdag är alla sittplatser upptagna när man kommer till Vällingby. När man ankommer till Brommaplan finns det lika många sittandes som stående, och sedan är det en ganska lång väg kvar till city. Sverigedemokraterna tycker inte att en sådan situation kan beskrivas som att efterfrågan är tillgodosedd. Vi har högre ambitioner för kollektivtrafiken i Stockholms län. Därför är det med stor förtjusning som Sverigedemokraterna läser Kristoffer Tamsons yttrande. Här har nämligen den formuleringen fallit bort.

Jag skulle därför gärna vilja passa på att fråga Kristoffer Tamsons: Att du inte tar med denna formulering, betyder det att du delar Sverigedemokraternas uppfattning i frågan, alltså att Hässelbygrenens nuvarande situation inte är sådan att efterfrågan på trafik är tillgodosedd?

Sedan förstår också vi att det finns tekniska, ekonomiska och praktiska restriktioner, så det går inte att trola imorgon, men vi vill gärna att ambitionen och inriktningen ska vara klar.

Anförande nr 126

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag, liksom vi andra i politiken, har att dra slutsatser utifrån professionens och expertisens bedömningar. Jag kommer aldrig att göra någon annan bedömning när det gäller upplevda kapacitetsbehovet eller, för den delen, behovet av på olika sätt samordna en turtäthet med en bibehållen robusthet i trafiken. Vi vet att dessa behov ibland står emot varandra, och man drivs att belasta ett tunnelbanenät alltför hårt.

Samtidigt vill jag säga att efterfrågan på ny tunnelbana både hos politiker och hos människor i stort tenderar att vara betydligt större än vad som ryms i frågeställningar av teknisk karaktär. Det är kanske också detta som tar sig uttryck i landstingsrådsberedningens förslag till beslut.

Anförande nr 127

Fredrik Wallén (KD): Presidium, åhörare! Det är jätteroligt att få ta del av en motion som rör min del av Stockholm och min del av tunnelbanenätet. Jag tyckte att Tomas sammanfattar det rätt bra. Det här är en motion som väcker en fråga, och den frågan är värd att väcka för alla delar av vårt kollektivtrafiknät.

Gröna linjen är ständigt under utveckling, inte minst för att där hela tiden byggs så mycket. Därför är förvaltningens svar bra. Det var särskilt roligt att motionären med flera tog till sig det och tyckte att svaret var värt att yrka bifall till.

Jag har bott i de här delarna Stockholm ett kvarts sekel, men det först på senare tid som jag har börjat åka tunnelbana i rusningstrafik. Jag har tidigare tillhört dem som åker mitt i natten och tidigt på morgonen. De tre yttersta stationerna, Johannelund, Hässelby Gård och Hässelby Strand, ligger långt ut på linjen. Där är det svårt att vända med tåg. När jag har rest i rusningstrafik har jag märkt att tåget från Hässelby Strand är överfullt, det är överfullt redan i Råcksta, men om man då har is i magen och väntar in nästa tåg märker man att det tåget är nästan tomt. Det är svårt för oss resenärer att ändra på beteenden. Man ser ett tåg komma, och även om det står på skylten att det kommer ett till tåg om två minuter, och föraren till och med ropar ut det, så slänger man sig ändå in i tåget.

För bara någon vecka sedan stod jag själv på Råcksta tunnelbanestation när ett ganska fullt tåg kom in från Hässelby. Den mängd av passagerare som finns på stationen väller in i tåget. Sedan när tåget åker står jag och en mängd tappade mössor och halsdukar kvar på perrongen. Bara ett par minuter senare kommer nästa tåg in från Vällingby halvtomt.

Detta är något att jobba med. Det är inte lätt att ändra på det, men det är viktigt. Jag ser det strategiska värdet i motionen. I Råcksta, där det nu kan vara fullt på perrongen, kommer det snart att bo ytterligare 3 000 människor om bara några år när Vällingby Parkstad är helt färdigbyggd.

Detta är som sagt en bra motion som väcker en viktig fråga. Det är ett alldeles utomordentligt svar från trafikförvaltningen, så jag yrkar också på att denna motion ska anses besvarad.

Anförande nr 128

S a r a S v a n s t r ö m (FP): Den här motionen är jätteintressant! Nu bor jag också utmed gröna linjen, men söderut, och där har vi delvis samma problematik som motionären. Det är väldigt vanligt att tåg måste vända, och då blir man stående på stationen och får vänta.

Sedan den här motionen skrevs har faktiskt en hel del hänt. Redan 2014 kom det faktiskt fler turer på gröna linjen. Man utökar också kapaciteten på bland annat helger. Tidigare har det varit ett problem att man körde korta tåg under helger.

Kristoffer själv tog upp att det pågår en planering om upprustning och modernisering. Sedan det första yttrandet skrevs, 2013, har också trafikförvaltningen i ett senare dokument – det kan ha varit budgeten för 2015 eller verksamhetsredovisningen för 2014 – konstaterat att Hässelbygrenen i stort sett har nått sitt kapacitetstak i morgon- och eftermiddagstrafiken. Därför försöker man som en del i trängselarbetet att bredda rusningstrafiken för att på så sätt underlätta längre ut på den gröna linjen.

Det långsiktiga problemet är att gröna linjen har nått sitt kapacitetstak. Det vi kan göra är att på något sätt försöka justera rusningstrafiken, informera trafikanterna bättre och kanske skapa förståelse för att tåg i vissa fall måste vända. Krasst sett drabbar det färre resenärer om man gör så än om man ökar förseningen på hela linjen. Tunnelbanetrafiken har idag en 96-procentig pålitlighet när det gäller att vara i tid, så det är fortfarande bra siffror. Med detta vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsen förslag till beslut.

Anförande nr 129

Tomás Melin (MP): Ordförande! Motionen handlar specifikt om gröna linjen västerut, men den vill lyfta en diskussion om hela tunnelbanenätet, så jag tackar Sara för att hon tog upp att samma problematik finns på andra delar. Jag tackar och så Sara och Fredrik för att ni bekräftar den problembild som motionen vill lyfta fram.

Jag uppfattar att det finns en stor uppslutning kring att problemen finns och att de kommer att öka i takt med att Stockholm växer i alla delar. Men det finns mycket vi kan göra åt detta framöver. Med detta vill jag tacka för en god diskussion.

§ 35 Motion 2013:22 av Nanna Wikholm m.fl. (S) om klimatsmart kollektivtrafik

Anförande nr 130

Landstingsrådet Wikholm (S): I en tid då diskussionen om kollektivtrafiken i länet handlar om problem, nedskärningar och taxehöjningar känns det roligt att i fullmäktige får diskutera kollektivtrafiken som positiv kraft för att bygga regionen hållbar, ta fram framtidens lösningar och titta i kristallkulan för att se hur vi kan göra nytta för våra länsinvånare och hur vi kan bidra med tekniska och taktiska lösningar för vårt klimat och hela jordens problem, helt enkelt.

Jag är övertygad om att Stockholmsregionen har tjänat på vårt progressiva klimatarbete. Jag är väldigt stolt över att den första globala miljökonferensen var Stockholmskonferensen. Jag är stolt över att vi har fortsatt och även att SL har varit ett föredöme i att byta drivmedel. Vi har varit ett föredöme genom att bygga kollektivtrafiken med tunnelbanan som grund, vilket har gjort att en väldigt hög andel av resandet i regionen sker med kollektivtrafik.

Utifrån denna bottenplatta av gott renommé och framåtsyftande arbete tror jag att vi kan göra stora saker framöver tillsammans. Det är detta motionen syftar till. Med en utbyggd tunnelbana och en ökad resandeandel skulle kollektivtrafiken kunna vara ett föredöme för hur hela samhället byggs om klimatsmart. Med en kapacitetsstark kollektivtrafik bygger man nya stadsdelar och nya områden där kollektivtrafiken är norm. En hel del av motionens första att-satser handlar just om hur vi med strategiskt arbete ökar kollektivtrafikens andel av resandet.

Nu kanske jag blir lite nördig, men den andra delen av motionen är nästan ännu mer spännande. Den handlar om vad det är för teknik som vi sätter i våra bussar. Vi måste gå vidare från de steg vi har tagit med att prova bränsleceller och att vara banbrytande med etanolmotorer i bussarna redan på 1990-talet. Det handlar om att våga se vad som är framtiden.

De senaste årens diskussion om att anpassa transportsektorn har handlat om elektrifiering. Det händer mycket runt om i världen när det gäller elektrifiering av bussar. Jag var på ett seminarium i riksdagen för en vecka sedan. Från Nottingham fick vi exempel på att elektrifiering av bussarna kunde innebära mycket för hela staden. Det handlar inte bara om tekniken i bussarna, utan om en trafik som är tystare och ger mindre utsläpp i form av partiklar och annat. Detta möjliggör en helt annan stad.

Nu är det äntligen ett försök på gång. Det är väldigt bra att vi kan fullfölja det. Men industrin och andra intressenter skulle gärna vilja se en mer övergripande strategi för elektrifieringen, och det är ett av de andra förslagen i motionen. I den strategin skulle man titta inte bara på enskilda projekt utan också på hur vi jobbar med helheten med att ta fram framtidens lösningar. Är de saker vi bygger i dag anpassade, eller bygger de på dagens och gårdagens teknik? Det handlar om anläggningar, terminaler och depåer som ska stå i 40 eller 50 år. Det är klart att vi måste vara lite smartare än så.

Det handlar också om att hänga med i utvecklingen. Det arbete som vi har gjort de senaste 20 åren med att byta bränsle i våra bussar har varit bra och effektivt, och vi ska vara stolta över det. Men vi måste nu ta nästa steg och fokusera på klimatutsläpp. Jag är väldigt glad över att man vill bifalla den att-sats som handlar om vi ska vara mer offensiva när vi ställer krav och att de kraven ska handla om att vara klimatsmart.

Jag tycker att svaret på motionen i många avseenden är bra. Men tycker man likadant som det som står i motionen kan man faktiskt också bifalla den.

Anförande nr 131

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande! Tack, Nanna Wikholm, för en bra motion! Jag tror att vi samstämmt in ser vikten av att vi på alla fronter arbetar med just miljö- och klimatutmaningarna. Stockholms läns landsting har varit mycket av en föregångare under senare år och har kammat hem åtskilliga utmärkelser för miljö och klimatarbetet både på hälso- och sjukvårdssidan och när det gäller kollektivtrafiken. Så sent som 2013 vann vi till exempel utmärkelsen Sveriges Miljölandsting, och vi vann detta i hög utsträckning just för vårt arbete för att driva på inte bara vår egen kollektivtrafik utan också hela Sveriges kollektivtrafik i mer miljövänlig och klimatsmart riktning.

Samma år nådde vi också nyckeltalen att 75 procent av vår bussflotta och 100 procent av vår spårbundna trafik ska drivas av förnybara bränslen. Det är, skulle jag säga, en mycket viktig inriktning för att dra vårt strå till stacken för att vi som land och samhälle ska uppnå våra miljö och klimat mål. Det är ett arbete som inte kan stå stilla, som motionären mycket väl påpekar. Vi fortsätter att arbeta på många fronter. Det tar sig uttryck i att vi varje år satsar mer på att köra och driva vår kollektivtrafik. Bara i år satsar vi 6,4 miljarder på nya investeringar för att bygga ut, förstärka och förbättra kollektivtrafiken, inte sällan med miljö- och klimatsatser som en väldigt viktig del.

Det finns många konkreta projekt vi kan peka på. Tunnelbanans utbyggnad är en av de största och mest robusta miljö- och klimatsatser som gjorts i detta län på decennier. Man skulle också kunna nämna förstärkningen av Roslagsbanan, som ju fångar upp förbättrade möjligheter till kollektivtrafikresande i en del av Stockholms län där bilen fortfarande spelar mycket stor roll för hur man väljer att röra sig och resa.

Med detta sagt finns många andra insatser som görs. Citybanans färdigställande för tätare och bättre pendeltågstrafik är viktigt att nämna. Också i det lilla tar vi nu steg med laddhybridbussar. Det är ett projekt som vi driver tillsammans med bland annat Volvo och Vattenfall och som innebär att vi i reguljär stadstrafik får en av de första laddhybridbussarna på plats på linje 73, Tomtebodavägen– Ropsten. Det ska bli intressant att se hur det projektet faller ut. Kanske kan det breddas redan i framtiden, om det finns miljömässiga och samhällsekonomiska vinster att göra.

Vi har mycket att göra tillsammans i det här arbetet under kommande år när det gäller utvecklingen av det nya trafikförsörjningsprogrammet, vårt arbete i RUFSS och hur vi ska se på kollektivtrafikens roll i länets utveckling på sikt.

Vid sidan av det som fångas i motionen tror jag att vi ska se kollektivtrafiken som mer än bara teknik och teknikens bidrag till klimatomställningen. En minst lika viktig uppgift för oss är att driva på och att förstå att vi har en roll att fylla när det gäller att skifta fokus i kollektivtrafiken. Det handlar inte bara om att med teknik, den vara aldrig så miljövänlig, förflytta människor från punkt A till punkt B. I stället handlar det om en roll i samhällsbyggandet som helhet. Vi kan bidra med vårt kunnande och driva på och få vara med tidigt när man bygger stad och samhälle. Man bygger bostäder och man gestaltar kommunikationerna mellan bostäder, arbete och service och annat som gör människors liv värt att leva.

Till detta skulle jag vilja foga ytterligare en viktig byggsten. Vår roll handlar inte bara om teknik eller transport, utan den handlar om att vara samhällsbyggare. Det finns många internationella exempel att titta på. Det finns också många positiva exempel i vårt län på att vi har bidragit med att skifta fokus i den riktningen. Ett tydligt sådant är Stockholmsförhandlingen för utbyggd tunnelbana, som jag hoppas och tror kan ligga till grund för liknande överenskommelser om hur Stockholmsregionen som helhet ska kunna göras mer klimatvänlig och miljövänlig. Där har kollektivtrafiken en roll att fylla som en del i det övergripande samhällsbygget.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 132

Sara Svansson (FP): Jag tar vid där Kristoffer slutade. Ska vi vara en del av samhällsbygget måste vi helt klart vara klimatsmarta.

Jag tycker att motionen tar upp flera viktiga perspektiv på hur vi kan arbeta klimatsmart för att få en bättre kollektivtrafik. Men några av yrkandena gäller sådant vi redan arbetar med. Både Kristoffer och Nanna har tagit upp projektet med laddhybridbussarna, som är en del av elektrifieringen av busstrafiken. Men motionen innehåller också en del om hur vi ska samarbeta med olika aktörer för att snabbare kunna göra teknikskiften. Även här pågår en hel del arbete. Jag tror dock att arbetet måste intensifieras de kommande åren och också fördjupas.

Vi behöver ha kontakt med fler universitet, och vi behöver fler samarbetsparter som tillverkar och på andra sätt producerar den teknik vi använder. Med tanke på de rekordstora investeringar vi ska göra de kommande åren måste vi hela tiden tänka långsiktigt. De investeringar vi gör nu ska fungera i 30 eller 40 år, och då måste vi tänka i det perspektivet och också tänka klimatsmart. Dessa stora investeringar tar också en mycket stor del av den investeringsbudget vi har. Det finns ganska små medel kvar. Därför blir även mindre projekt viktiga. De projekten kan vi ju implementera, om inte i dag så åtminstone om några år. Det kan vara både i liten och stor skala. Låt oss alltså inte glömma bort de mindre projekten här.

Motionärerna yrkar också på att vi ska ta fram någon slags planeringsunderlag för hur vi ska öka kollektivtrafikens andel. Jag ska inte prata så mycket om det. Vi ska nu ta fram en ny RUFSS. Vi ska ta fram en ny trafikförsörjningsplan. Vi ska även ta fram ett nytt miljöprogram. Om vi dessutom ska ta fram ett program för att öka kollektivtrafikandelen riskerar vi att splittra vårt arbete för mycket. Snarare tycker jag att fokus när vi ta fram de andra programmen ska vara just på kollektivtrafik och på att kollektivtrafikens andel ska öka. På den punkten delar jag alltså inte motionärens åsikt.

Motionären tar också upp detta med förnybara drivmedel i kollektivtrafiken. Det kan för vissa vara en detaljfråga. Jag tycker dock att det är en intressant diskussion. I dag har vi mål som handlar om andelen förnybart drivmedel. Det är inte optimalt. Man behöver titta på drivmedel utifrån en livscykelanalys. Den åsikten delar jag helt. Därför hoppas jag att vi i samband med att vi tar fram ett nytt miljöprogram kan se över hur vi formulerar de här målen.

Med detta vill jag yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag, trots att jag i många delar håller med motionärens intentioner.

Anförande nr 133

Mikael T. Eriksson (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Det är brukligt att tacka för motioner, men i det här fallet skulle jag särskilt vilja tacka för motionssvaret. Det visar mycket tydligt på det som jag skulle vilja prata lite om, nämligen trafikförvaltningens mycket kompetenta tjänstemän.

Detta är min första period i landstinget. Politiska kulturer skiljer sig naturligtvis från församling till församling. Jag måste dock säga den kultur som jag har sett i det här landstinget har gjort mig mycket förvånad. Aldrig har jag sett ett sådant politiserade som i det här landstinget, ett sådant misstänkliggörande och ett sådant ifrågasättande av kompetensen hos våra tjänstemän. Den här motionen är ett exempel på det.

Ingen fråga tycks vara för detaljerad för oppositionens företrädare att ha en åsikt om. I den här motionen förklarar oppositionen vilket drivmedel som ska finnas i bussens tank. RME-drivmedel är tydligen dåligt. I stället ska politiken bestämma att bussarna ska köras på dimetyleter eller biogas med metandieselteknik. Särskilt biodrivmedel tycks vara viktigt. Man menar dock att de kan ha olika miljöeffekt, och därför ska politikerna i landstinget skriva tjänstemännen på näsan att drivmedlen ska ha bäst miljöeffekt till en rimlig kostnad.

Jag förvånas över den kultur som jag möter i det här fullmäktige. Jag förvånas över detaljstyrningen. Jag förvånas också över att oppositionen i nästan varenda fråga inkompetensförklarar våra tjänstemän. Är det inte skyltarna i busskurerna som är för små och måste vara större – som någon tidigare hade en utläggning om – eller att man har bytt färg på några andra skyltar från röda till blå, så är det alltså exakt vilket drivmedel som ska finnas i busstanken.

Återigen vill jag tacka för ett väldigt bra motionssvar från trafikförvaltningens kompetenta tjänstemän. De gör ett mycket bra jobb med att implementera Alliansens högt ställda miljömål för kollektivtrafiken.

Anförande nr 134

Landstingsrådet W i k h o l m (S): Tack för synpunkterna! Jag är också tacksam för de kompetenta tjänstemän som arbetat länge och metodiskt med de här frågorna.

Jag tycker att det är en uppgift för mig som landstingspolitiker att se till att vårt landsting ligger i framkant och fortsätter ligga i framkant när det gäller omställningen till ett klimatsmart samhälle. Det har tjänat Stockholmsregionen väl.

Vi har mål i vårt miljöprogram som är detaljerade. De är fastslagna av fullmäktige här, som talar om att vi ska bete oss på ett visst sätt när vi anpassar vår bussflotta. Det är ett sätt som ifrågasätts i många andra politiska församlingar. När vi antog miljöprogrammet drev Socialdemokraterna att vi skulle vara mindre specifika men mer fokuserade på att det handlar om klimatutsläpp. Det är ju det som frågan handlar om. Därför är jag glad över att till exempel Folkpartiet nu stämmer in i Socialdemokraternas krav på hur vi formulerar oss i det miljöprogram som vi ska ta ställning till här.

Anförande nr 135

Mikael T. Eriksson (M): En sak som jag ofta återkommer till i min politiska gärning är målstyrning, inte detaljstyrning. Nu är jag verksam främst på kommunal nivå, där jag fokuserar mycket på just målstyrningen. Det viktiga är vad man vill uppnå, inte nödvändigtvis exakt hur varje steg på vägen ska se ut. Jag tror att det lägger en hämsko på de kompetenta tjänstemän vi har i deras arbete att hitta de bästa sätten att implementera våra högt ställda miljökrav. Det är deras roll, och vår roll är att sätta högt ställda miljömål.

Det är att visa på det samhällsbygge som vill vara en del av. Det handlar om den effekt som vi vill att vår politik ska ha för ett bättre samhälle för de människor som bor i Stockholms län. Det är den diskussionen som är den intressantaste i detta – inte huruvida RME-drivmedel är dåliga eller om det ska vara dimetyleter eller något annat. Det viktiga är vad vi egentligen vill med vår politik. Vi vill ju inte arbeta på trafikförvaltningen. Vi vill utföra vårt politiska arbete.

Anförande nr 136

Malin Karlsson (MP): Ordförande, ledamöter, åhörare! Miljöpartiet tycker att motionärerna lyfter viktiga aspekter för en hållbar Stockholmsregion. Att öka kollektivtrafikandelen är bland det viktigaste. Genom att man vinner marknadsandelar från bilismen främjas miljön och kollektivtrafikens långsiktiga finansiering. I detta arbete tycker vi att den styrande minoritetens ambitioner är alltför låga och att utfallet är tunt. Ska andelen kunna öka krävs en annan politik än dagens på flera plan.

Nu när det gäller kollektivtrafikens bränsle och utsläpp är vi positiva till idéerna i motionen. Man måste ta ett helhetsgrepp om dessa frågor. Det är bra att vi jobbar med livscykelperspektiv och att olika drivmedel blir jämförbara vad gäller miljöaspekter och sociala aspekter.

Alla typer av energiutvinning belastar miljön, även eldrift. Därför är det viktigt att säga att vi inte bara ger elfordon en särställning utan att vi även här ser energikällans hela miljöpåverkan. Vi har valt att yrka bifall till attsatserna 1 och 4, men vi är inte helt avvisande till de andra förslagen i motionen.

Anförande nr 137

Anna Sehlín (V): Fru ordförande, ledamöter! Tack, Nanna, för en bra motion! Ingen resa är helt koldioxidneutral eller ger nollutsläpp, men kollektivtrafiken har bättre förutsättningar för lägre klimatpåverkan per resa än biltrafiken. En resa som sker till fots eller med cykel ger naturligtvis ännu mindre klimatpåverkan än en resa med tunnelbana eller buss.

Stockholms läns landsting ska verka för att öka kollektivtrafikandelen och minska bilresandet i regionen. Det tycker jag. Vi ska även med alla medel försöka öka cykelanvändandet i regionen och underlätta för människor att välja cykeln som färdmedel. Jag anser att vi ska fylla ett glapp som finns mellan de kommunala cykelplanerna och ta ett regionalt ansvar för en regional cykelplan och en regional cykelinfrastruktur. Även kollektivtrafiken har naturligtvis ett ansvar för att de utsläpp som genereras blir så låga som möjligt. Befintlig bussflotta måste naturligtvis köras på miljöbränsle. Vi måste dock se på vad som faktiskt kommer ur avgasröret, inte bara titta på andelen miljöbränsle. Spårfordon tycker jag så klart ska köras på grön el. Strategin också för båtflottan ska vara att den ska köras på el.

Vänsterpartiet har två konkreta förslag på detta område. Vi vill ha en trådbusslinje från västra Orminge till Gullmarsplan Globen och vidare till Flemingsberg via Älvsjö och Skärholmen. Det är en konkret åtgärd för att minska utsläppen och också få bra tvärförbindelser. Vi måste nämligen öka kollektivtrafikandelen i regionen.

Jag yrkar bifall till motionen.

Anförande nr 138

Karl Henriksson (KD): Fru ordförande, ledamöter! Titeln på den här motionen är klimatsmart kollektivtrafik. Om kollektivtrafiken fungerar som den ska är det lite grann tårta på tårta, för det är klimatsmart att resa tillsammans. Kollektivtrafik är till sin natur klimatsmart – det vill säga om det inte är tomma bussar som kör runt, för det är ju inte så smart.

Landstingets inriktning – och det är vi väldigt överens om – är att planeringen ska utgå ifrån gång-, cykel- och kollektivtrafik som grund för framtidens resande. Det är viktigt, vi ser det i alla planer och det är naturligtvis någonting som vi ska jobba med i alla sammanhang här i landstinget.

Jag är nyvald ordförande i trafikplaneberedningen, som bland annat ska jobba med trafikförsörjningsprogram och en del med trafikdelen i den regionala utvecklingsplanen, RUFs. Jag kan försäkra att allt det arbetet kommer att vara inriktat på hur vi ska kunna öka kollektivtrafikandelen, på bekostnad av bilismen och till förmån för ökad tillväxt i samhället.

När det gäller de konkreta förslagen här delar jag motionärernas bedömning att elektrifiering är en viktig del av framtiden – oavsett om det handlar om bussar, som motionärerna talar om, eller om spårvagnar, om trådbussar som Vänsterpartiet hela tiden talar om, om pendelbåtar eller gondolbanor. Elektrifiering med rätt el, grön el, är naturligtvis bland det mest klimatsmarta som man kan tänka sig, och vi ska jobba för att ligga i framkant.

Motionärerna talar om att vi bör titta ut på andra exempel runt om i världen, hur man har gjort, och det är naturligtvis så vår inriktning ska vara. *Benchmarking* och att lära av *best practise* ska definitivt vara i fokus. Om vi ska kunna nå våra mål – åtminstone mina mål – att ha världens bästa kollektivtrafik, måste vi lära oss av dem som är bäst på olika områden, och vi ser att det är många som ligger före oss på enskilda områden. Det finns oerhört många spännande exempel runt om i världen som vi kan ta del av för att utveckla vår kollektivtrafik till att bli mer effektiv och mer klimatsmart, och det ska vi naturligtvis jobba med. Jag ser fram emot att samarbeta bland annat med Nanna i det arbetet.

Anförande nr 139

Rickard Wall (SD): Presidium, ledamöter! Ett spöke går runt i landstingssalen – trängselskatteförsökets spöke. Jag läser ur motionen: ”Det största steget uppåt i Stockholmsregionen i närtid togs när trängselskatt infördes, kollektivtrafiken utökades kraftigt – –”. Ja, det gjorde den – men den kollektivtrafikökningen var samhällsekonomiskt olönsam! Nu är detta länge sedan så det kanske har behandlats åtskilliga gånger, men för nytillkomna tittare ska jag ändå en gång för alla dra det här. När det dyker upp här i salen att man har ambitioner för olönsamma kollektivtrafiksatsningar så kommer vi sverigedemokrater att säga nej, nej och nej och vara uppmärksamma på det. Vi har inte – särskilt inte i nuvarande situation – råd med den typen av politik!

Okej, en gång för alla. Så här var det förstås även före trängselskatteförsöket. Det är klart att man hade full kapacitet i tunnelbanan i rusningstid. Det var fulla tåg och man körde tågen så mycket man kunde utifrån tekniska förutsättningar.

Då ska vi kika här. Jag har ett utdrag ur kapacitetsdatabasen som SL hade, hur mycket trafik som gavs våren 2005 och så 2006, när trängselskatteförsöket var i gång. Titta på differensen nertill så ska vi se vad man hittade på. Först ser vi tunnelbanan mellan klockan sju och klockan nio på morgonen: inga extra tunnelbanetåg – helt enkelt därför att det inte gick, det fanns inte kapacitet att lägga på. Men på dagtid, mellan klockan nio och klockan halv fyra,

skramlade man runt med över 100 tunnelbanetåg per dag. Det fanns inget behov av den kapacitetsförstärkningen!

Busstrafik kan vi sedan kika på. På natten sätter man i gång och kör 69 extralinjer. Antalet påstigande *per tur*: sju åtta stycken. Mot den bakgrunden kunde de som argumenterade för trängselskatten utropa: 100 000 sittplatser i kollektivtrafiken! Javisst – men ingen satt på dem!

Den gången var det staten som betalade, så allright. Men om man ska upprepa den politiken är det vi som får betala. Sverigedemokraterna säger nej.

Men Nanna Wikholm är i gott sällskap. Jag skickade den här databasen till Anna på den tiden och frågade om det verkligen var ärligt att gå ut med budskapet att man satsar på kollektivtrafiken. Här visar jag en epostkommunikation med Anna från september 2006: Jag önskar att man i budskapen i valrörelsen säger som det är – man har förstärkt kollektivtrafiken men inte där efterfrågan finns, för där saknas spårkapacitet. Då fick jag svar från Anna: Budskapet är inte felaktigt.

Okej, nu har ni sett vad man gjorde från trängselskatteförsökets sida, jag har visat statistiken: man slängde ut en massa tåg och bussar helt i onödan, och sedan ville man inte säga hur det var.

Som sagt, vi sverigedemokrater kommer att motsätta oss att man slarvar med våra skattepengar på det sättet. Samhällsekonomi är en ledstjärna för Sverigedemokraterna. Tack för uppmärksamheten!

Anförande nr 140

A n n a S e h l i n (V): Nu handlade inte den här motionen så jättemycket om trängselavgifterna, men när jag till och med blir mejlapostroferad så måste jag ju ta replik.

När trängselavgiftsförsöket infördes satte man in väldigt många direktbusslinjer, som var både välfyllda och mycket uppskattade. När de sedan togs bort var det många som var både besvikna och ledsna över att de försvann. Man gjorde riktade satsningar där det var många resenärer, som uppskattade det och som behövde de här satsningarna, för att väga upp att man tog betalt för att komma in i och ut ur staden.

Anförande nr 141

R i c k a r d W a l l (SD): Presidium, ledamöter! Anna, jag jobbade tillsammans med Jonas Eliasson med utvärderingen av trängselskatterna, och till och med han och miljöavgiftkansliets chef Gunnar Söderholm som var ute och åkte med massmedia erkände – och det står i utvärderingsrapporten – att även bussarna från till exempel Tyresö var samhällsekonomiskt olönsamma. Jonas Eliasson erkände *face to face* för mig att den delen av busstrafiken gick minus 300 miljoner. Det var dumt att jag inte hade den med mig, men det går också att titta i trängselskattegruppens utvärdering. Det var samhällsekonomiskt olönsamt!

Visst, det var några få jätteglesa resenärer – men deras glädje stod inte i proportion till kostnaden.

A n d r e v i c e o r d f ö r a n d e n : Näste talare är Gustav Hemming. Jag hoppas att Gustav håller sig till motionen, som ju handlar om klimatsmart kollektivtrafik och inte trängselskatten.

Anförande nr 142

Landstingsrådet H e m m i n g (C): Jag tycker i och för sig att motionen till vissa delar berör trängselskatten, så till vida att en av att-satserna har en sådan koppling.

Dock är det svårt att avhålla sig från att kommentera den kritik som ibland riktas mot landstingspolitiken, att vi enbart ältar vad den ena majoriteten har gjort och vad den andra majoriteten har gjort – då skulle man ju kunna tro att ett nytt parti som kommer in inte skulle kasta sig in och börja granska tio år tillbaka eventuella felsatsningar eller inte. Men icke sa Nicke! Där ser man att även nya partier kan vara väl så lika i beteendemönster och komma in i den kultur som vi har vant oss vid här i landstinget. Det var ju skönt!

Emellertid såg jag i det inlägget ingenting som tydde på att själva trängselskatten skulle vara samhällsekonomiskt felaktig.

Den här motionen tar upp frågor som kommer att bli högaktuella när vi nu, som flera talare har framhållit, ska arbeta med framtagandet av en ny regional utvecklingsplan. Redan den förra regionala utvecklingsplanen lade ett större fokus på hur vi ska få en mer hållbar – inte minst miljömässigt hållbar – utveckling i regionen, men det kan knappast komma som någon överraskning efter de debatter vi har haft omkring budget och annat att det perspektivet av allt att döma kommer att stärkas betydligt med den nya regionala utvecklingsplanen, där bland annat en viktig del kommer att vara en regional klimatfärdplan 2050, som i alla fall i min vision kommer att apostrofera den första att-satsen, att jobba för en samhällsstruktur som blir mer transporteffektiv och som stödjer en hållbarhet.

Jag delar trafiklandstingsrådets analys, som kanske inte riktigt kommer fram så mycket i motionen, att minst lika viktigt som själva tekniken kring kollektivtrafiken är att vi får en samhällsbyggnad som skapar förutsättningar för hållbarhet.

Och lika viktigt som att få upp kollektivtrafikandelen – vilket ju hänger mycket samman med om vi till exempel får en förtätning i regionens tätare delar – är det att se hur vi kan minska biltrafikens klimatpåverkan där den behövs. Förutsättningarna ser väldigt olika ut i olika delar av vårt län. Därför är det också viktigt att i den regionala utvecklingsplaneringen ta med sig hur våra satsningar – både på kollektivtrafik men också i samverkan med kommunerna och när det gäller våra egna fordon utanför kollektivtrafiken – kan medverka till att stödja arbetet för en fossilfri fordonsflotta. För bilen kommer att behövas också i framtiden i Stockholmsregionen, även om vi måste jobba så hårt vi bara kan för att få så höga kollektivtrafikandelar och så låg bilanvändning som möjligt i de centrala delarna.

På det hela taget tycker jag att motionen – även om den är intressant – är väl kategorisk och slår in en och annan öppen dörr. Som sagt, första att-satsen handlar om processer som vi är i full färd att arbeta med inom bland annat arbetet med RUFSS.

När det gäller den andra att-satsen om att starta ett strategiskt arbete kring elektrifiering av busstrafiken ser jag att det finns ett arbete med elektrifiering av trafiksektorn över huvud taget, och det tror jag kommer att vara en viktig del av RUFSS, inte minst i den regionala klimatfärdplanen. Men det är också viktigt att vi inte tar vår hand ifrån biogasen. Bara för att elektrifiering av bussar kanske vid det här laget är ett bättre alternativ för innerstadstrafiken måste vi icke desto mindre se att vi behöver ta till vara den fantastiskt fina miljöresurs som biogasen är, och vår långfärdstrafik kommer sannolikt inte att kunna elektrifieras utan vidare inom överskådlig tid framöver.

Ja, man kan gå vidare genom att-satserna, men jag ser att min tid börjar löpa ut. Jag tycker att man med gott samvete kan yrka bifall till landstingsstyrelsens förslag och ser fram emot att vi inom ramen för kommande arbete med RUFSS återkommer till många av de frågor som motionen tar upp, liksom förstås i arbetet med det kommande miljöprogrammet.

Anförande nr 143

Rickard Wall (SD): Presidium, ledamöter! Har Gustav Hemming hört uttrycket att man behöver kunna sin historia för att kunna styra rätt i framtiden? Det är orsaken till att jag nu håller på och gräver i tio år gamla grejer. Jag varnar för det avskräckande exempel vi hade för ungefär tio år sedan så att vi inte ska upprepa det här i Stockholms läns landsting, för den här gången kommer vi att få betala det själva.

Vi ska inte satsa på samhällsekonomiskt olönsamma kollektivtrafikåtgärder!

Anförande nr 144

Landstingsrådet Hemming (C): Nej, kruzet är förstås att se till att vi gör satsningar i kollektivtrafik som används. Det finns ingen anledning att vi ska ha bussar som går tomma.

Det är också en sak som är så himla bra med det som vårt trafiklandstingsråd lyfte fram som ett exempel, Stockholmsförhandlingen där man tar ett samtidigt grepp kring både bostadsutbyggnad, bostadsplanering och kollektivtrafikförsörjning. Det är ett otroligt bra sätt att säkerställa både att vi optimerar värdena på de fastighetsutvecklingar som sker samtidigt som vi säkrar, i bästa fall, en hög kollektivtrafikandel och en hög effektivitet i de kollektivtrafikinsatser som delvis kan finansieras genom detta samlade tag.

Anförande nr 145

Rickard Wall (SD): Med största förtjusning noterar jag att Gustav Hemming inledde med att säga att vi inte ska sätta i gång med samhällsekonomiskt olönsamma kollektivtrafiksatsningar.

Jag har ju lagt en interpellation om pendelbåtar, som dyker upp nästa gång antar jag. Jag hoppas du står kvar vid din position då också!

Anförande nr 146

Landstingsrådet Wikholm (S): Fru ordförande, jag hoppas att jag inte är sista talare, för jag tänkte ställa en fråga.

Jag vill tacka för många bra och viktiga inlägg till motionen om klimatsmart kollektivtrafik. Det var bra att få diskutera båda de här två tydliga benen: hur kollektivtrafiken som sådan med en ökad marknadsandel och som en del i samhällsbygget är en del i att göra hela samhället klimatsmart, men också hur kollektivtrafiken kan bli mer klimatsmart i sig. Båda benen finns med i den här motionen som vi har skrivit, en hel drös av socialdemokratiska politiker som är starkt engagerade i de här frågorna.

Sedan motionen skrevs för ungefär ett och ett halvt år sedan har det, som tjänsteutlåtandet gör tydligt, hänt ganska mycket och det finns en hel del processer där vi kan arbeta in mycket av den kunskap och kompetens som finns i olika delar. Jag hoppas att det kan bli ganska öppna processer när vi arbetar både med miljöprogrammet och med RUFSS för att just ta in all den kunskap och kompetens som finns runt om i samhället.

En fråga som jag inte diskuterade så mycket förut men som Sara var lite inne på i sitt intressanta inlägg är den här. Om vi ska börja bära en del av kostnaderna för teknikutveckling, hur kan det då mötas med alla de andra behov som vi har i kollektivtrafiken och SL-trafiken? Är det vara vi som ska bära risken, om vi nu gör lite mer innovativa projekt? Då hoppas jag att vi, precis som vi har gjort tidigare, kan ta hjälp av medel som finns från Sveriges regering. Det fanns, i alla fall i den budget som röstades ned, en satsning på klimatinvesteringar i kommuner och regioner med 2 miljarder de kommande åren. Tidigare har vi lyckats använda en hel del pengar från de tidigare List- och Klimpprogrammen för att genomföra biogasprojekt men också andra projekt.

Ser ni i majoriteten framför er att vi när vi genomför olika forskningsprojekt söker sådana medel och investerar i ett sådant arbete för att vi både ska kunna värna våra skattebetalares pengar här och nu men också vara med och driva fram den tekniken som kan göra att regionen står stark på sikt? Det är en fråga jag har i anslutning till detta.

Jag tror som sagt att både vi som skattebetalare och invånare i Stockholms län har allt att vinna på att Stockholmsregionen fortsatt ligger i framkant och att en hel del av omställningen har väldigt mycket att vinna på att kollektivtrafiken tar den rollen. Där tror jag att bussarna och bussarnas elektrifiering kan vara en nyckelteknik för att få i gång en mer klimatsmart transportsektor över huvud taget.

Anförande nr 147

Landstingsrådet H e m m i n g (C): Jag ser att trafiklandstingsrådet också avser att replikera. Jag tycker att den frågeställning som rör att använda sig av externa resurser naturligtvis är ytterst relevant. Det har ju varit vägledande för landstingets arbete med de nya programperioderna för strukturfonder och de olika EU-programmen, och det är väl rimligt att tänka sig att man inom arbetet med strukturfonder, partnerskap och annat arbetar mer aktivt för att säkerställa att vi kan ta del av olika typer av medel för den typen av projekt. Hela arbetet har ju gått ut på att få sådana kriterier som ligger nära de utmaningar som vi ser i Stockholmsregionen, så jag tror vi har gjort ett ganska bra grundarbete för att kunna utnyttja sådana möjligheter. Och det är klart att även regeringssatsningar eller nationella pengar kommer att kunna vara relevanta där.

Anförande nr 148

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Jag märker att Nanna Wikholm som jag själv har träffat elbussintressenterna och gärna vill gå dem till mötes och lyfta fram deras projekt. Låt mig säga att det projektet ska vi lyfta fram och jämföra med många andra för att se vilka som är de lägst hängande frukterna för oss att gå vidare med, där vi kan hitta medfinansiering på olika sätt – från EU-sammanhang som Gustav nämner, när det gäller näringsliv, fastighetsägare, markägare eller andra delar av vårt samhälle, och självklart också den oerhört kraftfulla, massiva satsning på kollektivtrafik som regeringen har aviserat, där man ju har utlovat inte mindre än 1,7 miljarder i medfinansiering för kollektivtrafikprojekt per kommun och år i Sverige de kommande åren.

§ 36 Motion 2013:23 av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. (V) om förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö

Anförande nr 149

Gunilla Roxby Cromvall (V): Fullmäktige! Lång dags färd mot trafikpolitik denna eftermiddag – och mot den middag som vi kanske får. Man kan säga att svaret var välvilligt, eftersom motionen anses besvarad. Jag måste också säga, Kristoffer Tamsons, att det är ljuv musik i Vänsterpartiets och säkert även Socialdemokraternas och andra partiers öron när vi nu hör att du verkligen är för en utbyggd tunnelbana.

Redan på 1960-talet insåg man att en tunnelbaneförlängning på sträckan mellan Hagsätra och Älvsjö skulle kunna vara väldigt bra. Det är ett avstånd på bara 1,6 kilometer. Spårreservat finns för den största delen av sträckan. Jag vet också att det är flera borgerliga partier som har lyft frågan om att den här tunnelbaneförlängningen kanske skulle vara väldigt bra. Men vi ligger nu mycket efter i fråga om utbyggd tunnelbana eftersom vi i många år här i landstingsfullmäktige hörde av din företrädare att tunnelbanan var färdigutbyggd.

I Stockholmsförhandlingen utsågs 16 ledamöter som representerade Stockholms län både vad gäller partitillhörighet och länstillhörighet. Den förhandlingen har nu ersatts av något som kallas Sverigeförhandling. Där får de flesta av oss partier inte vara med – trots att ni

moderater lovade att nu skulle det vara breda överenskommelser som gällde för de två stora minoriteter som finns representerade i den här församlingen!

En utbyggd tunnelbana i moderatledda kommuner är inte tillräckligt för att bygga bort den gigantiska trängsel som i dag finns i kollektivtrafiken. Det är väldigt glädjande och alla är vi för att tunnelbanan ska byggas ut till Nacka, men tunnelbana till Nacka och till Kungsholmen hjälper faktiskt inte oss som bor i södra delen av länet eller andra delar av länet där trängseln är oerhört stor.

Nu är snart Citybanan klar, och då kommer en stor kapacitetsförstärkning. Det skulle kunna möjliggöra att man går över från tunnelbanans knökfulla gröna och röda linjer och i stället åker pendeltåg in mot stan.

Därför tycker jag att det är njuggt att säga att motionen bara är besvarad. Jag tycker att vi ska gå från ord till handling. Det vi begär i Vänsterpartiet är inte att vi ska bygga den här delen nu – vi anser att det ska utredas om inte den är en väldigt bra utbyggnad och att den kanske borde ske med lite förtur för att lätta på trängseln ganska snart.

Anförande nr 150

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Som varm anhängare av tunnelbanan, både den befintliga och den som vi vill se växa, byggas ut och utvecklas, gläder det mig när man lägger motioner som handlar om just precis detta. Jag tycker att det är en bra motion, Gunilla. Jag har sett mer eller mindre samtliga partier tala sig varma för en förlängning från Hagsätra till Älvsjö. Vi har ju också fattat ett beslut i landstingsfullmäktige, i anslutning till att vi antog vår budget i december, om att den här frågan ska vara föremål för vårt utredningsarbete under kommande år med sikte på det analys- och utredningsarbete som nu ska ske, som sedan ska läggas till grund för landstingets ställningstagande i kommande Sverigeförhandling.

Den signal som nu sänds från regeringens företrädare när det gäller att förhandla förstärkt och utbyggd kollektivtrafik i våra storstadsregioner – där tunnelbanan pekas ut som prioriterad när det gäller Stockholmsregionen – är just att 2015 och 2016 blir en analys-, faktainsamlings- och samrådsfas. Det ska utredas och analyseras. Man ska titta på samhällsekonomi, bostadsbyggande, arbetsplatser, intresse från kommunerna och från landstinget men också på frågor som medfinansiering – att läggas till grund för vad som sedan blir parternas skarpa förhandlingsrunda. Där är vi inte ännu.

Jag tror att det är klokt att vi markerar det som vi har gjort från vårt landsting, det vill säga att parallellt med eller gärna innan vi börjar med vårt analytiska utredningsarbete så ska vi lyssna in från berörda kommuner: Är det här en prioriterad dragning från deras sida? Är Stockholms stad villig att på sin horisont möta upp med bostadsbyggande, arbetsplatser och medfinansiering? för att vi ska känna det värt och ha rätt parametrar för de samhällsekonomiska utredningarna kring en sådan utbyggnad, att sedan läggas till grund för kommande Sverigeförhandling.

Det är viktigt att vi gör en gedigen och bra hemläxa, i stället för att skynda iväg och köra den där kittleken som vissa partier ägnade sig åt under föregående mandatperiod utan just gör ett seriöst förarbete. Låt som sagt sedan det ligga till grund för ställningstaganden i landstingsstyrelsen om vad som ska bli landstingets ingångsvärden i kommande förhandling, utifrån rimliga krav som vi tycker vi ska ställa på staten och på berörda kommuner när det gäller medfinansiering, men också på fastighets- och markägare när det gäller deras ansvar för att med de markvärdesökningar som en utbyggd tunnelbana möjliggör också från sin horisont bidra.

Ett uppdrag finns. Vi börjar med samråd med kommunerna, att läggas till grund för ett fördjupat arbete mellan kommunala tjänstemän och landstingets tjänstemän, att läggas till grund för analys och utredning, vars resultat läggs till grund för politiska ställningstaganden i den här församlingen. Där är vi inte ännu, men jag är övertygad om att vi kommer att göra ett bra jobb tillsammans när det gäller just det arbetet. Jag tror att vi är många som på våra olika sätt och i våra olika roller kommer att involverade i det arbetet, och vi kommer säkert att få skäl att diskutera och debattera detta och också återrapportera resultatet av det arbetet – i den här församlingen, men ytterst också gentemot skattebetalare och resenärer.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 151

Karl Henriksson (KD): Ordförande, ledamöter! Precis som Kristoffer nämner är ju det här en tanke som nog alla partier har diskuterat ganska mycket. Jag tror Gunilla sade att den diskuterades redan på 1960-talet. Det är så att Gunilla och jag också för ett antal år sedan har suttit och diskuterat vad vi och våra partier ser för potentiella tunnelbaneutbyggnader – det var innan vi kom i gång med den här tunnelbaneförhandlingen – och jag sade redan då att utifrån Kristdemokraternas horisont är nog det här en av de allra mest prioriterade utbyggnaderna.

Varför är den det då? Jo, för att vi tycker att man måste ha ett systemtänkande i kollektivtrafiken. Älvsjö är en jätte viktig bytespunkt. Få bytespunkter i Stockholms län är så viktiga. Redan i dag är det bytespunkt mellan pendeltåg och buss, och i framtiden räknar vi med att det också ska vara en bytespunkt för regionaltåg och spårväg. Älvsjö är alltså en oerhört viktig knutpunkt, där vi förmodligen skulle få väldigt stora samhällsekonomiska vinster om vi förband tunnelbanesystemet dit. Men Älvsjö är inte bara en bytespunkt utan också en av Stockholmsregionens absolut viktigaste målpunkter.

Så det finns många skäl varför man ska prioritera den här förbindelsen. Det är därför vi har fattat beslut om att det ska vara en av de prioriterade utbyggnaderna som vi ska diskutera för framtiden. Och om jag minns rätt erbjöd sig Stockholms stad att bekosta om inte hela så åtminstone en mycket stor del av utbyggnaden för drygt ett år sedan.

Det här blir en jätte viktig del av Sverigebygget. Jag skulle gärna se att beslut om en utbyggnad – efter ordentliga utredningar – kunde komma ganska snart, för det kan faktiskt finnas fördelar med att göra den här utbyggnaden redan i samband med konverteringen av Hagsätralinjen till blå linje, som ju kommer att möjliggöra en ökad kapacitet med ungefär 50 procent på den här förbindelsen.

Därför säger jag att det är viktigt att vi kommer framåt i frågan.

Jag yrkar bifall till landstingsstyrelsens förslag och räknar med att vi kommer att återkomma till den här tunnelbaneutbyggnaden ganska snart.

Anförande nr 152

Mia Wallgren (C): Ordförande, fullmäktigeledamöter och åhörare! 1995 var ett av de bästa åren i mitt liv. Då föddes min dotter, men jag köpte också mitt första hus, i Stuvsta. Ni med lokalkännedom känner till att Stuvsta ligger inte långt från Älvsjö. Det tar sex minuter att gå till Stuvsta station från min tidigare hemadress och till Hagsätra tar det tio minuter att promenera. Man kunde alltså välja tunnelbana eller pendeltåg från där jag bodde. Åker man pendeltåg tar det dryga tolv minuter nu, för det har kommit till en station, Årstaberget, som inte fanns på den tiden. Väljer man att ta tunnelbanan från Hagsätra så tar det 25 minuter till Stockholms Central. Det beror på att det är många stationer, och det är tidsödande att stanna, fylla på folk och åka igen.

Precis som föregående talare har sagt är Älvsjö en oerhört stor knutpunkt och det skulle finnas många fördelar med att knyta ihop pendeltågssystemet med tunnelbanesystemet.

Däremot kan man inte, tycker jag, redan nu veta exakt vad som är den bästa lösningen för framtiden. Det här ligger redan i ett utredningsuppdrag som vi har, att utröna hur vi får bästa möjliga nytta när det gäller tunnelbanan. Målet är ju just att våra investeringar ska ge bästa möjliga nytta – inte bara för en viss gren i tunnelbanan utan för hela det stora trafiksystem som vi har i Stockholms län.

Därför yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag. Heja tunnelbanan!

Anförande nr 153

Landstingsrådet **W i k h o l m (S)**: Ja, vi har verkligen en helt annan diskussion än vad vi hade för tre fyra år sedan, och det är bra för Stockholmsregionens utveckling! Man bara sitter och nickar när man hör alla kloka inlägg från den andra talarstolen. Det är så jag tror att vi kan göra en hel del långsiktiga investeringar.

Om jag får fortsätta lite där Karl Henriksson slutade, är det här också en fråga som har diskuterats väldigt länge. Ett skäl till att det inte har hänt så mycket är att när man för ett antal år sedan utredde – om det var SL eller regionplanekontoret – så konstaterade man att det skulle bli alldeles för fullt i pendeltågstrafiken för att vi hade för få tåglägen. Men när Citybanan nu äntligen kommer på plats öppnas helt andra möjligheter med ett systemtänk, som ni har varit inne på – hur vi får hela kollektivtrafiken att flyta och hur vi kan koppla samman delar av södra Stockholm med delar av Mälardalen, som jag ser framför mig att det här projektet också innebär.

Jag tror att det är oerhört viktigt att vi tar steg framåt här och utnyttjar den möjlighet som Citybanan innebär att skapa ett bättre kollektivtrafiksystem.

Och jag tror att förutsättningarna är väldigt goda, också för att regeringen har pekat ut att man i Sverigeförhandlingen vill titta på en ny tvärgående linje som rör sig i den här sträckan. Vi ser ju just sträckan Hagsätra–Älvsjö som en start på det som vi har kallat för lila linjen, där vi går ifrån att Stockholmsregionen har en tunnelbanespindel till att faktiskt få ett tunnelbanenät. Det här skulle kunna vara ett bra första steg.

Som sagt, Stockholms stad har även med tidigare majoritet tyckt att det här är ett angeläget projekt och i ganska många år har det i Stadshuset legat en motion av nuvarande stadsbyggnadsborgarråd om att titta vidare på just Hagsätra–Älvsjö, så jag tror att förutsättningarna är goda för att vi ska få till den här grenen och att söderortsborna på ett lätt sätt ska kunna ta sig fram och att vi samverkar med dem som bor i Eskilstuna och Västerås om att både bygga kollektivtrafik i det lilla och i det stora, för en hållbar region.

Anförande nr 154

S t a f f a n O l s s o n (M): Ordförande, ledamöter och åhörare! Stockholm är en av Europas mest expansiva storstadsregioner, vilket tål att upprepas. Med tillväxten följer både möjligheter och utmaningar. Det behövs fler bostäder, och kopplat till detta måste folk få bättre möjligheter att ta sig till jobbet, helst med kollektiva transportmedel.

Med ett fint ord brukar man tala om Stockholms ”infrastrukturskuld”. På rak svenska betyder väl detta att 40 års väntan på fortsatt utbyggnad av Stockholms tunnelbana var för länge. Vi har onekligen en hel del att ta igen.

Det finns anledning att vara stolt över Stockholmsöverenskommelsen mellan landstinget, staten och de fyra kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm – men också en del att vara rädd om när det gäller att vårda överenskommelsen. Till skillnad från tidigare

finansieringsuppställningar verkar prognosen vara god för att Stockholmsöverenskommelsen ska hålla. Jag tror att en viktig faktor för överenskommelsens hållbarhet är att den innebär en helhetssyn, som länkar tunnelbaneutbyggnaden till utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. Det är en överenskommelse för hela regionen.

Vad ska man då säga om Vänsterpartiets motion? Motionärerna föreslår en ny dragning av tunnelbanans gröna linje i söderort, mellan Hagsåtra och Älvsjö. Därmed skulle en ny bytespunkt skapas mellan pendeltåg och tunnelbana i Älvsjö.

Det går absolut att se logiken i detta. Det är, som alla tidigare i talarstolen har sagt, ett mycket bra förslag. Men jag vill ändå peka på en omständighet, nämligen den att på kort sikt är det här ingen bra lösning. Gröna linjen är ju vår mest belastade del i tunnelbanesystemet. Därför är avlastning av gröna linjen en prioriterad del i Stockholmsöverenskommelsen dels genom gula linjen, dels genom kopplingen av blå linjen förbi Globen och Hammarby Sjöstad till Hagsåtragrafen. På längre sikt är det alltså blå linjen som kommer att sträckas ut till Hagsåtra, och sannolikt har en förlängning av blå linjen till Älvsjö förutsättningar att då bli ett regionalt förstahandsalternativ. Men för den bedömningen behövs snarare en kristallkula än en resurskrävande förstudie.

För Alliansen är det viktigt att samtliga investeringar föregås av ett gediget utredningsarbete. Varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt, och vi menar att bedömningen ska göras med en helhetssyn på resandemönstret i ett regionalt perspektiv. Effekterna för bostadsbyggande och nya arbetsplatser måste ingå i en allsidig belysning.

Vi har tidigare i dag hört att landstingsfullmäktige i budgeten gav ett uppdrag till trafiknämnden att i samverkan mellan landstingsstyrelsen, kommunerna och staten utreda förlängningar av tunnelbanan mellan bland annat Hagsåtra och Älvsjö. Så sent som i går fastställde trafiknämnden 2015 års budget i enlighet med detta. Motionärernas förslag är därmed så att säga på banan, och vi föreslår därför att motionen kan anses besvarad. Med detta yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag.

Anförande nr 155

Gunilla Roxby Cromvall (V): Tack, nu fick jag en sak till att prata om, när Staffan begärde ordet! Staffan, du har nog inte förstått att det handlar om att vi ganska snart skulle kunna avlasta grön linje med att man i stället åker till Älvsjö och sedan tar det snabba pendeltåget in till Stockholms Central eller vart man nu ska någonstans.

Kristoffer, du är ju stockholmare precis som jag, men jag vet inte om du känner till att Stockholms stad tänker bygga otroligt mycket nya bostäder vid Älvsjö station. Jag tror att jag har hört siffror på 40 000 nya bostäder! Det finns gigantiska planer för det området, där det också delvis finns mark. Hur mycket det sedan blir och det ska se ut är en annan sak, som staden får besluta om.

Men det här handlade lika mycket om att lätta på trängseln nu. Fullmäktige kanske inte känner till det, men när Citybanan blir klar om två år kommer Älvsjö att ha tåg varje 2 1/2 minut. Det är alltså oerhört tät trafik, och precis som vi har hört i bra inlägg här går det snabbt att resa med pendeltåget.

Som vänsterpartist får man ju sällan om någonsin – Håkan har lyckats någon gång – bifall på våra motioner, och jag får väl bita i det sura äpplet denna gång också. Men jag hoppas att alla nu håller ord och att vi skyndar på. Vad vi har begärt är – återigen – att ge trafiknämnden i uppdrag att inleda en förstudie för att ta reda på om denna linje är lönsam och om den skulle kunna underlätta väldigt snart. Jag hoppas ju på bifall, men jag förstår att det inte blir så.

§ 37 Motion 2014:1 av Curre Hansson m.fl. (S) om att komplettera pendeltågs- och tunnelbanestationer med nya uppgångar

Anförande nr 156

Curre Hansson (S): Fru ordförande! Först ska jag be att få tacka för svaret men ändå yrka bifall till motionen.

Jag kom att tänka på, när vi diskuterade den förra motionen, att den här motionen också tar sin sats ur det arbete som bland andra Helene Hellmark Knutsson startade med direkt efter valet 2010. Det var på den tiden tunnelbanan var färdigbyggd, men hon drog i gång ett envist arbete med ett antal seminarier med massor av representanter för att flytta positionerna närmare att kunna ta upp frågan om tunnelbanan. Den som till slut blev mest intresserad av det var ju Fredrik Reinfeldt, som sedan körde över Christer Wennerholm och helt plötsligt öppnades dammluckorna för tunnelbanebygget.

Det var i samband med hennes arbete som jag började fundera på att vi också skulle intressera oss för mark och omgivning kring befintligt spårssystem. Vi känner ju alla behovet att bygga bostäder, att vi har en region i obalans och så vidare.

Sedan skrev jag den här motionen och tycker att den trots allt fick ett ganska hyggligt intresse. Landstingsförvaltningens utlåtande talar om att man vill titta djupare i frågan, om man kan hitta enklare åtgärder, den är extra aktuell, och man tog fram några detaljerade exempel – Tullinge och Märsta – om goda ambitioner och om att ta marknadsandelar. Det var liksom mest beröm.

Där det inte var beröm var det lite mera klipp och klistra från trafikförvaltningen, som sade att man ständigt håller på och utvärderar – vilket betyder att man inte ska bry sig så mycket – att det pågår förhandlingar – alltså: Curre, stör inte – och tillgodose rådande behov – det vill säga vi vet bäst. Men sådana smällar får man ta om man vill något, och jag tycker att landstingsstyrelsen har vissa poänger som ändå tillgodoser delar av motionen.

Jag yrkar fortfarande bifall till den.

I morse blev jag uppringd av en bostadsrättsförenings ordförande från Spånga som verkligen hejade på det här. Jag hade aldrig pratat med honom och han kan inte anklagas för att vara socialdemokrat eller någonting sådant. Han började prata för det här, för bostadsrättsföreningen ligger 50 meter från pendeltågsstationen, men de får gå en halv kilometer för att komma till spärren och ska man sedan åka i första vagnen norrut blir det en hel kilometer innan man kommer på rätt plats. Så han bejakade verkligen det här. Jag frågade: Kan vi få bygga bostäder där också? Ja! sade han, bestämt. Det finns mark och så vidare runt ikring.

Det är också så att Alliansen i trafiknämnden tar upp ett annat intressant exempel och rättar sin förvaltning. I Märsta kan man bygga nästan hur mycket bostäder som helst i närheten. Här har jag bara plåtat stationen, som kanske skulle ha passat i DDR på den tiden, men alla känner väl till området kring Märsta, där vi skulle kunna bygga mycket. Tullinge var ett exempel som jag själv tog. Skarpnäck vurmar jag gärna för. En extra södra uppgång i Skarpnäck skulle innebära att vi skulle kunna bygga ganska hyggligt med bostäder även där.

Jag yrkar alltså bifall till motionen och vill bara slutligen säga det, att samverkan med många av kommunerna runt våra pendeltågs- och tunnelbanestationer kan ge ett hyggligt tillskott av bostäder.

Anförande nr 157

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Tack, ordförande, landstingsfullmäktige! Tack också Curre för en bra motion och en målande beskrivning av både Socialdemokraternas interna mötesstruktur och utvecklingsarbete och en del annat som jag är övertygad om att många av oss sätter stort värde på att få höra om.

En viktig fråga detta, skulle jag säga, på många sätt. Den har väckts, i första hand, ska sägas, när det gäller möjligheten att öppna fler tunnelbaneentréer, av mig i den samrådsrunda som nu börjar med kommunerna kopplat till tunnelbaneutbyggnaden. Jag ser fram emot att vi ska låta den genomlysning som trafikförvaltningen ska göra när det gäller pendeltågsstationerna tas på samma allvar.

Sedan ska vi komma ihåg att det här inte är någon helt enkel materia. Det är lätt att säga en ny uppgång här och en ny möjlighet till avstigning där, så blir det lite mer bostäder och så löser vi finansieringen. Jag önskar att det vore så enkelt, men ibland är det rätt segdragna processer och förhandlingar med både fastighetsägare och kommuner.

Ibland är det faktiskt också så att kommunerna säger: Här ska vi bygga en skyskrapa med flera hundra bostäder, så vi behöver en ny pendeltågs- eller tunnelbaneuppgång – men sedan visar det sig kanske att den där skyskrapan inte ens blir byggd! Då var det ju en jäkla tur – ursäkta uttrycket – att vi från landstingets sida inte gick före och lade miljontals kronor på att både studera och kanske till och med projektera och börja bygga nya uppgångar om vi inte var helt säkra på att kommunerna verkligen levererar sin medfinansiering och sitt bostadsbyggande.

Som sagt, ett arbete behöver göras kopplat till detta. Jag tror att det går att göra en del i närtid, kopplat till vårt tunnelbanesystem. Jag tror också att det går att göra en hel del kopplat till vårt pendeltågssystem.

Om vi ska vara ärliga, har vi ju många gånger byggt våra pendeltågsstationer och våra tunnelbanestationer med idén att de ska vara solitärer i våra samhällen snarare än integrerade delar med bostäder, butiker och samhällsservice tätt knutna till sig – på det sätt som tågstationerna en gång var, när järnvägen drogs genom Sverige och våra samhällen en gång i tiden växte upp som de knutpunkter de blev för mänskligt liv och rörelse. Det tappade man bort någon gång i socialrealismens 1960- och 1970-tal. Nu tycker jag det är dags att väcka det till liv igen – kollektivtrafikens, järnvägens och tunnelbanans möjligheter att skapa centra och centraler för liv och mänsklig rörelse.

Men vi behöver vara många som är med på det arbetet. Vi kan göra en del utredningsarbete och titta på vad för insatser som behöver göras, men sedan måste fastighetsägare och kommuner vara villiga att dra sitt strå till stacken. Vi ska göra detta, och vi har säkert också många dolda tillgångar att aktivera utmed våra stationssystem på ett sådant sätt som vi inte har tagit till vara när det gäller att utveckla butiker eller annat. Då måste vi också vara villiga att förstå att det blir lite mera skyltfönster, lite mera reklam, lite mera butiker, liv och rörelse i våra stationer – då blir det inte de här gråa, trista miljöerna som må ha ett aldrig så stort 60-talsarkitektoniskt värde i sin gråa betong, utan det kanske blir någonting annat.

Orkar vi stå upp för detta så är jag den förste att gå i bräsch för det och jag välkomnar den här motionen med just den inriktningen. Som sagt: Bra motion! Arbeta pågår. Vi har ett jobb att göra.

Anförande nr 158

C u r r e H a n s s o n (S): Jag ska fatta mig kort: Tack för det, Kristoffer! I grunden handlar det ju om vilken vilja vi har. Det är klart att det kan bli komplext på vissa ställen, det kan dyka upp trassel och problem och det finns alltid motståndare – det gäller att skaffa sig så

många ”medståndare” som möjligt! Men det viktiga är vilja att göra något. Och nu har vi ju fått höra att den finns, så det här bådar gott tycker jag!

Anförande nr 159

A n n a S e h l i n (V): Fru ordförande, ledamöter! Tack för en bra motion, Curre! Det är inte alltid så lätt att se när det gäller sekundäruppgångar. I tidigare diskussioner har vi fått veta att resandeunderlag och andra förutsättningar är lite skrala, men jag skulle vilja flika in att jag tror att det är svårt att säga exakt vad en sekundäruppgång får för relation till resenärerna. Det kan handla om var man väljer att bo, vad man tar för jobb och vilka fritidsmöjligheter man har. En sekundäruppgång kan ha större betydelse än vad vi tror.

I en tid när vi säkert har lite vikande biljettintäkter och har svårt att få ekonomin att gå ihop tror jag att sekundäruppgångar är en förhållandevis billig investering för att öka kundnöjdheten, öka tillgängligheten och så klart, som vi var inne på, att bygga nya bostäder. Ofta återkommer vi ju till de två fulla SL-bussarna per dag med inflyttare. Var ska de bo? Jo, de ska bo nära kollektivtrafiken! Då är kanske en sekundäruppgång möjligheten att dels bygga nya bostäder, dels få nya kollektivtrafikresenärer, öka kollektivtrafikandelarna – och även behålla dem som faktiskt reser i dag. För jag tror att det är förödande att behöva gå förbi hela perrongen på sin tunnelbane- eller pendeltågsstation för att kunna komma upp på andra sidan. Gör man det varje morgon så kanske man börjar fundera på andra möjligheter att resa än kollektivt.

Därför tror jag att vi här verkligen har möjligheten att till en förhållandevis liten peng öka benägenheten att resa kollektivt. Bifall motionen!

Anförande nr 160

K a r l H e n r i k s s o n (KD): Ordförande, ledamöter! Jag tycker att det är bra när vi har en sådan här diskussion och upptäcker att vi faktiskt är ganska överens. Vi ser nog alla förutsättningar att öka resandet och att bygga fler bostäder med fler sekundäruppgångar.

Inte minst kan jag se att det gäller en del långa pendeltågsperronger. Det var lustigt att Curre nämnde just Spånga, som jag hade uppskriven som en av dem där det verkligen är uppenbart hur enormt långt det är man är tvungen att gå om man är i fel ände av den och sedan ska ombord på tåget. Huddinge är en annan sådan station.

På många ställen i vårt pendeltågs- och tunnelbanenät finns en outnyttjad potential – mark som skulle kunna användas för nya, attraktiva bostäder. Det är bra om vi är beredda att vara med och bygga, men framför allt är det ju så att kommunerna och fastighetsägarna runt dem måste vara med, för en väldigt stor del av finansieringen måste komma från det hållet, för det är där de allra största vinsterna finns.

Här är det ju viktigt, det som Kristoffer nämnde, nämligen att vi, när vi är ute och samtalar med kommunerna, måste ta upp frågan om hur vi kan utnyttja den här potentialen bättre och fråga vad de är beredda att göra för att vi ska kunna utveckla de stationsnära miljöerna. Jag ser fram emot att vi ska komma framåt en god bit under de år som ligger framför oss.

Anförande nr 161

R o l f L i n d e l l (S): Fru ordförande, fullmäktige! Det är intressant att diskutera kollektivtrafikfrågor numera, får jag väl säga, jämfört med hur det var under förra mandatperioden. Jag uppskattar enormt att man kan föra den här typen av resonemang där vi alla är besjälade av att faktiskt få god kollektivtrafik till stånd.

Curre Hanssons motion tar upp en fråga inte nu bara i de här stora, enorma systemlösningarna med nya linjer och så vidare. Det är oerhört viktigt att vi gör det också, men om de stora linjerna ska fungera så är det ofta så att det är de små sakerna som att det finns bekväma omstigningsmöjligheter på stationerna som är utslagsgivande för att det också ska bli lyckosamt.

Därför är det här en viktig motion i de något mindre investeringsfrågorna än de stora linjerna. Vi har ju i motionen, jag är medmotionär, tagit upp några sådana exempel. Ett av dem är station Universitetet där det finns en uppgång mot norr, mot Naturhistoriska riksmuseet. I det fallet är det så att det faktiskt redan finns en uppgång. Det är nämligen som så att den norra uppgången används som evakueringsuppgång om det skulle behövas. Det är klart att det skulle behövas väldigt mycket pengar för att installera rulltrappor och så vidare där, det är självklart.

Jag vill också påpeka att när jag väckte en motion under förra mandatperioden om just den stationen så fann förvaltningen att det var samhällsekonomiskt motiverat att göra det hela.

Jag förstår mycket väl att man inte kan samla ihop allt och göra alla de här insatserna med en gång. Men vi avslutar motionen med att säga att det är viktigt att göra en inventering av de sekundäruppgångar och liknande som är samhällsekonomiskt befogat för att få till stånd god kollektivtrafik.

Jag noterar också att ni – det är väl i ett särskilt uttalande eller i en skrivelse från Alliansen i anslutning till trafiknämndens behandling av den här frågan – säger att det finns skäl att gå djupare i den här frågan. Det tycker jag är en bra sak att ta fasta på. Vi hör att Alliansen är beredd att ta den här frågan till sig, gå djupare i frågan. Då är det också viktigt att låta förvaltningen jobba med den här frågan så att de har ett uppdrag att gå vidare med de praktiska frågorna. I övrigt yrkar jag bifall till motionen! Jag vill också tacka för en bra debatt och ett bra underlag från Alliansen!

Anförande nr 162

T u v a L u n d (S): Ordförande, fullmäktige, åhörare och webbtittare! Jag vill börja med att yrka bifall till motionen. Det här är en väldigt viktig motion för Botkyrka men också för Tullinge. Tullinge omnämns som ett exempel på en station där det finns ett akut behov av ytterligare en uppgång.

Under den här dagen har vi talat mycket om befolkningsökningen i länet och vilka konsekvenser den får för våra verksamheter. Tullinge är ett bra exempel på en kommundel som växer väldigt fort med nya bostadsområden. De här husen står redan på plats. Människor har redan fått sina nycklar och bor redan där. De har hängt upp blommor på balkongerna. De trängs på Tullinge station i rusningstrafiken, men inte bara då utan väldigt ofta. Trängseln är så kraftig att det inte går att komma uppför trappan till stationen när ett tåg kommer från Stockholm, för det är så väldigt smalt och en så oerhörd mängd människor på samma plats samtidigt.

Jag vågar knappast tänka på vad som skulle kunna inträffa om det skulle uppstå en brand. Det hade varit mycket smartare att fördela resenärerna på den norra och södra sidan av Tullinge station.

Vi Socialdemokrater i Botkyrka har drivit den här frågan väldigt länge. År 2012 arrangerade vi en namninsamling, och under mindre än en vecka samlade vi in tusen namn i Tullinge. De här listorna lämnade vi över till dåvarande landstingsrådet Wennerholm, och då ställde vi en fråga som jag skulle vilja ställa igen nu: När får Tullinge station sin nya uppgång?

Anförande nr 163

Lukas Forslund (C): Ordförande, fullmäktige! Tack, för en bra motion, Curre och medskribenter! Det är inte utan att det nästan kliar litet i ja-tryckar-fingret, men så roligt ska vi inte ha.

Som tur är har Alliansen en bra skrivning som indikerar att vi ser i princip likadant på de här frågorna, men vi måste också förhålla oss till den krassa ekonomiska verkligheten.

När man öppnar nya uppgångar, här har nämnts allt från Märsta till Skarpnäck och fler ställen där det här skulle vara en väldigt bra åtgärd, men när man gör det skapas också ett värde i form av att kommuner kanske sitter på byggbar mark eller att byggherrar sitter med markanvisningar. Då är det inte mer än rimligt att de som får den stora värdeökningen också är med och finansierar det hela.

Jag tror att vi har varit ganska dåliga på det i Sverige rent generellt, man kan se ut i världen hur detta har pågått på ett väldigt omfattande och systematiskt sätt. Man kan till exempel se hur Hongkong har en helt annan markanvisningspolicy i de här avseendena. Vi har tittat mycket på högsta pris när vi har markanvisat i Stockholm, och då får man inte mycket tillbaka i form av kompensation. Jag tror att vi har kommit till en tid då vi måste låta andra vara med och betala för den här typen av åtgärder. I många fall tror jag att det finns affärsmodeller för byggbolagen att göra det mycket smidigare för dem som flyttar in i husen att nå kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik.

Det är ju så att man ser i studier att om det är mer än 700 meter till en tunnelbaneuppgång eller en järnvägsstation så tenderar människor att inte gå dit i så stor utsträckning. Detta måste vi komma till rätta med, och det finns väldigt många ställen där detta skulle möjliggöra ett ganska omfattande bostadsbyggande. Det liknar vi viss mån den förhandling som vi har fört på riksplanet där man kompenserar på olika nivåer, och jag tycker att man på mikroplanet i större utsträckning kan studera vad kommuner och byggherrar kan bidra med när det gäller finansiering av kollektivtrafiken och nya uppgångar.

Anförande nr 164

Rickard Wall (SD): Presidium, ledamöter! Nu är jag här igen!

Det här anknyter lite till det som vi började dagen med. Karl Henriksson kom och redogjorde för Centerpartiets ingångsvärden inför den parlamentariska utredningen om enhets-taxan. Det är väl lite grand det som det handlar om. Vi som är nya ska tala om var vi står i olika frågor. Då ska jag väl också göra det nu.

Men – då visar det sig att i debatten om just den här frågan så känns det som om sam-stämmigheten är väldigt hög. Det finns ingen speciell spännvidd i tankarna och argument-ationen. När jag nu har lyssnat på ett tiotal personer så verkar det handla lite grand om överväganden, bedömningar. Det är lite samhällsekonomi. Om man lyssnar noga till vad ni har sagt så handlar det om samhällsekonomi. Någon nämnde nyss sträckan 700 meter. Det är ju också samhällsekonomi.

Vad finns det då för mig att tillägga? Hur ska jag kunna positionera mig i den här smala åsiktskorridoren?

Sverigedemokraterna ser politiken opersonifierad. Vi tar inte hänsyn till olika personer utan tittar på politiken sådan som den är. Jag kan inte stå här och vara domare, det har jag inte kompetens till, men det var ändå fascinerande att lyssna till Anna Sehlin. Jag tror att aldrig någonsin under min tid här har så många förnuftiga, välbalanserade överväganden sagts på så kort tid. Det var oerhört koncentrerat, oerhört välformulerat och fångade hela essensen i problematiken.

Jag tappade min egen lapp med det jag tänkte säga, var det du som hittade den?

Efter Anna Sehlin har jag ingenting mer att säga.

(Andre vice ordföranden: Tack för detta! Får jag bara tala om att Karl Henriksson tillhör Kristdemokraterna, inte Centerpartiet. Det är säkert väldigt trevligt att vara centerpartist, men han är kristdemokrat.)

Anförande nr 165

Lennart Kaldérén (M): Fru ordförande! Jag hoppas att min partitillhörighet är uppenbar och inte kan missförstås.

Jag tänker besvara Tuva Lunds frågor om Tullinge. Jag vill först säga att det naturligtvis är viktigt att i en sådan här fråga diskutera utifrån hela landstingets perspektiv. Dock har trafiknämnden betonat Märsta och Tullinge speciellt i det här motionssvaret.

Jag vill bara säga att Moderaterna och Alliansen har sett Tullinges behov. I andra medier har vi uttryckt att det här kommer att ske under den här mandatperioden. Kontakt med Botkyrka kommunledning kommer att tas under våren.

Här behövs dock medfinansiering från Botkyrka eftersom det ska byggas gång- och cykelväg och lite annat. Sådana diskussioner måste tas upp och föras. Det är i alla fall beskedet från Alliansen.

Anförande nr 166

Landstingsrådet Sjöström (S): Ordförande, åhörare! Curre sade att viljan finns i det här motionssvaret. Jag håller med om det. Viljan finns definitivt. Samtidigt tycker jag dock att motionssvaret är ganska begränsat, för motionssvaret hänvisar enbart till att man ska diskutera just förutsättningar för sekundäruppgångar och huruvida man ska ta ett steg vidare.

Det är ju faktiskt så som någon tidigare påtalade i talarstolen, nämligen att detta är en betydligt vidare fråga. Curre refererade också till Helene Hellmark Knutssons igångsatta arbete från år 2010, och det är det som mycket av den här motionen handlar om i grund och botten, nämligen förutsättningar för ökat bostadsbyggande.

Vi kan se på det underlag som finns att år 2013 hade vi knappt 9 000 nyproducerade bostäder i regionen medan vi kan konstatera att vi egentligen behövde ungefär 16 000. Det är i det perspektivet som en hel del av de här frågorna ska ses, nämligen möjligheten till förtätning, möjligheten att det bli fler människor som bor och möjligheten att på ett miljömässigt och klimatsmart sätt utnyttja de investeringar som redan är gjorda.

Det är klart att man också kan tänka sig att framgent diskutera hur finansieringsformerna ska vara, för det är självklart att också nyexploateringar ska kunna bidra i själva finansieringsupplägget. Samtidigt får vi inte glömma bort att ganska många människor i dag bor runt pendeltågsstationerna och tunnelbanestationerna och de har ju inte bidragit genom sina exploaterade tomter eller lägenheter från början till de uppgångar som finns i dag.

Behovet är otroligt stort.

Jag vill också säga att här finns en faktor som Tuva Lund nämnde helt korrekt tidigare, nämligen behovet också av skyndsamt.

Lennart berörde frågan om Tullinge station. Jag är också Tullingebo och kan konstatera att redan år 2011 hade vi ett dialogforum, som det kallas i Botkyrka, där kommunen bjöd in bland annat företrädare för majoriteten och oppositionen i landstinget. Då var jag på den kommunala sidan. Jag sträckte också ut en hand vid det tillfället och sade att vi är beredda att diskutera olika finansiella upplägg.

Tystnaden fanns där under ett år, under två år. Sedan, så småningom, år 2013, vet jag att du, Torbjörn, bjöd in till ett kommunmöte därför att Christer G. Wennerholm hade lånat upp 5 miljarder kronor för mycket i förhållande till hur många investeringar som hade kunnat genomföras det året. Då ställde du frågan: Vad kan vi göra för de här 5 miljarderna? Även då tog jag som kommunföreträdare på den tiden upp frågan om bland annat Tullinge pendeltågsstation. Jag vet att jag fick medhåll från Lennart, jag fick nickande instämmanden från Torbjörn och kanske också från Christer, jag minns inte riktigt.

Nu har du låtit ett och ett halvt år gå sedan det mötet. Om vi ska ha samma långa processer och oklarheter om hur det här systematiskt ska bidra till nyexploatering av bostäder så blir den här processen väldigt lång.

Jag hoppas att vi nu med skyndsamhet ser att den styrande minoriteten tar sig an den här frågan och går från ord till handling.

Anförande nr 167

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Som född och uppvuxen längst ut vid en av våra pendeltågslinjer kan jag uppskatta Tullingebons engagemang för sin pendeltågsstation.

Om så mycken tid har förflutit finns det väl nu ordentligt genomarbetare och beslutade planer för ökat bostadsbyggande och exploatering som förmodligen kan finansiera kommunens andel i den eventuellt tillkommande pendeltågsuppgången.

Anförande nr 168

Landstingsrådet S j ö s t r ö m (S): Jag ska inte ikläda mig rollen som kommunföreträdare, för det är jag inte. Däremot vet jag att det finns ett antal bostadsexploateringsprojekt – inte minst Riksten som ju är ett av de större i regionen – som i dag har en i viss mån en hämmad tillväxt och möjlighet tack vare att vi inte får till stånd god kollektivtrafik.

Dessutom har vi ett förtätningsprojekt för Tullinge centrum där man också skulle kunna tillföra en mängd bostäder. Jag vet att den diskussionen har nämnts. Vi har i det sammanhanget sagt om Botkyrkaperspektivet, att olika typer av lösningar måste kunna diskuteras, men ingen har hittills velat sätta sig vid förhandlingsbordet. Det tror jag att de som i dag är kommunalpolitiskt aktiva i Botkyrka kommer att se fram emot.

Anförande nr 169

Landstingsrådet T a m s o n s (M): Det gläder mig att höra. Därmed finns säkert också en väldigt fruktbar grund att bygga på i de diskussioner som ska följa utifrån den genomlysning som sker.

I slutändan har vi naturligtvis också att i den här församlingen att prioritera oavsett om vi är Nykvarnsbor, Tullingebor eller bor vid S:t Eriksplan och ta till vara det som är bäst för hela länet utifrån de medel som vi har till förfogande i vår investeringsbudget.

Anförande nr 170

Niklas Gladh (MP): Ordförande! Jag är också Tullingebo och har varit kommunpolitiker i Botkyrka och har följt den här frågan länge. Jag gläder mig över att det här i salen, precis som i Botkyrka, råder väldigt stor samstämmighet mellan politiska partier och företrädare om att det behövs fler uppgångar. Det behövs fler uppgångar just i Tullinge men också på andra ställen. Det är klart att vi behöver en ordentlig genomlysning överallt där vi behöver ha fler uppgångar för att kunna bygga fler bostäder och därmed möta ett större resandebehov.

Det gläder mig därför att få höra från Lennart Kalderén att samrådet nu är på väg att komma till stånd. Att få samråd till stånd just för Tullinge och att kunna gå tillbaka hem efter det här mötet med beskedet att något kanske kan vara på gång är förstås roligt.

Precis som Jens Sjöström nämnde finns det också en utsträckt hand från Botkyrka om att kommunen kan titta på finansieringen för att kunna lösa problematiken i Tullinge.

Precis som Tuva så fastnar också jag i den här trappuppgången om jag råkar komma samtidigt som ett tåg kommer in. Då kommer man inte upp till perrongen över huvud taget, man får vänta och vänta.

Med detta hoppas jag att vi nu kan komma vidare i frågan om att få till stånd fler uppgångar vid våra stationer.

Anförande nr 171

Bosse Andersson (C): Ordförande, ledamöter! Det har varit en väldigt intressant diskussion om stationsmiljöer, uppgångar och så vidare. Jag kommer från en kommun som ligger norr om Stockholm. Där har vi under många år debatterat den här frågan. Det råder rätt så stor samstämmighet bland de kommunala företrädarna att något måste göras.

Det är Sigtuna kommun jag talar om. Vi har expanderat otroligt de senaste åren, naturligtvis. För att kunna få människor att åka kollektivt måste vi ha goda stationsmiljöer. Jag tycker att Curre Hanssons bild var rätt så talande. Så här kan vi inte ha det. Tack, Curre, för den bilden!

Vi behöver få människor som bor i närheten att åka kollektivt. Vi har den regionala kärnan med närheten till Arlanda som gör att det inom några år kommer att byggas mellan 40 000 och 50 000 nya arbetstillfällen. Då måste vi ha en fungerande kollektivtrafik för dem som ska jobba där. De ska inte behöva ta bilen till jobbet – de ska åka kollektivt! Och då måste vi också ha en stationsmiljö som kan ta hand om dem. Därför pratar vi inte om två eller tre uppgångar. Vi talar om åtminstone en utgång som man måste kunna gå igenom.

Det är glädjande. Jag ser mycket fram emot den genomlysning som Kristoffer har talat om, och hur landstinget kommer att prioritera olika stationsmiljöer. Jag ser att det finns en möjlighet, och jag tror att samstämmigheten gör att det finns möjligheter att i framtiden göra någonting även åt den pendeltågsstationen.

§ 38 Motion 2013:19 av Anna Sehlin m.fl. (V) om vegetarisk mat och ekologiska livsmedel

Anförande nr 172

Anna Sehlin (V): Ordförande, ledamöter! Jag tackar för svaret! Det här är alltså en motion som försöker visa vikten av att också se det vi äter som en klimatpåverkande åtgärd. Vi har ju debatterat kollektivtrafiken friskt för att minska utsläpp och för att minska klimatpåverkan. Nu kommer vi in på frågan om maten.

Den här motionen skrevs år 2013. Det är bara att beklaga att svaret, som i och för sig andas positivitet, kommer lite sent. Det finns en ambition att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser kopplade till mat som serveras i landstingets verksamheter. Detta kan ske genom ökad andel vegetarisk mat, genom minskat matsvinn, genom högre andel ekologisk mat och genom högre andel lokalproducerad mat och mer säsongsanpassad mat.

Målet i miljöutmaningen nu är att minska klimatpåverkan från livsmedel som serveras inom vårdverksamheterna till 20 procent till år 2016, och 30 procent av livsmedlen ska vara ekologiska till år 2016.

Det som jag har anfört i motionen är att Stockholms läns landsting återkommande ska ligga i framkant. Dels ska vi ha ett mål att vi ska ha ekologisk mat till 50 procent till 2016, dels ska vi ha uppföljningsbara mål. Vi visar för varje år att vi faktiskt är på rätt väg.

Upprinnelsen till motionen var nämligen att jag inte såg att vi blev bättre. Vi är bra, vi ligger högt, men vi blir inte bättre år för år. Jag tror inte att det är en särskilt stor utmaning för Stockholms läns landsting att faktiskt visa att vi år för år ökar andelen ekologisk mat, att vi minskar matsvinnet, att vi kanske ökar andelen vegetarisk mat, att vi ökar andelen säsongsanpassad mat, att vi minskar köttet och att vi ser över matsedeln.

Det är grunden till motionen: jag vill se en utveckling hela tiden.

Jag kan förstå att man i svaret säger nej, till år 2016 klarar vi inte att öka andelen till 50 procent. Det är fullt förståeligt. Nu är vi inne i år 2015. Därför skulle vi till nästa år öka med 20 procent. Jag kan förstå att vi inte klarar det.

I dag är det den 17 februari. Den här motionen skrev den 17 september 2013. Om den hade behandlats lite snabbare så hade vi haft en chans att nå målet till år 2016. Det är tråkigt med en så lång behandlingstid för något som jag tror att vi alla jobbar på, jag tror nämligen att det finns en samstämmighet i dessa frågor.

Bifall till motionen ändå!

Anförande nr 173

Landstingsrådet H e m m i n g (C): Jag tror att alla som har hyllat Stockholms läns landstings miljöarbete, många externa experter och miljödebattörer, andra kommuner och landsting som hänvisar till vårt goda exempel framhåller en särskild sak, och det är att en framgångsfaktor är just långsiktigheten i vårt arbete. Vi sätter tuffa, utmanande mål när vi antar ett nytt miljöprogram, sedan arbetar vi systematiskt i en decentraliserad organisation men med en uppföljning och en väldigt aktiv miljöavdelning och en väldigt aktiv politik som följer de här frågorna för att säkerställa att landstinget når de olika miljömålen.

Det innebär förstås att det alltid finns risk för att miljömål efter hand kan upplevas som nästan uppnådda, och då kanske man vill skärpa dem.

Jag vill samtidigt varna för att vi under programperioden kastar oss in i saken och vill skriva om programmet. Det är nämligen mycket bättre att vi tar med oss synpunkterna – vilket jag gör – från när den här och många andra debatter om hur vi kan förbättra nästa miljöprogram, så att det bidrar till att åter höja ambitionsnivåerna, till att landstinget flyttar fram fronten och ser till att vi fortsätter att ha en utmanande målbild.

Därför skulle väl motionen inte ha varit skriven hösten 2013 utan hellre ha väckts i samband med arbetet med det förra miljöprogrammet. Nu är ju en ny miljöberedning tillsatt, och den kommer att jobba intensivt med det nya miljöprogrammet. Nu är rätt tid att tillföra sådana här synpunkter i miljöberedningen och i de diskussioner som kringgärdar det här miljöprogramarbetet. Så kan man för övrigt också se den här debatten.

Jag vill inte här och nu binda mig för att vi ska sätta 50 procent ekologisk mat som ett mål. Det finns många miljöaspekter på livsmedelshanteringen, och landstinget har i dag två mål. Ett mål är 30 procent ekologisk mat, och det tycks vi nå. Det är en oerhört mycket högre andel ekologisk mat än vad som är genomsnitt för konsumtion och produktion i Sverige, så det är ett mål som driver utvecklingen i den riktningen. Jag tror att andelen för Sverige är 5–6 procent.

Vi har också ett mål om att vi ska minska klimatpåverkan från landstingets kosthållning med 20 procent. Det är ett svårt och utmanande mål, för det är svårt att mäta. Men det är också ett mål som tar hänsyn till vilken sorts mat som serveras – om det är säsongsanpassad mat så kan man minska koldioxidutsläppen – men även balansen mellan vegetabilier och kött och så vidare.

Båda de här målen kommer vi att arbeta vidare med i det nya miljöprogrammet, och vi kommer i miljöberedningen att ha ett särskilt seminarium om de här frågorna under våren.

Det kommer också att tillkomma ett oerhört viktigt miljömål, och det är just att vår livsmedelshandling måste stödja det arbete som vi bedriver inom hälso- och sjukvården, att minska överanvändningen av antibiotika. Vi vet ju i dag att det faktiskt är just inom jordbruket – inte så mycket i Sverige men i väldigt hög utsträckning inom övriga EU, i USA och i andra länder – som man nöter ut effektiviteten hos den antibiotika som är en av världens allra viktigaste instrument.

För att vi ska få ett bra, tufft och utmanande miljöprogram som lägger grunden för ett lika framgångsrikt miljöarbete framöver som det som vi har bedrivit nu tycker jag att vi ska titta på alla de här tre olika miljöparametrarna och kanske även andra miljöparametrar och analysera vetenskapligt utifrån aktuell forskning och debatt för att komma fram till var våra insatser gör störst nytta och hurdan ska blandningen mellan de olika målen vara.

Därför tycker jag att det är en angelägen fråga som tas upp i motionen, men med gott samvete yrkar jag bifall till landstingsstyrelsens förslag!

Anförande nr 174

Michel Silvestri (MP): Ordförande, ledamöter, åhörare! Jag vill direkt göra klart att från Miljöpartiets sida tycker vi att det här är en bra motion. Vi ställer oss bakom den och yrkar bifall till den!

Jag tror att alla här inne i salen – vi är kanske inte så många här just för tillfället – alla i fullmäktige och förtroendevalda delar inställningen att vi skyndsamt bör minska det ekologiska fotavtrycket. Det innebär bland annat att vi måste se över vad vi äter. Vilka livsmedel konsumerar vi? Det kan gälla både på individnivå, och det gäller absolut på landstingsnivå i det här fallet.

Jag tycker att Anna nästan är lite för snäll i sitt första anförande som motionär. Jag skulle vilja påstå att om man ser till vad som är föreslaget och det svar som har lämnats på motionen så är det faktiskt ett ganska fegt svar.

Gustav Hemming säger att det här rör mål. Om vi då tar målet 30 procent ekologiska livsmedel till år 2016. Det målet är vi på väg att nå, sägs det, men det är en sanning med modifiering. Man bör kanske tydliggöra vilket läge finns befinner oss i.

Förhoppningsvis syns det på den här bilden ett utdrag ur miljöredovisningen, landstingets miljöredovisning för år 2013, som visar att andelen ekologiska livsmedel alltså redan i slutet av år 2013 låg på 29 procent. Det är faktiskt så att landstinget redan för ett år sedan uppnådde målet om att andelen ekologiska livsmedel ska vara 30 procent, vågar jag påstå.

Därför är det lite anmärkningsvärt att man från Alliansens sida tänker att man bara ska sitta och rulla tummarna. Vi har ju en förvaltning, vi har personal och kanske andra utförare av olika slag som faktiskt har visat sig duktiga i det här fallet och ansträngt sig för att uppnå de mål som vi har satt upp. Det verkar som om vi gott och väl har hunnit uppnå målet i förtid jämfört med den tidpunkt som vi hade föresatt oss.

Därför känns det lite onödigt att bara sitta och rulla tummarna. Därför tycker vi att det finns skäl att faktiskt höja ambitionsnivån rejält och tydligt precis som har formulerats i motionssvaret att vi ska göra.

I och med det tycker vi att det är anmärkningsvärt att man vill anse motionen besvarad och inte inta en mer positiv inställning till de här konstruktiva förslagen att faktiskt visa oss som ett nationellt ledande landsting i de här frågorna.

Avslutningsvis, eftersom vi debatterar mat, kan man konstatera att Alliansen och tyvärr, måste jag säga, ett annars väldigt drivet miljölandstingsråd verkar inta en väldigt mått och däst inställning i den här frågan. Bifall till motionen!

Anförande nr 175

Landstingsrådet H e m m i n g (C): Det är alltid välkommet med lite skämtsamma öppningar i den här typen av debatter. Jag tycker ändå att man bör undvika uttryck som att sitta och rulla med tummarna, när vi har så många och så utmanande miljömål som vi har i vårt programarbete.

Vi ska vara glada att det finns ett miljömål som visserligen inte är så svårt att jobba med, eftersom det handlar om hur många procent varor som man inhandlar, men det handlar ju om hur vi formulerar våra livsmedelsupphandlingar och så vidare. Om man har nått målen så kan vi lägga kraften på att nå de mål som kanske är svårare att uppnå.

Just frågan om hur hög procentandel ekologiska varor som man upphandlar är väl ändå på något vis ett av de mest sofistikerade av alla mål som vi kan sätta upp för att driva en utveckling framåt – det handlar helt enkelt om hur stor andel som vi väljer vi att köpa.

Anförande nr 176

Michel Silvestri (MP): Jag vidhåller ändå det jag sade. Det här är en alldeles för passiv och defensiv inställning från de styrandes sida.

Här har vi uppnått ett mål gott och väl i förtid. Vi är ett fullmäktige med beslutsmandat att faktiskt revidera den här typen av mål om det finns anledning till det – och det finns det definitivt med tanke på betydelsen av att öka ekologiska inslag i bland annat livsmedel i det här fallet.

Det du säger, Gustav, innebär tyvärr ingen skillnad i det budskap som jag angav tidigare.

Anförande nr 177

Landstingsrådet H e m m i n g (C): I så fall är det för att du lyssnar dåligt! Jag har redogjort för tre olika miljöutmaningar som vi inom miljöberedningen kommer att ha ett särskilt seminarium för att fördjupa oss i redan nu under våren.

Till skillnad från Michel Silvestri, som tycker att det är höjden av innovation att köpa lite mer av något som finns på marknaden, vill Alliansen här i landstinget veta vad vi gör. Vi vill se till att vi för miljöarbetet framåt, och vi har en sofistikerad miljöpolitik som inte bara tittar på det som alla andra gör överallt, nämligen går till affären och köper det som står på hyllorna.

Vi jobbar seriöst och djupt med miljöfrågorna, och arbetet med det nya miljöprogrammet kommer att bryta ny mark och det kommer att bli ett föredöme för övriga landet.

Det kommer inte att innehålla den här lätta, bekväma inställningen att gå till affären och köpa det som står på hyllorna.

Anförande nr 178

Michel Silvestri (MP): Jag säger inte att det är fel, det andra som du nämner, Gustav, men i det här fallet är det ändå ett betydelsefullt mål, både i realiteten och som symbolvärde kan man säga.

Jag kan inte tolka detta på annat sätt än att Alliansen i det här fallet vill ha ett redan uppfyllt mål som man under två tre år bara kan bocka av som redan uppfyllt för att kunna få grönt ljus för det.

Ledsamt, passivt och defensivt. Bifall till motionen!

Anförande nr 179

Kristin Lilieqvist (MP): Jag vill tacka Vänsterpartiet för en bra motion och börjar med att yrka bifall till den!

Jag tycker att det är väldigt märkligt att Alliansen har valt att föreslå att motionen ska anses besvarad med hänvisning till ett mål som är 30 procent, vilket är väldigt mycket lägre det som motionen har som intention, alltså 50 procent. Det är mer renhårigt att avslå motionen om man inte är villig att höja målet.

Den argumentation som nyss fördes påminner lite om argumentationen i underlaget. Man låter det goda bli det bästas fiende. Man skriver till exempel att en ökad andel vegetarisk mat på våra sjukhus inte är det enda som behöver göras för att minska klimatpåverkan. Ett minskat matsvinn, mer närodlat mat när det är lämpligt samt säsongsanpassade menyer är saker som sjukhusen arbetar aktivt med för att minska klimatpåverkan i alla aspekter.

Åtgärder för att få sjukhusmaten antibiotikafri är också en mycket viktig miljö- och hälsoaspekt som inte får tappas bort. Det är samma sak där. Bara för att vi vill göra andra saker också behöver vi inte rösta ner vissa bra saker.

Om man kommenterar de saker som har nämnts så är det till exempel minskat matsvinn. Jag skulle säga att det från miljö- och klimatsynpunkt faktiskt är viktigare att öka andelen vegetarisk mat än att minska matsvinnet. Animalier tar ofta upp emot tio gånger mer resurser och ger större klimatavtryck än vad vegetabilier ger för samma proteinmängd.

Även om man slänger fem tallrikar vegetarisk mat så är det ändå bättre än att servera kött. Däremot kan det finnas vissa hälsoargument för att se till att man har mat som patienterna faktiskt får i sig, men ur klimatsynpunkt är vegetariskt viktigare.

Samma sak gäller närodlat mat. Allt annat lika, är det självklart jättebra med närodlat, men ur klimat- och miljöaspekt är det ännu viktigare med ekologiskt odlad och vegetarisk mat. Dessutom är det viktigt att tänka på hur vi tar oss till butiken – om man kan cykla till affären till exempel – när vi handlar. Mattransporterna påverkar också klimatet.

Man nämner också det här med att det ska vara antibiotikafritt. Det är naturligtvis väldigt viktigt. Antibiotikaresistensen är den sak som gör mig mest rädd. I det fallet är köttproduktionen den stora boven. Om man äter vegetarisk mat behöver man inte bidra till att köttkonsumtionen blir större än nödvändigt.

Det här är också en hälsofråga på många sätt, inte bara en miljöfråga. Om vi minskar köttkonsumtionen så minskar vi också risken för hjärt- och kärlsjukdomar, för cancer och andra sjukdomar. Mer vegetarisk mat innebär också mindre slitage på den biologiska mångfalden. Vi åstadkommer utfiskade hav för att vi ska få fisk och skövlade regnskogar för att ska ha sojaplantager för att få foder till djur. Mindre köttätande är också bättre för djuretiken.

Jag vill verkligen understryka hur viktigt det är att landstingsfullmäktige bifaller motionen. Vi måste nämligen ha både mer ambitiösa mål för det ekologiska inslaget i vår matkonsumtion och minska köttkonsumtionen av alla skäl som finns.

Jag vill avslutningsvis notera att det är konstigt att man inte tycker att det är relevant att göra en miljökonsekvensbeskrivning till det här ärendet. Det kan nämligen bli en ganska stor skillnad mellan att inte göra någonting alls och att faktiskt ta steg i rätt riktning. Landstinget borde beräkna hur stor skillnad i miljöavtryck som ett bifall till motionen skulle innebära.

Uppsala kommun, som är den församling där jag senast var folkvald, har faktiskt antagit målet 100 procent ekologisk mat. Jag tycker att Stockholms län kunde vara åtminstone hälften så bra som Uppsala kommun!

Anförande nr 180

Bo Persson (FP): Ordförande! För några år sedan skrev några forskare en debattartikel under rubriken Nu är det bevisat att ekologisk odling minskar övergödningen. I debattartikeln hänvisade de till en forskningsrapport som de utarbetat. Deras påstående är nog sant om man såg till den odlade arealen. Om man däremot såg till den producerade mängden så var förhållandet tvärtom. Det är väl mängden producerad mat som är det viktiga, inte hur stora arealer som man brukar!

Föreställningen om att ekologisk odling är klimatsmart och ger bättre livsmedel är felaktig. 100 procent ekologisk odling skulle innebära en katastrof för framtidens livsmedelsförsörjning och innebära större belastning på miljön till en hög kostnad. Det skrev fyra forskare med anknytning till lantbruksuniversitetet, i Svenska Dagbladet den 16 november i fjol.

I boken Klimatfrågan på bordet, som är utgiven av Formas, forskningsrådet för miljöariella näringar och samhällsbyggnad, finns det en hel del artiklar som med olika utgångspunkter belyser odlingens klimatpåverkan. En artikel visar att konventionellt uppfödda kor avger mindre metan än så kallade eko-kor. Metan är som ni säkert vet en kraftig växthusgas som är 21 gånger så kraftfull som koldioxid.

Skillnaden i mängden metan per ko var kanske inte så stor, men det behövs minst en och en halv eko-ko för att ge samma mängd mjölk som man får från en vanlig ko, och då blir skillnaden betydlig.

Den ekologiska ekvationen blir inte hållbar med dagens odling var rubriken på en artikel i Dagens Samhälle den 29 januari i år. I artikeln redovisas bland annat provsmakning av tomater. Provsamakarna gav genomgående ekotomaterna betydligt högre smakbetyg än andra tomater. Haken var bara att alla tomater kom från samma odling. Det är fult att luras, men det här exemplet visar på trons betydelse.

Uppfattningen att ekologisk odling skulle vara bättre för klimat och miljö bygger på tron att det var bättre förr.

Bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 181

Anna Sehlin (V): Tack för en bra debatt i alla fall! Anledningen till att jag skrev den här motionen var alltså att jag inte riktigt ser att vi kommer framåt. Jag kan förstå resonemanget att man sätter upp höga mål för att nå dem och under en tidsperiod arbetar för att nå dem.

Jag tror ändå att vi för att vara i framkant, för att visa den goda viljan och för att vara en spjutspets i miljöarbetet faktiskt ska faktiskt nå högre mål år för år. Jag hoppas verkligen att vi i nästa miljöutmaningar verkligen tar med oss att vi år för år visar reella ökning av andelen ekologiskt, av andelen vegetariskt, av andelen säsongsanpassat och av andelen minskad användning av antibiotika så att vi kan se det och följa upp det.

Jag tar dig på orden, Gustav. Jag tänker komma till miljöberedningen med förslag på hur det ska se ut. Jag förväntar mig också att vi under den här processens gång kan diskutera hur vi ska ligga i framkant, vara en spjutspets och sätta högre mål än 30 procent. Jag tycker att 50 procent, hälften, inte är ett högt mål. Det är verkligen inte det!

Om vi bestämmer oss för 100 procent så har vi verkligen en utmaning, men det är inte höga mål att säga att hälften av de livsmedel som vi äter eller framställer ska vara ekologiskt framtagna och att andelen vegetariskt kanske är hälften. Det är inte höga mål. Det klarar vi.

Jag vill bara inflika ett par ord i jordbruksdiskussionen. Vi har gått ifrån ett jordbruk som inte är fossilintensivt till ett jordbruk som är oerhört fossilintensivt. Vi framställer alltså vår mat i dag med fossila bränslen.

Det är inte hållbart, det kommer inte att fungera i längden. Vi måste övergå till ett ekologiskt jordbruk. Vi har inget val. Vi måste minska den fossila användning som vi har i dag. Vi kan inte basera hela vår matproduktion på fossila bränslen så som vi gör! Detta är egentligen en annan diskussion, men så är det.

Det här är något krasst som vi måste ta hänsyn till. Det kallar inte jag att gå tillbaka i tiden. Det kan man göra om man vill, men det här är bara en sanning som vi måste ta till oss. Vi måste minska vårt bilåkande, vi måste minska fossilanvändningen i matframställningen, annars driver vi den här planeten åt helt fel håll, och vi ökar hela tiden beroendet av fossila bränslen och vi ökar klimatutsläppen.

Anförande nr 182

Landstingsrådet Hemming (C): I likhet med en del andra här i lokalen tycker även jag att Anna Sehlin är en ganska vettig vänsterpartist. Det är självklart så att vi ska föra en dialog kring frågorna i arbetet med det nya miljöprogrammet. Det är i alla fall min ambition att vi ska ha en process där alla goda idéer beaktas.

Det är också viktigt att den här processen pågår inom en ram där man värderar kunskap och vetenskap. Vi måste även prioritera mellan olika miljöpolitiska strategier och ta hänsyn till var insatserna gör mest miljönytta. En annan sak att ta hänsyn till är hur många mål vi samtidigt kan arbeta med för att få till stånd ett effektivt miljöarbete i en decentraliserad organisation.

Jag tror att det finns en risk för att vi detaljstyr för mycket. Vi måste hitta några mål som fungerar som en fyrbåk och som inspirerar verksamheterna och som går att följa upp men som också leder till att man kan lösa problemen eller möta utmaningar på olika sätt som passar de lokala förutsättningarna utan att det blir alltför mycket byråkrati.

Jag kan se här att om vi har inställningen att det här är en uppvärmning inför arbetet med miljöprogrammet så har vi haft en bra debatt här i dag, men vi har kanske olika syn på frågan om huruvida man ska gå in och rådbråka ett miljöprogram som är antaget och som har sin styrka i just sin långsiktighet. Jag kommer alltid att försvara ståndpunkten att vi inte

ska gå in och vid varje fullmäktigemöte tillägga nya mål utifrån de debatter som man för tillfället har fört i samhället.

En debattör nämnde tidigare det här med att det kunde finnas argument för att animalisk kost är hälsomässig. Jag vill nog ändå säga att grunden i kosthållningen inom vården måste vara valfrihetsaspekten. Vi ska jobba med klimatpåverkan från livsmedel. Det finns mycket som talar för att det kan vara bra att tänka mer vegetariskt i många lägen, men patienterna måste välja. Därför är vi från Alliansens sida och även jag ganska tveksam till experiment med köttfria dagar och sådana saker. I så fall får man jobba på sjukhusen att utveckla hälsosam mat som talar till patientens vilja och därmed eget val att äta vegetariskt.

Slutligen är det så att regeringen nu har gjort en reträtt jämfört med önskemål som Miljöpartiet har framfört i frågan om förändrad beskattning av vårt jordbruk – de föreslagna nya reglerna skulle ha lett till oerhörda effekter när det gäller förutsättningarna att driva antibiotikasnål svensk animalieproduktion utomlands. Det tackar vi socialdemokraterna i regeringen för!

Bifall till landstingsstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 183

Sandra Ivanovic (MP): Jag kan bara meddela att läget på sjukhusen är sådant att patienterna tyvärr tycker att det är förskräcklig Sodexomat som de får ta del av, mat som mikras i några minuter och blir ganska smaklös. Till detta får vi en väldig massa plast som självfallet påverkar miljön.

När man är sjuk så orkar man inte äta så väldigt mycket, men det lilla man orkar få i sig är ändå väldigt värdefullt för hälsan. Majoritetens inställning till det här är väldigt tråkig, för det påverkar både miljön och människors hälsa på ett väldigt omfattande sätt.

Att tillägga i debatten är att hälsoeffekten inte har berörts så mycket, men vissa har talat om antibiotikaresistensen. En annan aspekt av detta är alla konserveringsmedel som finns i maten i dag. Man ser också att besprutningen har koppling till exempelvis Parkinsons sjukdom, till alla ADHD- och Aspergerdiagnoser också. Det här är en fråga som vi kanske måste ta i beaktande, kanske inte i behandlingen av just den här motionen, men ändå framöver. Det finns mycket större hälsoaspekter än bara miljö och så vidare.

Anförande nr 184

Hans Andersson (FP): Ordförande, fullmäktige! Jag tänkte att det kunde vara intressant att yttra sig i den här debatten eftersom jag är en av dem som producerar livsmedel och också har varit ekobonde. Det har ju framförts många fakta som varit både sanna och osanna här. Någon nämnde en del artiklar som beskrev vad som är bra och vad som inte bra för vår planet.

Någon här nämnde att ekologisk odling gör så att man minskar användningen av fossila bränslen. Men ett av problemen med ekologisk odling är just att detta ökar mängden insatser med maskiner. Insatsmedlen kemikalier och konstgödning gör så att man behöver använda mindre mängd fossila bränslen. Det är det som är dilemmat. Det är därför kalkylerna blir lite negativa för ekoproduktionen.

Jag har själv varit ekobonde och jag tycker att det är sorgligt att det är så där.

Någon nämnde hur det var för hundra år sedan, när vi hade hästar som drog. Då gick en tredjedel av produktionen åt till att försörja hästarna. Om traktorerna skulle gå på biobränsle i dag så skulle ungefär en tredjedel av produktionen vara raps för att driva traktorerna med eller biobränsle från skogen eller något sådant.

Man bör vara lite försiktig med vad som är sant och osant. Inte ens forskarna som sitter på mycken kompetens är eniga om vad det här hänger ihop med. Det enda vi kan vara säkra på är att om vi ska försörja 10 miljarder människor så kommer det inte att fungera utan insatsmedel.

Förteckning över talare
(siffrorna avser anförandets nummer)

Marit Strand Pettersen (V) 2:1, 3
Landstingsrådet Tamsons (M) 2:2, 4, 30, 32, 34, 60, 62, 64, 78, 81, 94, 100, 107, 124, 126, 131, 148, 150, 157, 167, 169
Gunilla Roxby Cromvall (V) 2:5, 29, 31, 33, 80, 93, 149, 155
Catharina Wahlggren (V) 2:6, 8, 11, 16
Landstingsrådet Ljungberg Schött (M) 2:7, 9, 12, 14, 42, 44, 46
Landstingsrådet Larsson (S) 2:10, 13, 15, 41, 43, 45
Landstingsrådet Ullberg (S) 2:17, 19, 21, 104
Landstingsrådet Rosdahl (M) 2:18, 20, 22, 24, 26, 28, 36, 38, 40, 71, 72, 74, 76, 105
Tomas Eriksson (MP) 2:23, 25, 27, 73, 75
Dan Kareliusson (SD) 2:35, 37, 39
Karin Michal (MP) 2:47, 49, 51
Landstingsrådet Starbrink (FP) 2:48, 50, 52
Landstingsrådet Jörnehed (V) 2:53, 55, 57
Landstingsrådet Carpelan (M) 2:54, 56, 58
Landstingsrådet Wikholm (S) 2:59, 61, 63, 83, 88, 90, 96, 116, 130, 134, 146, 153
Landstingsrådet Nordling (MP) 2:65, 67, 69
Landstingsrådet Bohlin (KD) 2:66, 68
Ordförande Sandström (M) 2:70
Malin Karlsson (MP) 2:77, 79, 82, 98, 136
Karl Henriksson (KD) 2:84, 101, 114, 138, 151, 160
Rickard Wall (SD) 2:85, 125, 139, 141, 143, 145, 164
Lukas Forslund (C) 2:86, 109, 163
Lennart Kalderén (M) 2:87, 89, 91, 165
Lars Tunberg (FP) 2:92
Mikael T Eriksson (M) 2:95, 97, 133, 135
Niklas Gladh (MP) 2:99, 102, 170
Anna Sehlin (V) 2:103, 110, 137, 140, 159, 172, 181
Vivianne Gunnarsson (MP) 2:106, 108, 115, 119, 121
Harry Bouveng (M) 2:111
Kjell Jansson (M) 2:112
Bo Persson (FP) 2:113, 117, 180
Landstingsrådet Hemming (C) 2:118, 120, 122, 142, 144, 147, 173, 175, 177, 182
Tomas Melin (MP) 2:123, 129
Fredrik Wallén (FP) 2:127
Sara Svanström (FP) 2:128, 132
Mia Wallgren (C) 2:152
Staffan Olosson (M) 2:154
Curre Hansson (S) 2:156, 158
Rolf Lindell (S) 2:161
Tuva Lund (S) 2:162
Landstingsrådet Sjöström (S) 2:166, 168
Bosse Andersson (C) 2:171
Michel Silvestri (MP) 2:174, 176, 178
Kristin Lilieqvist (MP) 2:179
Sandra Ivanovic (MP) 2:183
Hans Andersson (FP) 2:184