

Yttranden vid Stockholms kommunfullmäktiges sammanträde den 10 juni 2013*§ 3 Interpellation om ökad psykisk ohälsa bland elever (nr 2013:1)*

Anförande nr 1

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Jag ber att få hänvisa till det skriftliga utdelade svaret.

Anförande nr 2

E i v o r K a r l s s o n (MP): Ordförande! Jag tackar för svaret. Barn är olika och kräver olika mycket resurser. De har behov av olika stöd för sin hälsa. Det handlar också om resurstilldelningen och resursfördelningen.

Min första fråga är om du, Lotta Edholm, anser att de socioekonomiska effekterna bättre fördelas mellan stadsdelarna efter elevernas hälsobehov. Ditt svar var att vi har ett mycket generöst och utvecklat socioekonomiskt fördelningssystem – faktiskt bland de mest generösa i landet. Men är det verkligen så generöst? Det beror på vilken innebörd man ger det.

Skolverket ser nu över kommunernas styrning av resurser utifrån elevernas behov och förutsättningar. Det kan bli ett värdefullt underlag. Skolverket ska redovisa sitt uppdrag senast den 1 september 2013. Lärarförbundets ordförande har sagt att för att motverka segregation och komma till rätta med de sjunkande resultaten måste mer resurser styras efter elevernas behov. På så sätt kan skolan få bättre verktyg för att öka likvärdigheten.

OECD har riktat allvarligt kritik mot Sverige och hur Sverige tar hand om unga med psykiska problem. OECD föreslår att Sverige kraftigt ökar elevhälsans resurser. Den svenska folkhälsovården och elevvården räcker inte till, enligt OECD. OECD finner förekomsten av skolsköterskor, skolläkare, kuratorer och skolpsykologer på dagens skolor i Sverige vara ”uppseendeväckande lågt”.

Elevhälsan är komplicerad. Den ökade utslagningen från arbetsliv och sjukförsäkring till socialbidrag drabbar många föräldrar. Det berör även barnen. Novus har på uppdrag av Akademikerförbundet SSR intervjuat 424 skolkuratorer som anser att eleverna mår sämre än tidigare.

Jag går nu över till att tala om gruppen barn som bor på skyddat boende med en förälder och deras skolgång och hälsa. I januari i år intervjuades du, Lotta Edholm, av P4 Radio Stockholm under temat Barn i skyddat boende missar skolgången. Då sade du att anledningen var att samarbetet mellan kvinnojourerna och utbildningsförvaltningen inte fungerar som det ska. Jag uppfattar uttalandet som förenklat. Det föreföll som om du vältrade över ansvaret till en redan ekonomiskt, arbetsmässigt och av andra skäl ansträngd kvinnojour. Det bör vara socialförvaltningen och utbildningsförvaltningen som skickar ut information till kvinnojourerna om kontakt och samarbete. Har de inte gjort det? Det måste också finnas rutiner. Utbildningsförvaltningen bör, som du också sade i intervjun, göra sig mer känd. Det handlar också om hur barnens skolgång ska säkras när båda föräldrarna är vårdnadshavare och därmed har rätt att veta var barnet går i skolan –

detta samtidigt som barnets skydd måste säkras under den tid vårdnadsutredning pågår. Det är svårt att förena gemensam vårdnad och umgänge med skyddat boende. Därför tog jag upp interimistiskt beslut angående vårdnad som en lösning. Det är något som även kvinnojourerna har tagit upp.

Anförande nr 3

Jan Valeskog (S): Det är många och viktiga frågor som Eivor Karlsson tar upp i sin interpellation och som vi vid flera tillfällen har haft anledning att diskutera tidigare här. Självfallet berörs vi också av dem i utbildningsnämnden. Det är en allmän bild som beskrivs här: Vi ser dess värre en alltmer ökande psykisk ohälsa bland många elever. Det gäller i stor utsträckning flickor. När man är ute på skolorna och träffar personal beskrivs detta som ett växande problem.

Det blir intressant att få höra borgarrådets svar sedan om hur man ska jobba med frågorna. Då kommer några av de punkter som tas upp i interpellationen om de socioekonomiska fördelningsnycklarna att vara av stor betydelse liksom frågan om hur samverkan mellan socialtjänst och skola fungerar när det krisar.

Låt oss ta de socioekonomiska fördelningsnycklarna först. Vi är överens i hela nämnden om principerna för dessa, och det tycker jag är bra. Däremot är vi inte överens om hur mycket pengar som finns inlagda i systemet och om dessa räcker. Vi anser att det helt klart är för lite pengar. Det är någonstans runt 8–9 procent av pengarna som omfördelas i praktiken om man tittar på den rent socioekonomiska delen.

För varje år som går ser vi de alltmer alarmerande siffrorna om att det blir ökade skillnader, minskad likvärdighet mellan skolorna och ökad segregation. Man kan i och för sig ställa sig frågan om man inte successivt borde justera detta i takt med att de förfärliga skillnader som det är fråga om ökar så dramatiskt som de har gjort under de senaste åren. Vi ser också att allt fler inte blir behöriga till gymnasieskolan, till exempel. Detta är frågeställningar som jag egentligen tycker att borgarrådet borde beröra. Om nu verkligheten förändras på ett negativt sätt när det gäller dessa aspekter – skillnaderna ökar och det är fler som inte klarar sig – borde man titta på fördelningsnycklarna och hur mycket pengar vi sätter in i systemet.

Det är samma sak med frågan om samverkan mellan socialtjänst och skola, som jag vet är ett stort problem för många stadsdelar. Enligt min uppfattning är det stor skillnad mellan hur det fungerar nu och hur det var när stadsdelsnämnden hade ansvaret. Då satt man ofta i samma fastighet – personal som jobbar med skolan och socialtjänst – när det var problem i familjer, till exempel. Jag vet att det finns projekt där man vill förbättra detta och försöker göra förändringar. På en hel del möten strävar man i denna riktning, men uppenbarligen är det någonting som verkligen inte fungerar. Jag tänkte inte att vi skulle ha någon organisationsdiskussion, men faktum är att det tyvärr inte fungerar tillfredsställande i dag. Det vore intressant att höra borgarrådet utveckla denna problematik.

Anförande nr 4

Borgarrådet Edholm (FP): Fru ordförande! Eivor Karlsson tar upp en rad olika frågeställningar i denna viktiga interpellation. Den handlar om den socioekonomiska fördelning som vi har i Stockholm och där vi är överens om principerna, som Jan

Valeskog också påpekade. Men den handlar också om psykisk ohälsa. Det är inte säkert att dessa två faktorer samverkar. Det kan vara så, men det behöver inte vara på det sättet.

Vi har ett resursfördelningssystem som bygger på olika bakgrundsfaktorer hos eleverna och som påverkar hur mycket pengar en skola får. Sanningen är att denna fördelning är väldigt radikal. Den skola i Stockholm som får mest pengar per elev och år får nästan dubbelt så mycket pengar som den skola som får allra minst. Jag tror att man gör det lite för enkelt för sig om man bara tror att detta är en resursfråga. Jag tror att den också handlar mycket om hur man samarbetar.

Till skillnad från Jan Valeskog tror inte jag att det har blivit så värst mycket sämre. Så länge som jag har sysslat med skolfrågor har alltid frågan om olika myndigheters samverkan varit uppe på tapeten. Det handlar om socialtjänst och skola. Ett annat jättestort område som Eivor Karlsson nämner i sin interpellation är samverkan mellan skolan och barnpsykiatri. Där har vi avtal, men vi får ändå hela tiden signaler om att det inte fungerar tillräckligt bra. Detta har vi politiker ett stort ansvar för. Samtidigt måste man ha respekt för att de olika delarna i samhället också lyder under olika lagstiftning, till exempel. Jag vill absolut inte skylla ifrån mig och skylla på kvinnojourerna när jag säger att det inte alltid fungerar. Det var en misstolkning av det jag sade. Men det är komplicerat för skolorna, av naturliga skäl, att få veta var dessa barn finns. Det handlar helt enkelt om säkerhetsskäl. Där måste utbildningsförvaltningen bli duktigare på att informera kvinnojourerna om vad som gäller och på vilket sätt de kan hjälpa eleverna.

Eivor Karlsson är inne på den mycket intressanta frågan om ett interimistiskt vårdnadskap för barn där den ena vårdnadshavaren – oftast pappan – utsätter sin fru och kanske också barnen för misshandel. Jag delar helt uppfattningen att detta borde införas. Jag tror att det är en lagstiftningsfråga som vi inte kan göra så mycket åt här i Stockholms stad, men jag delar alltså helt uppfattningen att det skulle vara ett sätt att komma till rätta med det här.

Anförande nr 5

K a r i n R å g s j ö (V): Det är en otroligt viktig fråga som vi diskuterar. Man kan se att barns och ungdomars psykiska hälsa har försämrats under ett antal år. Det finns olika förklaringsfaktorer till det, som jag inte ska gå in på här.

Vissa saker tycker jag ändå att man bör gå vidare med. Det fattas något slags systematik och struktur i arbetet med barn som far illa och som går i skolan. Skolan är en fantastisk plats – det borde den i alla fall vara – om man vill upptäcka barn som far illa på olika sätt och stötta dem. Det handlar om barn från missbrukarfamiljer, barn som lever traumatiserade på grund av våld i hemmet och barn som av olika anledningar far illa. Det borde finnas en bättre systematik från socialtjänsten och skolorna. Det funkar inte, och det har aldrig varit riktigt ultimatum. Det har varit jättesvårt att hitta en samverkansmodell som är systematisk. Det ska inte vara uppbyggt på personer – att en viss person råkar vara intresserad av en viss fråga. Det ska finnas en systematik. Det saknar jag i Stockholm, som ju är en jättestor stad. Det borde man titta över lite, tycker jag.

Det finns så mycket som kan göras. När man jobbar förebyggande, går in tidigt och hjälper barn och ser till att de hamnar rätt på olika sätt och vis kan man vinna mycket. Det visar alla typer av undersökningar. Oftast kommer man in alldeles för sent både från socialtjänsten och från skolan och rapporterar in saker. Då kanske barnet har gått i typ nio år i grundskolan när rapporten trillar in. Då är det lite sent.

Jag skulle vilja se ett mer systematiskt arbete för att nå barn som far illa generellt. Man borde hitta ett sådant. Det kan inte vara så att det hela blir slumpmässigt i 14 stadsdelar. Det måste finnas en systematik. Det vore jättebra om vi kunde hitta det tillsammans.

Anförande nr 6

E i v o r K a r l s s o n (MP): Jag har läst Elevhälsorapport 2011 och 2012, och jag gjort några nedslag i form av anteckningar med stolpar. Skolprestation och psykisk hälsa har en ömsesidig påverkan. Bra skolprestation kan leda till god självkänsla och vice versa. Särskilt har läs- och skrivsvårigheter visat sig leda till en negativ spiral. Olovlig frånvaro och skolk indikerar både ohälsa och riskbeteende hos eleven. Klassrumsklimatet är av stor betydelse, förekomsten av mobbning och kränkande beteende likaså. Bristande arbetsro behöver inte vara ett disciplinärt problem; det kan också hänga samman med elevernas upplevelse av att undervisningen inte väcker lust att lära och att arbetssätten i undervisningen inte varierar. Elever från familjer med svagare hushållsekonomi har i högre grad ett riskbeteende, men benägenheten att använda cannabis är dubbelt så stor bland ungdomar som kommer från mer välbärgade familjer.

I Skolstöds iakttagelse noteras att skolor har fått svårighet att tolka begreppet särskilt stöd i enlighet med den nya skollagstiftningen. Färre åtgärdsprogram skrivs. Enkätsvaren visade att det förebyggande arbetet mot mobbning och arbetet med elevers koncentrationssvårigheter är de vanligaste hälsofrämjande insatserna i grundskolan. Här behövs alltså satsning. Detta knyter an till OECD-rapporten, där man anser att andelen barn och unga med psykisk ohälsa i Sverige inte har ökat men att den krävande miljön i dagens klassrum gör att också de med lättare psykiska problem riskerar utslagning. Skolpolitiker bör sätta sig mer in i elevernas vardag och verklighet.

Jag ska även säga något om barn som lever i skyddat boende. I interpellationssvaret står: För att stärka samarbetet än mer mellan berörda parter säkerställer utbildningsförvaltningen för tillfället att alla skyddade boenden har en specifik skola och rektor att vända sig till som snabbt kan se till att skolgången kommer i gång. Vad menas med ”än mer” och ”för tillfället”? På kvinnojouren Alla kvinnors hus i Stockholm har barn haft upp till nio månaders långa skoluppehåll. Det framgick i ett P4-inslag från januari förra året. En jurist på Skolverket poängterade att kommunerna måste ta sitt ansvar för att dessa barn ska få sin rätt till undervisning samt att det är viktigt att kommunerna har tydliga rutiner för hur de ska kunna tillgodose barnens rätt till utbildning. Det är naturligtvis viktigt att en säkerhets- och riskbedömning också görs. Men i Jönköping fungerar det bra.

Anförande nr 7

J a n V a l e s k o g (S): Det är många olika frågor på en gång här. Jag tänker uppehålla mig vid två av dem. Om vi börjar med det socioekonomiska stödet

konstaterar borgarrådet att det inte bara är en resursfråga när det gäller att kunna hjälpa de elever som bor och går i skolan i utsatta miljöer och har problem. Jag håller med om att det i första hand handlar om att det är bra personal som jobbar där, och det gäller både lärare och annan personal. Men man kommer inte ifrån att även om man ligger på 8–9 procent i omfördelning när det gäller det socioekonomiska stödet har det skett förändringar till det sämre under de senaste åren när det gäller segregation och resultat. Det är ett faktum att det är så. I utsatta områden och skolor är det en allt större andel som till exempel inte blir godkända till gymnasiet, och detta är ett växande problem.

Det handlar också, som jag sade, om hur mycket pengar man stoppar in i systemet för att göra omfördelningen även om det självfallet också handlar om den personal som jobbar där. Det är naturligtvis det viktigaste.

Den andra frågan handlar om samverkan mellan skola och socialtjänst. Jag hävdar bestämt att det hela är ganska entydigt när man är ute på skolorna, särskilt på de skolor som har erfarenhet av den andra organisationen, när stadsdelsnämnderna hade ansvaret. Men vi vet att det bara är för två år sedan som Skolinspektionen konstaterade, till exempel vad gäller detta som symptom på problemen, nämligen skolk och elevernas frånvaro i skolan och även skolans skolpliktsbevakning, att det inte fungerar tillfredsställande. Även om vi har tydliga riktlinjer så vet vi, eftersom frågan har varit uppe en hel del, att det har varit en klar försämring under de senaste åren när det gäller hur det har fungerat med skolornas arbete i dessa frågor.

Vi hoppas självfallet att det går åt rätt håll, men Skolinspektionen sade som sagt för två år sedan – apropå den andra, organisatoriska frågan – att det fungerade betydligt bättre när stadsdelarna hade ansvaret just i och med de nära avstånden.

Detta är jätteviktiga frågor, och som flera har varit inne på här ser man trots allt en ökad stress bland elever. Det är många som mår psykiskt dåligt. Det finns naturligtvis många olika skäl till det, men detta är verkligen någonting som jag tror att vi måste jobba betydligt mer med än vad vi har gjort i utbildningsnämnden.

Anförande nr 8

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Karin Rågsjö efterlyste mer av systematik i arbetet. Jag skulle vilja säga att det finns, åtminstone på papperet. Jag tycker att man ska vara självkritisk, men vi har ändå i dag regelverk som är antagna av både utbildningsnämnden och socialtjänstnämnden. Vi har BUS-överenskommelsen mellan landstinget och kommunerna i vårt län som rör dessa frågor. Där finns ganska exakt reglerat vad man ska göra och hur man ska göra det.

Sedan uppstår naturligtvis problemet att det är olika myndigheter och olika professioner som tänker olika. För skolans del, till exempel, tycker man att detta med sekretessen är helt förödande. Eftersom skolan inte vet vad som händer har skolan svårt att sätta in rätt åtgärder, tycker man. För socialtjänsten är sekretessen i stället ett fundament i arbetet. Vi måste försöka komma till rätta med dessa frågor. Men även om man har fina dokument måste man förstå att det inte är alldeles lätt.

Jag är övertygad om att den centralisering vi gjorde av ansvaret för skolan var helt riktig. Jan Valeskog pekar nu på ett dokument från Skolinspektionen som handlar

om samverkan mellan skola och socialtjänst. Jag vill bara påpeka att 2007 kom den dåvarande Skolinspektionen med förödande kritik mot Stockholms stad just för den uppdelning som vi hade där stadsdelsnämnderna hade ansvaret för grundskolan.

Malmö stad, som har haft en uppdelning där stadsdelarna är ansvariga för grundskolan, gör nu efter oerhört hård kritik från Skolinspektionen också helt om och centraliserar ansvaret för sin grundskola. Jag tror att det system vi hade med 14 eller 18 stadsdelsnämnder som bar ansvaret också för grundskolan ledde till att vi fick ett splittrat ansvar för våra skolor.

Eivor Karlsson ställde en fråga om kvinnojourerna och att det står ”för tillfället”. Det var nog mer avsett som en beskrivning av att man för tillfället jobbar med dessa skolor för att säkerställa att alla kvinnojourer får en kontaktperson att kontakta när man får in ett barn som behöver undervisning. Det var nog bara en beskrivning av verkligheten när interpellationssvaret skrevs. Självfallet ska man jobba med detta kontinuerligt och se till det. Jag tror att just denna personliga kontakt är lättare för kvinnojourerna. De ska veta vilken person de ska ta kontakt med, och inte bara vilken del av Stockholms stad det handlar om. Jag tror att det är ett sätt att komma till rätta med detta stora problem – att vi har barn som inte går i skolan.

Anförande nr 9

K a r i n R å g s j ö (V): Även om man har dokument måste man se till att de blir praktiskt använda i stadsdelarna på ett eller annat sätt. Då måste man hitta ett system för det, för så är det inte nu. Man kan ha hur många dokument som helst om vad som helst – det hjälper inte om man inte följer upp det på ett rimligt sätt i stadsdelarna.

Jag menar att skolan är en fantastisk möjlighet man har för att nå barn på olika sätt. Man kan nå små barn och stora barn genom skolan, och den spelar en jätteroll i barns liv. Det är lite grann som Jan Valeskog sade: Om man har ett gott självförtroende och en bra självkänsla mår man oftast bättre. Om vi har en skola där skillnaden ökar konstant, som det ser ut nu, och där vi har en minskad likställighet och en ökad kunskapssegregering, finns det en risk. De barn som inte fixar skolan får ett ganska dåligt självförtroende och en dålig självrespekt. Det är dessa barn som man sedan tyvärr återfinner som vuxna som inte mår bra. Om de exempelvis inte klarar grundskolan ser deras karriärer lite annorlunda ut. Då hittar de sin självrespekt på något annat sätt.

Detta spelar en viktig roll. Det handlar om hur skolan funkar och vad man lyckas ge de här eleverna. Det handlar också om hur man systematiskt ska kunna nå barn som far illa hemma, som är omhändertagna eller som lever i familjer där det finns våld. Det finns en hel del att göra.

Ju fler barn som inte klarar skolan och inte kommer vidare till gymnasiet, desto fler ungar som har dålig självkänsla får vi. Det är självklart. Dålig självkänsla kan ge sig till känna någon annanstans, i helt fel miljö.

Anförande nr 10

J a n V a l e s k o g (S): Jag tänkte att jag måste ta en vända till i talarstolen när borgarrådet tog upp den organisatoriska frågan om stadsdelsnämnderna och jämförde Stockholm med Malmö och Göteborg. Borgarrådet gör ofta den jämförelsen. Jag

måste säga att jag tycker att det minst sagt är ganska långsökt. Vi talar om stadsdelsnämnder som har 5 000 eller 10 000 invånare i Göteborg och Malmö. Här, i våra stadsdelsnämnder, talar vi om 60 000–100 000. Det är lika mycket som i hela andra städer, till exempel Luleå och Östersund. Det går inte att jämföra, och det blir en tämligen ointressant jämförelse.

Jag kan bara konstatera en sak, som jag var inne på förut: När jag är ute på skolorna, framför allt i förorterna, och träffar rektorer som har upplevt både och av dessa system och där man har mycket sociala problem och många trasiga familjer ser de att de inte alls får det stöd och den hjälp från skolans sida som de skulle behöva från socialtjänsten. Det är ett jätteproblem på många ställen. Rektorerne konstaterar att detta fungerade mycket bättre förut.

Sedan finns det andra saker som det kan finnas fördelar med i och med en central organisation. Jag vill inte ha någon sådan diskussion i den här interpellationsdebatten, för det tror jag att vi får i nästa debatt, om snöröjningen. Just i detta fall tycker jag ändå att det är värt att konstatera att det är ett stort problem i Stockholm i dag att den nära samverkan inte fungerar. Det finns alldeles för många bevis för det.

Anförande nr 11

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Jag menar att det är rätt irrelevant om stadsdelsnämnderna är stora eller små. Det handlar om att man lägger en beslutsnivå till mellan lagstiftning och den enskilda skolan. Det som hände, och som så många rektorer vittnar om, när ansvaret för grundskolan låg ute på stadsdelsnämnderna var oändliga möten tillsammans med äldrechefer, socialchefer – i och för sig också – och andra delar av staden. Man diskuterade väldigt lite pedagogiska frågor. Det var just precis denna kritik som Skolverket riktade mot Stockholms stad. Det handlade om att vi hade en otroligt otydlig styrning och att vi i själva verket hade ett skolsystem som blev alltmer disparat och som flöt ifrån den centrala ledningen.

Det är precis denna kritik, oavsett stadsdelarnas storlek, som också Malmö stad har fått från Skolinspektionen. Det var för övrigt en kritik som var mycket hårdare än den som Stockholms stad fick. Den har lett till att Malmö nu lägger om systemet helt och hållet. Jag tror att det är rätt tänkt att göra på det sättet från Malmö stads sida. Jag tror att det bara är en tidsfråga innan Göteborg också kommer att gå den vägen.

Jag tror att det viktigaste man kan göra i en segregerad stad som Stockholm är att försöka ha ett socioekonomiskt system som i så stor utsträckning som möjligt bygger på vetenskap och fakta. Man försöker skapa ett fördelningssystem som bygger på principer där barn från olika förhållanden också genererar olika skolpeng i vår stad just för att skillnaderna är så stora. Sedan kan man naturligtvis alltid fråga sig om det är mer resurser eller andra typer av åtgärder som krävs.

Vi gör nu en stor satsning på de 17 skolor som har lägst måluppfyllelse i Stockholm. Det handlar till exempel om lärarcoacher med särskilt stöd till skolledningen och en mängd andra typer av stöd för att se hur man kan förbättra undervisningen i dessa skolor så att fler elever lyckas. Vi har också skapat ett mottagandesystem i Tensta för elever som kommer sent till Sverige. Man gör en skanning av förkunskaperna hos dessa elever så att man kan ge dem exakt det stöd som de behöver när de kommer ut på skolorna. Vi vet att det är stora skillnader i bakgrundskunskaper bland de elever

som kommer utifrån till Sverige just nu. Vi har elever som kommer som har haft en bra skolgång som har fungerat utmärkt. Men vi har också elever som knappt har gått i skolan över huvud taget. Det är klart att detta ställer olika krav. Mottagningssystemet är *ett* sätt att skapa bättre förutsättningar för skolorna att göra det som de är bäst på, nämligen att undervisa.

§ 4 Interpellation om vilka som bör ha ansvaret för upphandling och kontroll av snöröjning och städning i Stockholm (nr 2013:2)

Anförande nr 12

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Fru ordförande! Jag hänvisar till det utdelade svaret.

Anförande nr 13

J a n V a l e s k o g (S): Det blir snöfrågor så här mitt i sommaren, men det var faktiskt en tanke med det. Jag väckte interpellationen i vintras eftersom jag tänkte att vi skulle få någonting att svalka oss med här. Jag räknade med att det skulle vara varmt i dag, och det är ju ganska varmt. Allvarligt talat borde man egentligen kanske göra tvärtom och väcka en interpellation om snöfrågor nu. Då kanske den kommer upp i vinter, när frågorna känns aktuella och är av intresse.

Låt oss påminna om bakgrunden till frågorna och om hur det var några månader tillbaka. Det har hänt under många år att vi har haft snökaos av och till. Då spelar det nog ingen roll hur man organiserar det hela, om man genomför upphandlingar och gör uppföljningar av dem. Vi har ju ändå ett sådant klimat att det kan bli kaos, och just detta verkar bli värre för varje år.

Med tanke på hur det fungerade och med tanke på den kritik som fanns är detta ändå av intresse. Det kom kritik från medborgare, och det fanns en hel del kritik i medierna när det begav sig. Vissa stadsdelar snöröjdes inte alls, medan det prioriterades i innerstaden. Man påstod i alla fall att innerstaden prioriterades, men det snöröjdes inte överallt där heller. Entreprenörerna genomförde inte detta och fullföljde inte sina åtaganden. Det fanns inte heller någon som egentligen kunde bevaka det hela.

Nu låter det som att jag bara talar om organisatoriska frågor, vilket i och för sig inte är poängen i frågan. Jag hade ju också uppe stadsdelsnämndernas roll även i den förra organisationen. Det blir ändå intressant när man tänker på att stadsdelsnämnderna tidigare genomförde upphandlingen av snöröjning och städning. De skötte även uppföljningen. Det blev naturligtvis en helt annorlunda och närmare kontroll. Både tjänstemän och, för all del, politiker var på hugget när det inte snöröjdes eller städades på enskilda gator. En tjänsteman på varje stadsdelsnämnd fick telefonluren i handen ganska snabbt och fick tala med personer som hade koll på vad som gjordes eller inte. Det var på plussidan, vill jag hävda.

Det som kunde tyckas vara på den negativa sidan är att det blev begränsade områden och att det kanske inte blev upphandlingar som omfattade områden till exempel mellan flera stadsdelsnämnder, vilket vore mer ändamålsenligt. Det var en kritik som fanns och som helt klart kunde vara befogad.

Med facit i hand kan vi ändå konstatera att det inte snöröjdes. I många stadsdelar var det entreprenörer som misskötte sig. I svaret från borgarrådet undviker hon att svara på dessa frågor. Skulle det innebära någon skillnad om man lät till exempel stadsdelsnämnderna lokalt sköta upphandlingarna och uppföljningen. Skulle det bli bättre? Borgarrådet undviker att svara på frågan. Möjligtvis kommer det någon släng där på slutet om att man inte prioriterar stråken från stadsdelsnämnderna utan bara

vissa gator. Det är klart att om viktiga gator och viktiga stråk i varje stadsdel prioriteras så borde det inte vara ett så stort problem. Det är min uppfattning.

Den grundläggande frågan med tanke på hur vintern var – även om det var flera månader sedan – är om borgarrådet verkligen tycker att en person på trafikkontoret har möjlighet att kolla och göra en uppföljning av 3 600 gator i Stockholm. Vad är det för skillnad mot om man har det hela mer lokalt förankrat? Som vi var inne på i den förra interpellationen är det ganska stora stadsdelar, många gator och 60 000–70 000 invånare som bor i dessa stadsdelar. Man kan som sagt i all ödmjukhet undra om inte detta skulle fungera bättre än vad det gjorde den senaste vintern.

Anförande nr 14

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Fru ordförande! Om det vore så att det var *en* person på trafikkontoret som skulle ha kontroll över allt detta så kan jag hålla med dig, Janne. Men riktigt så fungerar det inte. Man har ganska många personer. Inte minst, oavsett om det är stadsdelsnämnderna eller om det är trafikkontoret som har ansvaret för upphandlingen och snöröjningen, är vi alla beroende av att så många ögon och öron som möjligt hjälper till när det gäller hur det fungerar i staden.

Därför tycker jag att det är bra att stockholmarna är engagerade i trafik- och snöröjningsfrågor. Då får man också bra information om hur det fungerar och inte fungerar. Vi har erfarenhet från denna vinter, som inom parentes sagt innehöll ett snöfall som innebar att man stängde både Arlanda och Bromma. Det var alltså ingen vanlig snö vinter, om man säger så. Erfarenheten är ändå att bussar, kollektivtrafik och leveranser till verksamheter fungerade trots att vi hade en mycket svår situation. I de södra stadsdelarna fungerade det inte bra på grund av att det var en dålig underleverantör. Trafikkontoret tog tag i detta, och denna underleverantör byttes ut.

På det senaste sammanträdet i trafik- och renhållningsnämnden, i maj, hade vi ett ärende som tog upp just erfarenheterna och vad man kan göra för att saker och ting ska kunna bli bättre. Vi är verksamma på ett område där vi, oavsett var vi befinner oss någonstans och på vilken förvaltning vi jobbar, arbetar med ständiga förbättringar. Detta är också ett sådant område.

Det som trafikkontoret nu jobbar med är att man ska ha en större användning av tekniken där man på ett helt annat sätt än vad vi har gjort hittills tack vare GPS-funktioner kan följa det hela och se var snöröjarna har varit någonstans. På detta sätt kan man kontrollera entreprenörerna. Man behöver också vara tydligare med vad det är som stockholmarna kan förvänta sig. I dag råder alldeles för stor otydlighet när det gäller vad det är som är prioriterade vägar. Det är självklart för trafikkontorets tjänstemän vad som är prioriterade stråk. Men det är inte alls lika självklart för en vanlig stockholmare. Där behöver man bli mycket tydligare och informera om vilken tågordning som gäller och varför man gör vissa saker.

Vi behöver också förbättra tillgängligheten när det gäller felanmälan och bemanna bättre när det gäller Trafik Stockholm, som vi har tillsammans med SL och Trafikverket. Det visade sig att det var alldeles för dålig bemanning där och att man inte hade tid att ta emot samtalen. Det finns alltså många erfarenheter som är gjorda.

Anförande nr 15

K a r i n R å g s j ö (V): Det låter ju jättebra med GPS på entreprenörerna. Men, Ulla, man kanske också skulle behöva använda GPS på alla pensionärer som ramlar i snöhögarna för att hitta dem till slut, säger jag lite raljant.

Du säger att det är jättebra att det finns en vaksam allmänhet runt om i staden som ringer in och säger: Oj, nu är det is här! Oj, vad mycket snö det var här! Men det vore jättebra om man också hade vaksamma anställda som kollade. Man kan inte bygga in allmänheten som en säkerhetsventil för snöfrågorna i Stockholm.

Det var en härlig vinter för oss som gillar vintern – att åka skidor och så vidare – och en trist vinter för alla som har svårt att gå. För dem som är funktionshindrade eller har barnvagnar och så vidare var det en väldigt trist vinter. Även om det blir sommarlov för alla här snart och en fantastisk sommar, som vi hoppas på, är det vinter om ett halvår igen. Jag känner mig inte övertygad om att detta kommer att funka då.

I södra Stockholm funkade det väldigt illa. Om den ena trottoaren är helt igentäppt och inte snöröjs alls och den andra ser ut som en häftig alpstig i Mont Blanc är det inte kul att vara 92 år och inte kunna gå ut på tre månader. Det blir inte någon bra livskvalitet.

Vi kan nog förvänta oss hårda vintrar. Vi har haft en sådan här typ av vinter tidigare, även om vissa dagar denna vinter var hejdlösa. Jag känner mig fortfarande otrygg när det gäller möjligheten för alla att gå ut i den här staden. Man kanske inte kan gå ut varje dag, men under en vinter ska man i alla fall känna sig säker när man exempelvis bor högst upp på Fågelstavägen i Bandhagen.

Anförande nr 16

J a n V a l e s k o g (S): Borgarrådet kom nu fram med en hel del intressant information som inte framgår av svaret. Det beror väl på att utvärderingen gjordes i maj. Jag tycker att det absolut låter som ett steg i rätt riktning när det gäller möjligheten att följa upp avtalen med entreprenörerna. Det är till exempel alldeles utmärkt att använda GPS. Det är helt klart att det inte har fungerat med uppföljningen och att entreprenörerna inte har fungerat i alla stadsdelar.

Som vi hörde här alldeles nyss finns det ett stort missnöje i vissa stadsdelar med att man, som de har upplevt det, har tagit bort resurser från dem och lagt någon annanstans. Det är lite grann detta som är bakgrunden till interpellationen; förr hade stadsdelsnämnderna i ganska stora områden dessa resurser tillgängliga. De såg till att de riktiga gatorna blev röjda. Men så har det inte varit de senaste åren. Jag förstår att trafikkontoret självt och de tjänstemän som jobbar med dessa frågor där kanske inte vill medge att det har varit problem med uppföljningen.

Ny teknik är alldeles utmärkt, om det är en framkomlig väg. Men som det har fungerat under de senaste åren då det har varit mycket snö har det bevisligen inte varit tillfredsställande. Detta har att göra med att uppföljningen har varit under all kritik, menar jag. Man har inte haft kontroll på entreprenörerna och vad de har gjort och inte, och man har prioriterat bort stora delar av vissa stadsdelar när det har snöat

mycket. Sedan är vi helt överens om att när det kommer extremt mycket snö är det hela svårhanterat vilket system vi än har.

Jag hoppas verkligen att vi har lärt oss någonting av den senaste vintern när det har fungerat så dåligt. Jag hoppas att man nu ser till att få en bättre uppföljning av och bättre kontroll på hur entreprenörerna jobbar så att alla viktiga gator och stråk som finns i hela staden blir röjda från snö på ett likvärdigt sätt.

Anförande nr 17

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Fru ordförande! Det är som sagt ett ständigt förbättringsarbete. Men en sak skulle jag vilja hävda, nämligen att om vi inte hade haft den centrala upphandlingen så hade vi inte kunnat kraftsamla på det sätt som gjordes. Vi skulle inte ha kunnat röja hela Söderort på ett sätt som nu har skett om man hade delat upp upphandlingarna mellan de olika stadsdelsnämnderna. Det finns alltså klara fördelar.

Anledningen till att vi har gjort förändringen är också de erfarenheter som inte minst finansborgarrådet kan tala om från tiden i början på 2000-talet när han hade trafikfrågorna. Då var det stadsdelsnämnderna som var ansvariga, och det fungerade inte över huvud taget.

Samtidigt tycker jag att det är otroligt viktigt att se att detta är ett gemensamt uppdrag som vi har. När det kommer så här stora mängder med snö måste vi också se till att stockholmarna har rätt förväntningsgrad när det gäller vad det är man kan åstadkomma med snöröjningen med de regelverk som vi har i dag. Karin Rågsjö säger att den ena trottoaren bara är ett snöupplag och den andra kanske inte är så framkomlig. Ja, vi tvingas använda trottoarerna som ett snöupplag i Stockholm i dagens läge eftersom det finns alldeles för få ställen där man kan lassa av snön. Det finns sjötippning i Riddarfjärden och i Värtahamnen. Men där måste man i så fall ta hänsyn till och försöka estimerar hur mycket snö som kommer att komma under hela vintersäsongen för att kunna göra en avvägning så att man inte begår ett miljöbrott, som man faktiskt kan få fängelse för – och det gäller inte politikerna utan de tjänstemän på trafikkontoret som är ansvariga för frågorna.

Jag kan förstå att stockholmarna tycker att snöröjningen fungerar sämre när de ser att den ena trottoaren inte snöröjs. Men det beror inte på att snöröjningen är dålig, utan det beror på att vi inte har någon annanstans att göra av snön. Vi måste använda ytor i gatumiljön för att hoppas på att det sedan blir blidväder och att snön därmed smälter undan.

I sammanhanget har vi också en diskussion om de snöupplag som vi faktiskt har möjlighet att använda i Stockholm. Där finns det fortfarande snö som ligger kvar. Det är grushögar och så vidare, och det tar lång tid innan dessa upplag smälter undan. Men vi kan inte trola med knäna i denna fråga. Antingen får man ha stora snöupplag eller inte. Om man inte har det behöver man använda en del av infrastrukturen för att ha snön kvar på trottoarerna.

Anförande nr 18

K a r i n R å g s j ö (V): Jag ska inte i onödan förlänga denna kalla snödebatt. Problemet uppstår när det blir som det var i Söderort i vintras, då inte någon av

trottoarerna är framkomlig. Det var en otroligt dålig snöröjning i södra Stockholm runt Vantör i vintras. Det är helt okej och helt fair, och folk kan förstå om det är jättemycket snö på den ena trottoaren. Men om man inte heller kan gå på den andra trottoaren får man lite småproblem. Det blir problematiskt när det är så stora skillnader i Stockholms stads 14 stadsdelar när det gäller snöröjning som det var i vintras. I delar av innerstaden var det helt perfekt – på små gator på Kungsholmen – medan man halkade runt ganska så friskt i Bandhagen, Hagsätra och Högdalen.

Skärpning!

§ 6 Interpellation om översyn av hyresnivåerna och konsekvenserna för föreningslivet i Stockholm (nr 2013:7)

Anförande nr 19

Borgarrådet L a r s s o n (M): Jag ber att få hänvisa till det utdelade svaret.

Anförande nr 20

K a j N o r d q u i s t (S): Borgarrådet, ordförande, åhörare! Det är inte så många här, så vi får hoppas att det är många som kollar på nätet i stället. Det kan tänkas att det är många.

Fru ordförande! Jag har haft förmånen att få tjänstgöra i de två andra parlament som finns i Stockholmstrakten. Ibland funderar jag lite på själva stilen, attityden och debattklimatet. Snart har jag suttit här i tre år, och det motsvarar en akademisk utbildning eller en avancerad yrkesutbildning. Under den tiden hinner man göra några små iakttagelser. Jag brukar säga till folk som inte känner till så mycket om politik att debatter i grund och botten är varufakta eller varudeklarationer. De olika partierna talar om vad de vill; det är liksom vad det går ut på egentligen. Vi övertygar ju inte varandra via talarstolen så ofta. Om man vill övertyga varandra så gör man det någon annanstans.

Poängen i min interpellation består i grund och botten av två saker. Dels undrar jag om det är rimligt att föreningar och organisationer får ett anslag från Stockholms stad när anslaget inte ens räcker till att betala hyran till staden. Det blir lite konstigt, kan jag möjligen tycka. Med anledning av detta frågar jag borgarrådet: Finns det några åtgärder som borgarrådet funderar på med anledning av detta? Det bygger naturligtvis på att man ser att det finns problem. Annars behöver man förstås inte vidta några åtgärder.

Som jag ser det talar vi här om tre parter i grund och botten: kommunen, föreningarna och de hyresvärdar som eventuellt finns. Utan att ta i för mycket upplever jag det lite grann som att ha blivit slagen i huvudet med att man säger: Så ska man inte bedriva bostadsbolag! Det var kanske inte riktigt det som frågan gällde. Jag tänkte mig detta mer som en ganska öppen fråga. Vi kan konstatera att det finns ett problem. Det finns föreningar som är bra, som gör nytta och som vi till och med stöder. Men de får inte ens så mycket pengar att de kan betala sin hyra.

Då kan man göra lite olika saker. Jag ser inte detta som något som är tänkt som ett färdigt förslag som jag vill lansera, utan jag vill bara skicka en boll till borgarrådet. Finns det några idéer? Det är ju borgarrådet som i grund och botten har makten och som har utredningsresurserna till sitt förfogande. Jag kan möjligen komma med några idéer. Jag tyckte att det kunde vara sjyst att skicka över detta, men jag tycker nog att svaret är lite snålt. Det blir lite av pang i skallen när man säger: Vi kan inte göra på det viset i de kommunala bostadsbolagen! Det fattar jag också, kan jag avslöja – om det nu var någon som trodde något annat. Jag har full koll på detta. Men man kan möjligen tänka på andra sätt också.

Anförande nr 21

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Jag tackar Kaj för interpellationen. Det var inte alls meningen att du skulle känna svaret som korthugget i samman-

hanget. Detta är egentligen en ganska komplicerad fråga, och den skulle mycket väl kunna diskuteras betydligt längre än både din fråga och mitt svar såsom interpellationen och svaret är utformade.

Man kan säga så här: Det jag har velat peka på är just det komplexa i att se till att bostadsbolagen i praktiken per automatik ska subventionera olika typer av hyresgäster – hur behjärtansvärda de än vara månde. Nu gör bostadsbolagen bedömningar i de enskilda fallen. Jag bedömer att bolagen är ganska duktiga på att se till de föreningar som har med hyresfastigheterna att göra. Bostadsbolagen har till exempel i alla år hyrt ut lokaler, ofta utan kostnad, till exempelvis hyresgästföreningar och andra som har använt lokalerna till föreningsverksamhet, möten och annat. Vi har också andra föreningar av liknande slag som använder sig av lokalerna.

Att ha en linje där man låter bolagen per automatik bekosta föreningsverksamheten genom att inte ta ut någon hyra eller genom subventioner är knepigt. De generella ställningstagandena blir knepiga utifrån både lagstiftning och det synsätt som vi har, nämligen att bolagen kan göra dessa bedömningar och ha hyresförhandlingar med de enskilda föreningarna. I praktiken har vi ett antal diskussioner som pågår alltjämt inom framför allt Stadsholmen, vars lokaler är relativt sett billiga mot vad man skulle kunna ta ut. Men verksamheterna har varit av det slaget att det har varit svårt att byta ut verksamheten och få in någon annan aktör i lokalerna. Man har i stället förhandlat och diskuterat hyrorna på ett sätt som har gjort att man ofta har hittat en lösning. Det är inte alltid, men ofta hittar man en lösning som man känner sig nöjd med från bägge parter. Jag tycker möjligen inte att politiken ska ge sig in i detta.

Som svar på din frågeställning kan jag säga att det egentligen handlar om att landstinget å ena sidan ger ett bidrag till en förening som sedan äts upp av en hyresnivå och att vi då från Stockholms stads sida skulle låta våra bostadsbolag subventionera detta. Det tror jag är en felaktig väg att gå. Men diskussionen är naturligtvis bra på så sätt att det är viktigt att man får belyst vad det i praktiken är för olika typer av stöd som föreningarna åtnjuter på olika sätt.

Anförande nr 22

K a j N o r d q u i s t (S): Vi ska ta en liten idé. Det är en historisk idé, så den är inte så himla märkvärdig. Utgångspunkten för interpellationen var en diskussion som jag hade med Afasiföreningen i Stockholms stad. I praktiken är det landstinget som betalar hyran till Stockholms kommun i det fallet, och det är ju gentilt av landstinget.

Men ta till exempel den organisation som jag själv länge har varit aktiv för, och till och med varit ordförande för på Stockholmsnivå en gång i tiden – Synskadeorganisationen. Det finns en stiftelse som heter Stiftelsen för lokaler och bostäder åt synskadade – och blinda, hette den från början. Den startade 1949, har jag för mig, av Hjalmar Mehr och De blindas förening i skön förening. Stiftelsen äger och förvaltar bostäder på Gotlandsgatan på Södermalm. De drivs enligt principen självkostnadspris, det vill säga att de hyresgäster som finns där får betala vad det kostar att ha dessa fastigheter. I dessa finns bostäder, lokaler och föreningsverksamhet. Jag kan tycka att detta också är en modell.

Jag vill inte lägga fram något konkret förslag, utan jag vill ha en diskussion. Så här har Stockholms stad gjort tidigare, och det har fungerat alldeles utmärkt i detta fall.

Det har hållit på i över 60 år vid det här laget, och det är som sagt inte Svenska Bostäder, Familjebostäder eller Stockholms hem som subventionerar med en enda spänn. Däremot har staden skapat sådana spelregler att organisationen klarar upp detta. De bidrag som kommer från Stockholm i det fallet räcker till för att stödja det som är självkostnad, det vill säga en hyresnivå som är rimlig. Så kan man också göra.

Min fråga till borgarrådet är: Fanns detta med som en tanke när ni skrev interpellationssvaret?

Anförande nr 23

Jackie Nylander (V): Ordförande, fullmäktige och Joakim Larsson! Nog tycker väl jag att det går att göra lite mer för dessa föreningar med lite mer vilja. Man kan inte slå sig för bröstet och säga: Så här mycket gör vi! Jag tycker nog att vi måste försöka få detta att bli lite bättre. Det gäller alla föreningar. Det gäller också andra föreningar, och inte bara de handikappades föreningar som hyr i Stockholm. Mycket av deras jobb går ut på att söka bidrag och pengar hela tiden i stället för att göra detta på ett helt annat sätt. Man behöver se över hela denna fråga, och jag tycker att ni bör ta till er detta.

Anförande nr 24

Borgarrådet Larsson (M): En sak är säker, Jackie: Under alla år som du och jag har varit kombattanter i olika politiska frågor har föreningslokalsfrågan varit aktuell. Oavsett majoritet har vi ofta diskuterat olika modeller för föreningslokalsstöd, för föreningsstöd och hur man ska se till att föreningslivet blomstrar på olika sätt.

Frågan är här om man ska påbörja ett arbete där våra bostadsbolag i praktiken ska vara de som subventionerar hyror för våra föreningar enligt någon doktrin härifrån eller enligt ett påbud härifrån. Jag tror att det vore knepigt att låta bostadsbolagen i praktiken vara de som subventionerar eller bekostar föreningsverksamheten mer än vad som görs i dag. I praktiken har man en förhandling mellan bostadsbolagen och lokalhyresgästerna, oavsett om det är föreningar eller ej, på en sådan nivå att man ofta hittar varandra i diskussionerna om kommande hyresnivåer. Man skriver avtal som gör det säkert för föreningarna att bedriva sin verksamhet vidare. Men inte alltid – ibland blir det diskussioner som också når upp till politiken. Vi försöker hålla oss utanför diskussionerna.

Det handlar om att hitta en nivå på föreningsstöd och verksamheter som gör att vi har föreningar – oavsett om det är handikapporganisationer eller andra som använder sig av föreningsgårdar och hemgårdar. Hur man än gör när man hittar ett system för detta har vi alltid tagit ansvar för att det ska finnas föreningar och ett blomstrande föreningsliv med tillgång till lokaler. Det har vi alltid tagit ansvar för, och det gör vi även fortsättningsvis. Men just denna modell, där vi talar om att bostadsbolagen skulle gå in och i praktiken subventionera föreningarnas verksamhet tror inte jag på. Det är inte en riktig modell att vi skulle gå ut med ett sådant påbud härifrån.

I praktiken har man en förhandling. Det kanske är en verksamhet som man ser från bostadsbolagens sida och som fungerar i praktiken med de intentioner man har i bolaget. Det kan vara så att föreningen är aktiv i bostadsområdet. Det kan vara hyresgästföreningar och andra. Då är det i praktiken en sådan lösning man har redan i dag, men man har inte ett påbud härifrån att avtalen ska skrivas på sådant sätt.

Men kom som sagt gärna med förslag på hur man skulle kunna hitta ett mer transparent system som gör det enkelt för alla att följa vad respektive förening får för olika typer av stöd! Då är vi naturligtvis öppna för ett sådant system. Men det är inte så enkelt som det är beskrivet i interpellationen; det vill jag påstå.

Anförande nr 25

K a j N o r d q u i s t (S): Tack för det svaret, Joakim! Det var till Jackie Nylander. Jag lade faktiskt fram en helt annan idé. Du tog återigen upp detta med bostadsbolagen. Det var inte alls min idé, utan det är din tolkning av min interpellation. Jag tycker att man kan vara öppen och tänka sig olika varianter. Jag återupprepar att det finns en från början kommunal stiftelse från 1949 som bildades av De blindas förening och Stockholms stad. Den har alltså fungerat alldeles utmärkt i 60 års tid. De hyresgäster som finns i den stiftelsen får betala en hyra som är baserad på ett självkostnadspris, det vill säga vad det faktiskt kostar att vara där. Det är non-profit, och det är jättemodernt i grund och botten. Det är inte Svenska Bostäder, Familjebostäder eller Stockholms hem som är insyltade i detta. Jag tycker inte att vi ska ha några dekret om saker och ting. Jag tycker att man kan titta på olika lösningar. Det var det jag var ute efter. Jag ville ha en öppen diskussion.

Det viktigaste är att vi står för att vi ska utveckla det civila samhället och stödja den demokratiska infrastrukturen på olika sätt. Jag tycker det känns lite konstigt i munnen när det i praktiken är Stockholms läns landsting som får betala hyran för organisationer som är verksamma i Stockholms stad och som gör ett bra arbete i Stockholms stad.

Jag ska också avslutningsvis säga att precis som väldigt ofta när det gäller undertecknad illustrerar jag politiska frågor med handikapporganisationer eller handikappfrågor. Det är dock en betydligt vidare tanke. Jag vet att det här problemet rör i princip hela Stockholms föreningsliv. Skulle man kunna hitta en bra lösning här kanske man kan kopiera den när det gäller andra organisationer också. Jag är fullständigt medveten om att det är på det viset. Det kunde ju vara bra att börja tänka inom den här sektorn. Den är inte så himla stor, och det finns åtminstone ett jättebra exempel där man kört stiftelsevägen. Är det kört, borgarrådet?

Anförande nr 26

J a c k i e N y l a n d e r (V): Ordförande, fullmäktige! Jag vill inte stå här vinna några politiska poäng på detta, Joakim. Här tycker jag likadant som du i mycket. Jag vet att när man har haft den här Söderandan och rustat upp där ute har Stockholms hem hållit med lokaler så att vissa grupper som har haft sociala problem har fått möjligheter att börja jobba med dem i de här lokalerna, och det har varit till en ringa kostnad. Det är lite så jag ser det hela. Om vi öppnar möjligheter får vi så goda resultat vi kan få på det sättet. Det är inte så att jag tycker att vi har varit bättre på något sätt, utan jag tycker bara att man måste se över den här verksamheten när det gäller frivilligorganisationerna och handikapporganisationerna och deras ekonomi.

Anförande nr 27

Borgarrådet L a r s s o n (M): Det är riktigt att man ska hitta modeller för att vi ska ha en blomstrande föreningsliv, Jackie. Det är självklart. Utifrån interpellationen och den diskussionen är jag inte säker på att det här var rätt modell.

Det gäller Kajs interpellation och frågan om huruvida en stiftelse skulle kunna vara en modell. Faktum är att det är en modell. Det är inte bara den stiftelsen som har den lösningen. Vi har olika typer av lösningar där enskilda verksamheter i praktiken införlivas på det sättet i en hyresmodell som är mycket långsiktig. Det finns inom bolagen. Det jag försöker säga är att Stockholms stad eller fullmäktige inte kan säga att det här är någonting som vi ska ha överallt i varje bolag. Det är ofta fråga om enskilda förhandlingar. Där kommer man fram till en lösning som är långsiktig för den enskilda föreningen. I de fall som du tar upp med stiftelser har man skrivit detta för kanske 20–30 år sedan. Det finns flera sådana exempel. Det är oftast en verksamhet som också tar över förvaltningen av huset. Sådana lösningar finns runt om i Stockholm.

*§ 10 Muntlig frågestund**Fråga nr 1. Avknoppningar – Skarpnäck*

Anförande nr 28

Borgarrådet M o g e r t (S): Herr ordförande! Man får väl säga att det är bra om den svarande kommer fram till ett svar inom två minuter. Jag tänkte fråga om avknoppningen av hemtjänsten i Skarpnäck. Där sålde ni återigen en kommunal verksamhet till en privatperson som också råkade vara chef för den. Om jag minns rätt sålde ni den för 1,5 miljoner kronor, och det visade sig sedan i efterhand att man gjorde en vinst under de första nio månaderna på 1,9 miljoner kronor.

Ni har historiskt sett haft påfallande svårt att sätta ett rättmätigt pris innan ni gör affärer. Därför tänkte jag fråga så här: Hur resonerar du, som borgarråd och ansvarig för stadens äldreomsorg, så här i efterhand? Hur resonerar du nu med facit i hand? Vad hade varit ett rimligt pris för den här hemtjänstenheten?

Anförande nr 29

Borgarrådet L a r s s o n (M): Det låter onekligen som om du tycker att det är vi politiker som ska avgöra vilka priser som sätts i den här staden, Roger Mogert. Men man ska kanske använda sig av expertis när det gäller värderingar av olika verksamheter. Det hör till saken att vi har begärt en särskild utredning när det gäller den här verksamheten, vilket finansborgarrådet har meddelat. Det ska bland annat utredas hur värderingen har gått till. Det låter onekligen väldigt billigt. I efterhand kan man konstatera att det också behöver redas ut vad som har gjort att den här verksamheten har dragit in en så pass hög vinst som har presenterats medialt.

Jag återkom i dag. Jag har ännu inte sett utredningen av detta. Om det är det faktum att man har fått ett utökat antal kunder eller att verksamheten har bedrivits på ett sådant sätt att man har fått in mer intäkter än vad som var fallet tidigare som har orsakat vinsten i det här bolaget är det en delförklaring. Sedan är frågan hur värderingar görs i praktiken när man enbart tittar på omsättning och hur verksamheten har bedrivits tidigare i kommunal regi.

Jag vill ändå påstå att den här typen av personalövertaganden och avknoppningar som har skett sedan tidigt 90-tal är betydligt svårare att värdera i dag av det enkla skälet att det finns en marknad i dag. Det finns väldigt många företag som bedriver hemtjänst i dag, men ursprungligen var det som regel bara kommunen. Det torde leda till att man hamnar rätt när man gör den här typen av värderingar. Nu har vi begärt en utredning som jag hoppas att vi får inom kort så att vi kan svara på alla tänkbara frågor.

Anförande nr 30

Borgarrådet M o g e r t (S): Herr ordförande och alla andra förstår kanske min inledande oro när det gäller att få ett svar inom två minuter. Det är inte första gången det här händer. När ni sålde Vantörs hemtjänst för ett ännu mer enkelt pris gjorde man en vinst på 2 miljoner kronor de första nio månaderna där också. Det är nästan exakt lika mycket. Jag förstår inte hur ni kan vara så chockerade över att detta. Vi andra är något chockerade över att ni fortsätter att sälja verksamheter till underpris igen och igen, men det är ingenting nytt. Det är inget exceptionellt som har hänt i det att ni har

sålt någonting till underpris som sedan levererar en högre vinst det första året än vad ni har sålt det för. De professionella gör i dag den värderingen att en rimligt summa hade varit 20–30 miljoner kronor för det här företaget. Det innebär att vi ska ha förlorat i storleksordningen 18,5 miljoner. Hur kan er värdering hamna så långt ifrån den?

Anförande nr 31

Borgarrådet L a r s s o n (M): Det här är inte en politisk värdering, Roger Mogert. Vi har värderingsföretag. En stadsdel kan bestämma sig för att låta personalen få köpa verksamheten, en verksamhet som har en viss en omsättning som sedan kan utvecklas och dra till sig flera kunder. Det kanske är på det här sättet i det här fallet, men vi kräver ändå en beskrivning av hur värderingen har gått till. I dagsläget har jag inte kunskap om hur det har gått till i det här enskilda fallet och vad som har genererat den vinst som har beskrivits i medier. Har det här företaget lyckats knyta till sig betydligt fler äldre inom hemtjänsten än vad som var fallet tidigare kan det absolut ha påverkat vinsten. Det vet du likaväl som jag. Det kommer vi att kunna se när vi har fått den här utredningen.

Anförande nr 32

Borgarrådet M o g e r t (S): Det är sannolikt inte så, och det var sannolikt inte så när det gäller Vantörs hemtjänst heller. Jag har naturligtvis sympati för att ni inte sätter det enskilda priset, men ni har ju gjort värderingssystemet. Ni har ju valt modellen. Det är ni som är ansvariga. Frågan är egentligen bara: Är det finansborgarrådet som ansvarig eller är det äldreborgarrådet som är ansvarig? Någon måste kliva fram och säga: Det är vi som har gjort detta. Det är politikens spelregler. Det går inte att peka nedåt och säga att det är någon tjänsteman eller något värderingsföretag som har gjort det. Det är ni som sitter där med ansvaret. Det är ni som har gjort detta. Det är ni som har velat detta igen och igen.

Anförande nr 33

Borgarrådet L a r s s o n (M): Jag inser att det inte var en fråga. Låt mig ta tillfället i akt och säga att det är viktigt att vi reder ut vilken typ av värdering som har skett i det här enskilda fallet, så att det blir tydligt. Om en verksamhet har gått med så här mycket vinst under en period måste man kunna reda ut vad det har berott på. Har man knutit till sig fler kunder? Har man lika nöjda personer inom hemtjänsten, eller kanske ännu mer nöjda än tidigare? Det är viktigt att reda ut det också i det här sammanhanget. Samtidigt måste vi få reda hur själva värderingen har gått till. Oavsett det faktum att det har skett personalövertaganden vid några tillfällen under de senaste fem åren är det bara att konstatera att värderingsmodellen sköts av ett företag som ska gå igenom de kalkyler som finns för verksamheten och se vilken omsättning det är på kundunderlaget. Sedan ska man sätta ett pris. Det finns kanske mer att göra här från stadens sida, men låt oss avvakta den utredning som pågår på stadsledningskontoret.

Fråga nr 2. Att ta ansvar för Hästa gårds framtid

Anförande nr 34

E w a L a r s s o n (MP): Ordförande! Visst är det härligt att ta ansvar, min namne Joakim Larsson? Jag undrar om du är beredd att göra det. Hästa gård är ett av världens största stadsnära, ekologiska jordbruk, och det ägs av Stockholms stad. Det

finns nu på ditt exploateringskontor för att utredas för framtiden. Det är 185 hektar. Är det inte fantastiskt? Här finns så många möjligheter. Det har varit lite knackigt med ekonomin de senaste åren utifrån den historia som gården har och utifrån hur man har skrivit kontraktet. Jag menar att det krävs ett politiskt beslut från staden för att skapa en långsiktig förutsättning så att den här fantastiska och unika gårdens potential kan tas till vara. Både jag och Miljöpartiet vill och jobbar för att vi i staden tar ett ansvar. Är du på, Joakim Larsson?

Anförande nr 35

Borgarrådet L a r s s o n (M): Din fråga gäller Hästa gård, Ewa Larsson, och om Stockholms stad skulle gå in och ta över verksamheten och stödja den på något sätt så att den går ihop ekonomiskt. Så tolkar jag din fråga.

Det är ett dotterbolag till arrendatorn som har gått i konkurs. Just nu tittar man på om man kan hitta en annan lösning utifrån de intressenter som har hört av sig och som kan driva Hästa gård vidare. I praktiken handlar det om tre intressenter i dag som skulle kunna se till att verksamheten fortskrider under den tid som arrendatorn har kvar i sitt avtal, det vill säga till 2017. Så ser läget ut i dag.

Menar du att staden skulle göra något annat än att försöka se till att verksamheten fortskrider genom att en intressent tar över verksamheten? Om du vill att Stockholms stad gör något annat får du gärna presentera det. Jag tror att det här är den väg vi måste gå när vi har ett avtal med en arrendator.

Anförande nr 36

E w a L a r s s o n (MP): Jag vill att vi tar ett större ansvar men inte för att driva verksamheten. Vi befinner oss i en annan tid nu än när avtalet skrevs. Jag menar att vi kan hjälpa till och samordna olika aktörer, till exempel forskningsinstitut med inriktning på hur sociala och ekologiska system sammanlänkar. Vi borde hjälpa till att inte bara få in gräsrotsrörelsen, som redan är på och vill mycket, utan också få in den enskilda medborgaren, föreningar, konstnärer och arkitekter i förändringsarbetet. Då behövs det någon som är spindeln i nätet. Jag tycker att det skulle vara trevligt om Joakim Larsson sade så här: Vi i Stockholms stad är gärna spindeln i nätet, och nu vill vi att alla goda krafter ska samverka.

Det är ungefär så som vi jobbade i Skarpnäck när du var ute och hälsade på oss där. Du tyckte ju att vi jobbade så bra. Där låter vi alla goda krafter samverka, och vi försöker hjälpa till att skapa en arena för att samla ihop de här krafterna och visa på en linje för framtiden.

Anförande nr 37

Borgarrådet L a r s s o n (M): Jag tror att det bästa sättet att få verksamheten att fungera är att se till att intressenterna bakom verksamheten blir den där spindeln i nätet, som du pratar om, och i praktiken är de som driver detta. Det handlar om att få den här gården och jordbruksverksamheten att fungera. Du säger att politiken skulle ta på sig att vara spindeln i nätet. Jag tror att det bästa sättet att ta död på eldsjälarna i den här staden är att politiken tar över. Initiativkraften och eldsjälarna finns där. Vi har tre intressenter som vill gå in i verksamheten och se vad de kan göra utifrån det avtal som finns med arrendatorn fram till 2017 och därefter. Det är utgångsläget nu.

Du säger att vi i politiken ska ta på oss detta. Nej, den spindeln i nätet tror jag inte att vi ska vara, varken du eller jag.

Anförande nr 38

E w a L a r s s o n (MP): Här verkar det som om vi har en politisk avgrund mellan oss. Jag tycker att det är märkligt. Du har själv varit ute och hälsat på oss i Skarpnäck. Där tar vi ett politiskt ansvar att samordna så att alla goda krafter kan samverka. Så gör vi också inom polisen. Vi tar ett ansvar och skapar arenor för alla goda krafter. Det innebär inte att man är den som bestämmer. Man ger tvärtom möjligheten att skapa ett urbant kunskapscentrum i Akalla. Det handlar om att ge de här möjligheterna.

Jag har tagit fram en länk och lite papper om hur man jobbar i Sydney. Där hade man också den här fantastiska möjligheten där gammalt och nytt möttes, och man skapade en gemensam framtid. Vi kan se hur staden jobbade för att knyta ihop detta och få det att bli en riktig framtidsvision. Du kan få det här av mig. Du kan läsa det, och sedan kan vi fortsätta att prata om det. De menar att det var nödvändigt att man hade kommunen som navet, inte styrningen, i den här långsiktiga visionen. Tänk att bli ett nav!

Anförande nr 39

Borgarrådet L a r s s o n (M): Men, Ewa Larsson, tror du på fullt allvar att Stockholms stad ska ta initiativ till ett sådant projekt som den här verksamheten där man ska driva ett jordbruk och att det skulle kunna vara en plats där man bedriver forskning på det sätt som du beskriver? Det fungerar inte så. Vi har de eldsjälar som du beskriver som intressenter. Vi låter dem vara en del av avtalet. Det är på det sättet vi stöder dem. Vi kan inte vara de som driver ett jordbruk eller vara den spindel i nätet som ska få energin att blomstra på det här området. Det finns folk på plats som försöker lösa situationen, och jag är övertygad om att de kommer att göra det utifrån de avtal som finns redan i dag.

Fråga nr 3. John Bauerskolornas nedläggning

Anförande nr 40

K a r i n R å g s j ö (V): John Bauer Education lägger ned sin skolverksamhet i hela Sverige. Det är en stor koncern. De har 31 gymnasier och 5 grundskolor. I Stockholm har de ett gymnasium som ligger i Liljeholmen. Den här stora jättekoncernen ägs av riskkapitalbolaget Axcel. Nu ska Stadsmissionen eventuellt ta över skolan i Liljeholmen. Stockholm är exceptionellt när det gäller friskolor. En fjärdedel av Stockholms grundskoleelever går i friskolor, och 38 procent av gymnasieskolorna är fristående. Gymnasieskolan är en krisbransch. Jag undrar vem som ska ta över de här skolorna. Skapar man inte en väldigt stor osäkerhet för elever och föräldrar? Hur har ni tänkt? Kommer Stockholms stad att gå in och vara krishanterare när fler koncerner kanske lägger ned sin verksamhet?

Anförande nr 41

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! JB Gymnasiet har en gymnasieskola i Stockholm, i Liljeholmen. Enligt uppgift kommer Stadsmissionen att ta över den verksamheten. De tar över lokaler, elever och lärare. Tanken är att verksamheten ska kunna fortsätta så som den har varit. Det är naturligtvis mycket positivt för

eleverna. Skulle inte det här fungera har vi i Stockholms stad lediga platser i våra gymnasieskolor. I ett sådant fall kommer vi att kunna träda in. I dag finns det ungefär 7 000 lediga platser i gymnasieskolan i hela Stockholms län. Skulle ytterligare någon gymnasieskola inte klara sig förutsätter jag att Stockholm och våra kringliggande kommuner kan lösa det för elevernas bästa.

Anförande nr 42

K a r i n R å g s j ö (V): Cash is king i den här branschen. Jag tror att gymnasieskolan kommer att bli en krisbransch framöver eftersom den också är en överetable-rad bransch. Som jag sade drivs 38 procent av gymnasierna i Stockholm av fristående företag på ett eller annat sätt. När man väljer gymnasieskola i dag kan man jämföra. Väljer man en kommunal gymnasieskola är det med ränta. Det finns något slags garanti tillbaka. Väljer man en friskola kan faktiskt allting hända. Det är upp till den stora koncernen vad man gör med skolan. Det kan det bli så att eleverna drivs på något slags massflykt till andra gymnasier. Då kan undra vart det fria skolvalet tog vägen. Jag undrar fortfarande om vi verkligen har beredskap för detta i Stockholm. Blir det inte mycket märkligt att Stockholms stad ständigt ska rycka ut som någon form av krishanterare och fixare om det blir en fortsättning på detta, vilket vore trist?

Anförande nr 43

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! Jag delar uppfattningen att gymnasieskolan är en krisbransch just nu. Det beror på att det totala antalet elever fortfarande sjunker i Stockholm och i andra delar av landet också. Vi räknar med att den trenden kommer att vända redan 2015.

Det är klart att vi som kommun ska ha en beredskap att ta emot de här eleverna. Jag tycker inte att det är det minsta märkligt. Är det så att fler elever vill gå i kommunala gymnasieskolor är det någonting som vi ska vara glada och stolta över. Vi har lediga platser. Det finns ledig kapacitet i våra egna kommunala gymnasieskolor, i andra kommunala gymnasieskolor och inte minst i andra fristående skolor. Jag skulle nog säga att det här inte är något större problem för en region som Stockholm.

Anförande nr 44

K a r i n R å g s j ö (V): Det fria skolvalet kan ju komma lite i gungning när de stora koncernerna eventuellt lägger ned sina gymnasieskolor. Precis som du säger kan man nu se ett tredebrott där fler väljer kommunala gymnasier och att föräldrar och elever tillsammans kan backa ut från de fristående gymnasierna på ett annat sätt. Det handlar om att de fristående gymnasiernas möjlighet att kamma hem vinster har minskat något. När man nu kanske begränsar möjligheterna att plocka ut större vinster och det blir lite svårare att starta friskolor kan det finnas en stor risk att fler går i stöpet.

Det är jättebra att de går till kommunala skolor, men det kan ändå bli stora problem. Om man ska ha det fria skolvalet i gymnasiet – och jag tycker att det är en självklarhet att man ska ha det i gymnasiet – kan det bli gungigt om stora koncerner väljer att ta bort sina pengar, sticka från marknaden och lägga in pengarna på någon annan marknad. Kan det inte skapa en jobbig situation för Stockholms stad?

Anförande nr 45

Borgarrådet E d h o l m (FP): Vi betalar ut en skolpeng för varje elev beroende på om eleven går i skolan eller inte. Den dagen eleven inte går i skolan upphör naturligtvis också utbetalningen av skolpengen. Jag är helt övertygad om att föräldrar och elever gör mycket rationella val. Nu ser vi att antalet elever minskar. Det är de skolkoncerner som driver praktiska utbildningar som har problem. Det är mycket dyra utbildningar där det gäller att få ihop tillräckligt många elever för att man ska kunna driva det vidare. De problemen har Stockholms stad också. Man måste komma ihåg att vi också har ett minskat antal elever på de praktiska utbildningarna. Vi i Stockholms stad är också en stor koncern, och därför kan vi ha en del platser som står tomma. Därför har vi också möjlighet att ta emot de här eleverna om de skulle komma. Just i det här fallet tror vi att Stadsmissionens skola, som är mycket välrenommerad, kommer att ta över all undervisning, lokaler, elever och lärare. Det tycker jag är bra.

Fråga nr 4. Betygsinflation

Anförande nr 46

E m i l i a B j u g g r e n (S): I morse kunde vi återigen läsa i Svenska Dagbladet om glädjebetygen i Stockholms skolor. Vi har diskuterat den här frågan många gånger och oroats mycket över den utveckling som vi har sett i Stockholm med betygsinflation i vissa skolor, vilket innebär att vissa elever gynnas framför alla andra. Betygen är ju avgörande för många ungas framtid eftersom de påverkar vilken gymnasieskola man kan söka till och vilket gymnasieprogram man kommer in på. Dessutom har jag på senare tid uppfattat borgarrådet så att de sjunkande betygen i Stockholm beror på att man har lyckats komma till rätta med betygsinflationen. Men så verkar inte fallet vara nu.

Min fråga i dag är: Vad tänker borgarrådet göra för att säkerställa att de elever i Stockholms skolor som inte får den här typen av glädjebetyg inte ska fortsätta att missgynnas i valet av gymnasieskola och framtid.

Anförande nr 47

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! Jag är mycket glad att Socialdemokraterna tar den här frågan på allvar. Vi har en betygsinflation. Jag har varit uppe i den här talarstolen och sagt det många gånger. Jag tror i själva verket att ett skäl till att behörigheten till gymnasieskolan har gått ned är att betygen är mer rättvisande i dag än vad de har varit tidigare. Vi ser en minskad betygsinflation i Stockholm. Det visar bara hur illa det var tidigare. Detta är en enormt allvarlig fråga.

Vi gör mycket. Vi har till exempel inrättat det här Stockholmsprovet i matematik som ges i årskurs 1 på gymnasiet. Det visar om eleverna fick ett rättvisande betyg eller inte när de gick ut nian ett par månader tidigare. Det visar enorma skillnader. Man kan framför allt se att skolor i ytterstaden tenderar att ge godkänt, det vill säga E, i matematik för generöst i jämförelse med många andra skolor. Det är likadant i fristående skolor som i kommunala. Det är lika eländigt där. Jag tror att vi helt enkelt måste fortsätta det här arbetet.

Skolorna själva måste göra en analys, men vi måste också se till att nationella prov rättas av andra lärare. Det finns även en tendens att man sätter för snälla betyg på de

nationella proven. Vi har ett sådant försök som pågår. Varje år gör vi en stor jämförelse mellan slutbetygen och de nationella proven. Jag tror att det här är ett arbete som måste pågå under lång tid. Jag tycker att det är mycket bra att Skolin-spektionen nu har börjat intressera sig för det här problemet. Betygen ska självfallet inte helt och hållet spegla de nationella proven. Det är mycket viktigt att säga, men i dag har vi avvikelser, framför allt när det gäller nivån godkänt, som är för stora. Men jag skulle ändå vilja hävda att det finns en betydligt större medvetenhet om detta i dag än tidigare.

Anförande nr 48

E m i l i a B j u g g r e n (S): I den artikel som SvD publicerade spekulerades i alla fall om att det inte är orimligt att anta att betygen pressas upp av det faktum att det råder stor konkurrens om eleverna i tätorterna. Det är det antagandet som vi också har gjort och fortsätter att göra. Det handlar om att det system som vi just nu har, där friskolor konkurrerar om resurserna, helt enkelt driver upp betygen. Deras undersökning tyder också på att det är många friskolor som sätter glädjebetyg. Om det är fallet innebär det att en del av de elever som missgynnas går i de skolor som vi i fullmäktige faktiskt har ansvaret för. Borgarrådet har ansvaret för de kommunala skolorna. Där kan man på ett helt annat sätt påverka vilka skolor som finns och hur de sköter sig. Jag undrar vad man ska göra för att säkerställa att de eleverna inte missgynnas när det gäller betygen.

Anförande nr 49

Borgarrådet E d h o l m (FP): Betygssättning är myndighetsutövning, och det är lärare och rektor som är ansvariga för den. Det är otroligt svårt att gå in från politisk nivå och säga att de ska sätta högre eller lägre betyg eller ändra betygen i efterhand. Det går i princip inte att göra i Sverige. Man kan överklaga betyg, men det är mycket svårt. Det är ett långsiktigt arbete att se till att betygssättningen blir bättre. Vi har också haft många sådana projekt i Stockholm. Det har handlat om utvärderingar av elevernas kunskap.

Men jag skulle nog ändå våga säga att den diskussion som vi har haft i Stockholm på senare år har gjort att betygen är mer rättvisande i dag än vad de var för ett par år sedan. Men därmed inte sagt att vi är hemma, för det är vi verkligen inte. Det ämne som man kan känna störst oro för är just matematik. Det är där som skillnaderna är som allra störst mellan godkänt på nationella prov och det betyg man sedan får.

Anförande nr 50

E m i l i a B j u g g r e n (S): Jag känner precis samma oro. Det är ganska tydligt i den här undersökningen att det är vissa skolor som sätter högre betyg än andra. Det får mycket stor påverkan på de enskilda eleverna och deras framtidsval. Det är klart att många barn och unga delar den oron och undrar hur det ska gå med deras framtid.

Vi har även vittnesmål från universiteten där professorer är oroliga över att elevernas kunskapsnivå inte är tillräckligt hög trots att de har fått dessa betyg. Vi är ganska övertygade om att man måste vidta aktiva åtgärder för att komma till rätta med det här. En sak som man kan göra är att garantera kommunerna inflytande över skoletableringen så att man inte har ett överutbud av skolor och får en osund konkurrens om eleverna där kunskaper inte är viktiga utan det handlar om att locka

så många elever som möjligt med vilka medel som helst. Det vore fint om majoriteten ville ta till sig lite av de idéerna.

Anförande nr 51

Borgarrådet E d h o l m (FP): Just nu har vi i Stockholm snarare en situation där det kommer väldigt många nya elever på grundskolenivå. Vi kommer att behöva bygga ut våra skolor, och det måste de fristående skolorna också göra. Det är inte svårt att konkurrera om elever i dag generellt sett i Stockholms stads skolor. Vad jag kan se finns det ingen stor skillnad när det gäller det som vi har sett när vi har gjort utvärderingar i Stockholm. Det finns ingenting som visar att skulle vara lättare att få ett överbetyg i fristående skola i jämförelse med en kommunal.

Däremot finns det geografiska skillnader över staden. Det är lättare att få godkänt betyg i viktiga ämnen i en del av våra ytterstadsskolor jämfört med skolor i innerstaden, och det alldeles oavsett om de är kommunala eller fristående. Just i dag är inte konkurrensen svidande hård på friskolesidan när det gäller grundskolan, utan vi måste tvärtom bygga ut våra skolor för att kunna ta emot alla elever.

Fråga nr 5. Stöd till Midsommar Latino

Anförande nr 52

A n n M a r i E n g e l (V): Jag hoppas att du känner till Midsommar Latino, Madeleine. Det ordnas varje år sedan 22 år tillbaka på Järvafältet. Det är massor med frivilliga krafter som jobbar, och det är jättemånga ungdomar i stadsdelen som är med och framträder. Nu har de jättestora ekonomiska problem. De har bara fått 70 000 av staden, och de ansökte om 140 000. De är oroliga för att inte kunna genomföra det här den 22 juni i år.

Med tanke på vad som händer på Järvafältet och bristen på positiv sysselsättning för ungdomar undrar jag om du är beredd att ta upp det här som ett ärende i kultur- nämnden och se till att rädda årets Midsommar Latino. Sedan får man så småningom titta på en långsiktig lösning för detta.

Anförande nr 53

Borgarrådet S j ö s t e d t (FP): Som Ann Mari Engel vet ligger detta mycket långt under den delegation som vi har i nämnden. Jag förutsätter att du har ringt ett samtal till vår förvaltning och frågat vad detta kan bero på. Jag själv kollar inte varje ansökan som vår förvaltning tar del av. Det är många hundra, och det vet du mycket väl. Du kanske kan upplysa mig vidare om vad förvaltningen sade. Att en förening inte får exakt det den har ansökt om är ju ganska brukligt. Det har faktiskt hänt någon gång förut i historien att en förening inte får exakt den summa som de vill ha.

Jag känner till Midsommar Latino. Det vore fullkomligt absurt om jag inte gjorde det, men insinuationer är ju din hemmaplan. Jag vet mycket väl vad det är för organisation. De har gjort ett fantastiskt arbete. Jag kan inte svara på varför de inte har fått exakt den summa som de ville ha. Om du hade ringt mig tidigare hade jag kunnat ta reda på det.

Anförande nr 54

A n n M a r i E n g e l (V): Jag frågar inte varför de inte har fått precis den summa de ansökte om. Jag vet att det är mycket vanligt. Det händer. De hade också ansökt hos landstinget och fått noll därifrån. Min fråga nu gäller om du är beredd att på något sätt ta upp den här frågan, till exempel i kulturnämnden i morgon, och se till att rädda årets festival. Jag tror att det vore en otroligt olycklig signal till Järvaborna just nu om de inte lyckas få ihop årets festival. De räknar med 3 000 betalande besökare och artisterna får inget arvode, men de får ändå inte riktigt ihop budgeten. De är mycket oroliga för det. Jag klandrar inte dig för att de inte har fått det de har ansökt om tidigare, men jag undrar om du som kulturborgarråd är beredd att ta upp det här som ett ärende. Det handlar om 70 000 kronor, vilket är ganska lite i bidragsbudgeten.

Det finns inget annat sätt att ta upp det än att man tar upp det extraordinärt utan en lång beredning i förvaltningen eftersom det här ska äga rum den 22 juni, i midsommar. Därför undrar jag om du är beredd att göra det med tanke på hur det ser ut på Järvafältet just nu. Jag tror att det vore mycket olyckligt om man inte kunde genomföra detta, och jag har fått besked om att den risken finns.

Anförande nr 55

Borgarrådet S j ö s t e d t (FP): Det här är en viktig aktivitet, och det är, som du säger, ett område som vi måste vara vaksamma på. Jag ska naturligtvis ställa en fråga till vår förvaltning. Jag hoppas att du har gjort detsamma när du fick den här informationen. Du hade också kunnat höra av dig till mig, så hade vi kunnat prata om det. Jag tror inte att det här forumet är det ställe som vi löser den här frågan på. Jag tror inte heller att vi ska ta upp frågan i nämnden och köra över våra tjänstemän, som har ganska väl utmejslade direktiv att förhålla sig till, bara för att det blir ett beslut som vi inte gillar.

Jag ska absolut fråga vilken bedömning man har gjort. Sedan får väl både du och jag göra en bedömning om vi tror att de har haft ett vettigt underlag. Men jag tänker inte stå här och, på en fråga från dig, säga att jag ska köra över hela min förvaltning. Jag är lite förvånad över att du tycker att det är ett rimligt förhållningssätt. Lyft på luren i stället nästa gång det blir något sådant här! Då kan vi prata om det och se om det finns någon lösning på olika problem.

Anförande nr 56

A n n M a r i E n g e l (V): Jag har naturligtvis kontaktat förvaltningen och förvaltningschefen. Jag vet att vi inte brukar diskutera bidragsfrågor. Det är inte så att jag anklagar någon för att de inte har fått exakt det de ansökte om. Jag säger att det är en akut situation nu. Jag tycker att det är viktigt att man lyfter upp den här frågan i fullmäktige. Vi har pratat väldigt mycket om problemen på Järvafältet. Här har vi ett oerhört positivt exempel. Jag utgår ifrån att man så småningom ska hitta en mer långsiktig lösning för deras existens.

Jag vill ändå ställa frågan här till dig. Genom ditt svar har jag ändå fått en liten antydning om att det kanske är möjligt att ta upp den här frågan. Det är tyvärr mycket bråttom. Det ska ske den 22 juni, och därför går det inte att gå den vanliga vägen med skrivelser och beredning för att sedan återkomma, för då är det liksom kört. Därför hoppas jag att vi har en möjlighet att ta upp detta. Jag vet att det inte är ett

vanligt sätt att diskutera bidragsfrågor, men jag vädjar till dig att försöka hantera den här frågan så att vi kan rädda den här aktiviteten. Jag tycker att den är oerhört viktig just nu på Järvafältet.

Anförande nr 57

Borgarrådet S j ö s t e d t (FP): Det här är en viktig aktivitet, och därför har de fått 70 000 kronor. Det är inte så lite pengar i vår bidragsgivning. Det vill jag påminna om. Man måste titta närmare på vad deras ekonomiska problem består av. Det förutsätter jag att vår förvaltning har gjort. Det är betydligt allvarligare än att jag kan stå här och säga att har de ekonomiska problem ska vi lösa dem. Det är inte så vi jobbar i den här staden. Vi ska inte jobba på det sättet. Vi kanske skiljer oss i uppfattning där. Jag ska absolut fråga vår förvaltning om de är bekanta med de här ekonomiska problemen, om det gör att det här evenemanget inte kan genomföras och om de ser något skäl till att ompröva beslutet. Det känns som om det här ligger en aning bortanför både din och min horisont att bedöma, men jag ska absolut ställa några frågor. Det ska jag göra.

Fråga nr 6. Klasstorlekarna i Stockholms grundskolor

Anförande nr 58

J a n V a l e s k o g (S): Vi menar att vi dess värre ser en utveckling där klasserna blir allt större. Skälen till det är flera. I gymnasieskolan har vi 33 elever i varje klass. Även i skolor som har god ekonomi är de tvungna att ha det av rent ekonomiska skäl. Det finns också en hel del grundskolor där klasserna blir allt större. Där beror det kanske på lokalproblem och annat.

Nu har det kommit alarmerande siffror inför hösten 2013, bland annat från Mälarhöjdens skola. I första klass kommer man att vara 29 elever i varje klass. Min fråga till borgarrådet är: Tycker borgarrådet att det är rimligt att det, kanske inte hela tiden men väldigt ofta, kommer att vara så många som 29 elever första året de går i skolan?

Anförande nr 59

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! Det ser väldigt olika ut i Stockholm, och ska naturligtvis också göra det. Vi har skolor som har väldigt små klasser, och vi har skolor där klasstorlekarna är ganska stora. Låt oss titta på personaltätheten, för det ungefär det som vi har att förhålla oss till. Det finns ganska dåligt med statistik på det här området. Vi har förhållandevis få barn per lärare i jämförelse med många andra kommuner. Det är på det sättet som man löser problemen med så här stora klasser, nämligen genom att helt enkelt ha fler lärare och inte bara en lärare.

Jag tycker att frågan är extremt svår att svara på. Vad är en optimal klasstorlek? Egentligen är det bara rektor som kan svara på den frågan när man väljer hur många barn man vill ta in på en skola. Mälarhöjdens skola är en extremt populär skola. Det är jättemånga föräldrar som vill ha sina barn där. Samtidigt finns det skolor runt omkring som ligger väldigt nära som inte attraherar lika mycket. Det är naturligtvis svårt för rektorn att säga nej till föräldrar som vill ha sina barn på den skolan med motiveringen att klasserna blir för stora, men till slut kommer man till det läget. Då får man hänvisa föräldrarna till andra skolor.

Det enda vi kan göra är egentligen att så snabbt som möjligt försöka bygga ut de skolor som är allra mest populära i den mån det går. Det kommer inte att gå att göra hur mycket som helst heller av naturliga skäl. Man måste ta hänsyn till skolgårdar, matsalar, idrottshallar och så vidare. Jag tycker att frågan är svår.

Anförande nr 60

J a n V a l e s k o g (S): Utbildningsminister Jan Björklund har ju fått kritik för att han alltför ofta struntar i skolforskningens resultat. Jag hoppas att inte skolborgarrådet hamnar i samma fälla. Just när det gäller små barn och nyanlända är forskningen mycket tydlig med att det är oerhört viktigt med små grupper. Var och en inser självfallet att de inte alltid kommer att vara 29 elever i den här klassen men väldigt ofta eftersom man har satt ihop en sådan klass. Forskningen visar tydligt att det drabbar barnen när det gäller deras möjligheter att lära sig läsa och allt annat. Det är svårt att få en bra fungerande miljö över huvud taget.

Nationellt har vi socialdemokrater som en av våra viktigaste punkter föreslagit att vi ska satsa extra medel för att få ned storleken på klasserna just i de yngre åren. Men borgarrådet tycker tydligen att det här är svårt att svara på. Är det verkligen det?

Anförande nr 61

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! Ja, i den meningen att det naturligtvis inte är en ekonomisk fråga. Varje barn genererar ju en skolpeng. Men det är ett problem ur det perspektivet att vissa skolor är mycket mer populära än andra skolor. Det handlar inte om det är jättestora klasser för nyanlända elever, som Jan Valeskog försöker påskina, utan det handlar om att det är stora klasser i skolor som är mycket populära. Där försöker naturligtvis rektor att uppfylla föräldrarnas önskemål om att barnen ska komma in på den skolan. Man försöker göra en pedagogisk bedömning av vad som är rimligt.

Jag menar att det är rätt svårt att ge sig in i detta som politiker. Det är inte så att alla klasser i hela Sverige ska vara exakt lika stora. Det tror inte jag. Jag tror till exempel att i en skola som har många nyanlända elever måste klasstorleken vara betydligt mindre, och jag tycker inte att det är konstigt. Men vårt problem nu är att vi har ett antal skolor som är extremt populära, och vi måste hitta ett sätt att hantera detta.

Anförande nr 62

J a n V a l e s k o g (S): Men det måste väl ändå vara någon sorts barnperspektiv, särskilt när forskningen är så entydig om vi håller oss till yngre barn. Man vet att storlekarna på klasserna har en stor betydelse för möjligheten att lära sig. Oavsett vilket område vi pratar om kommer många att drabbas om klasserna är för stora. Vi kan alltid diskutera var gränsen går, men en skolklass med 29 elever som är sju år gamla – alla vet ju hur sjuåringar är – och även om det finns extra resurser av och till, är någonting som jag tycker att man som politiker måste ha en klar uppfattning om.

Vi har varit mycket tydliga även på nationell nivå med att det måste vara högt prioriterat att få ned elevantalet i de klasserna. Det gäller både barn i yngre åldrar och nyanlända som har ungefär samma behov av att få en lugn studiemiljö. Jag är förvånad över att borgarrådet inte kan vara tydligt utan bara säger att det är svårt att svara på.

Anförande nr 63

Borgarrådet E d h o l m (FP): Jag försöker föra en seriös diskussion och försöker redogöra för de problemställningar som finns när det gäller klasstorlekarna. Vi har ett antal skolor som är mycket populära. Vill man få ned klasstorlekarna på de skolorna måste man tacka nej till väldigt många elever vars föräldrar vill att barnen ska gå där. De eleverna hamnar då på andra skolor. Detta kan man naturligtvis göra, men jag skulle vilja se Jan Valeskog stå upp på ett sådant föräldramöte och säga att fem–tio elever i varje klass inte kommer in på den här skolan utan får gå i en annan skola längre bort.

Man kan inte bygga ut de allra mest populära skolorna så mycket att de kan svälja alla barn utan att klasstorlekarna ökar. Det går inte. Mälarhöjdens skola är redan i dag en av våra största kommunala grundskolor i Stockholm. Jag tror att det blir mycket svårt att bygga ut den ännu mer med hänsyn till matsal, skolgård, idrottshall och så vidare.

Fråga nr 7. Papperskorgar

Anförande nr 64

R a n a C a r l s t e d t (S): Ordförande, fullmäktige! Det är äntligen sommar och picknicktider. Folk samlas i parker och på öppna ytor, har picknick och har trevligt. Det leder tyvärr till väldigt många överfulla papperskorgar som dessutom är omgivna av stora högar med skräp. Det är uppenbart att våra medborgare vill göra rätt. De vill gärna ha någonstans att göra av allt skräp. Jag vill fråga borgarrådet vad man kan göra åt det här problemet.

Anförande nr 65

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Tack för frågan! Om det gäller parker är det stadsdelsnämnderna som har ett ansvar för detta. Det man göra åt detta är att se till att det finns bra med papperskorgar och tömma dem kontinuerligt. Var och en har ett eget ansvar. Om papperskorgen är full är det inte en ursäkt för att lägga skräpet vid sidan om papperskorgen. Det indikerar att man ska ta med sig skräpet och slänga det någon annanstans. Det är ingen annan än den som slänger som har ansvaret för hur det ser ut i vår offentliga miljö. Man ska se till att det finns papperskorgar och att de töms ofta. Det är ett ansvar för trafikkontoret på vissa ställen och stadsdelsnämnderna på andra ställen.

På Mariatorget har vi installerat en sopsugsanläggning som är kopplad till papperskorgarna, vilket gör att de aldrig blir fulla om tekniken fungerar. Vi har goda erfarenheter av detta, och nu installeras liknande system vid Strömkajen. Jag skulle gärna se flera sådana system runt om i staden.

Men till syvende och sist är det den enskilda individen som har ansvaret för den offentliga miljön. Det är den personen och ingen annan som slänger, och slänger man har man ett ansvar för att man skräpar ned Stockholm.

Anförande nr 66

R a n a C a r l s t e d t (S): Jag förstår mycket väl att du säger så, men det här är inte okänt problem någonstans. En ökad frekvens när det gäller tömningar under sommarhalvåret är ju faktiskt någonting som man skulle kunna lägga in i eventuella

upphandlingar. Visst har de enskilda ansvaret, men folk vill ju göra rätt. Det finns bara inte möjlighet till det.

Anförande nr 67

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Det finns alltid möjlighet att göra rätt genom att helt enkelt avstå från att slänga. Det är mycket enkelt.

Anförande nr 68

R a n a C a r l s t e d t (S): Men när man har gått till val på att det ska vara rent, snyggt och tryggt och det ser ut som det gör – det luktar illa, råttorna kommer dit och käkar lite ibland, det är fullt och skräpiggt – har man uppenbarligen misslyckats med att det ska vara rent och snyggt, och det upplevs framför allt inte som tryggt.

Anförande nr 69

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Nej, det har vi inte gjort. Genom de skräpmätningar som har gjorts kontinuerligt tillsammans med Håll Sverige rent kan vi konstatera att nedskräpningen i Stockholm har blivit mycket mindre under de senaste åren. Det stora problemet är fortfarande fimparna, men när det gäller skräp i allmänhet har det blivit mycket bättre. De här undersökningarna visar också väldigt tydligt att stockholmarna är helt på det klara med vem det är som har det yttersta ansvaret när det gäller renhållningen i Stockholm. Det är den enskilda individen själv som ska ta ansvaret för detta.

När det gäller parkerna runt om i staden är det stadsdelsnämnderna som har ansvaret, och när det gäller andra delar och vissa parker i centrala Stockholm är det trafikkontoret, och trafikkontoret jobbar också kontinuerligt med att se till att det finns större papperskorgar och att de ska tömmas oftare än vad som har skett hittills.

*§ 15 Riktlinjer om Lex Sarah**Framställan från äldrenämnden och socialnämnden (utl. 2013:65)*

Anförande nr 70

K a r i n R å g s j ö (V): Ordförande, ledamöter, åhörare, medier! Äldreomsorgen är numera en marknad i stället för omsorg. Det har svängt kraftigt. För att komma åt brister i äldreomsorgen krävs det anställda som vågar säga ifrån och vågar anmäla det som de ser på sin arbetsplats och det som de ser att äldre inte får.

Men väldigt många anställda i dag är rädda för att anmäla missförhållanden, och det handlar om den arbetsmarknad vi har. Många inom just äldreomsorgen har en väldigt osäker anställning. De vet att det står hundra personer därute som vill ta över deras jobb, och därför är det ofta så att man inte anmäler.

Vi vill självklart att det här görs möjligt och att också den ledning som finns, både inom den kommunala omsorgen och inom de olika fristående verksamheterna, ser till att det finns ett arbetsklimat och ett förhållningsätt till de anställda så att dessa känner att de kan gå och berätta och förmedla när saker och ting inte fungerar. Det är oerhört viktigt.

Den som tar emot de här anmälningarna, både inom kommunen och fristående verksamheter, måste också stå utanför verksamheten och vara neutral. Det är förstås svårare i verksamheter som har ett vinstsyfte, så det måste man fundera på.

I dag kan man inte göra anmälningar anonymt. Det är också en orsak till att Socialstyrelsen inte har fått in så många anmälningar, tror vi. Det är viktigt att den möjligheten finns. Den här lagen behöver skärpas.

Plikten att anmäla måste också kompletteras med ett skydd mot att arbetsgivaren eventuellt försöker ta reda på vem det är som anmäler om man anmäler anonymt. Det är oerhört viktigt. Det skulle vi alla vilja i den här salen om vi hade en arbetsplats där vi ser saker och ting ske som vi inte vill se och gå vidare med det. Då vill vi känna oss trygga. Då vill vi inte känna att vi kan bli av med jobbet dagen därpå eller bli kränkta på något sätt på den arbetsplatsen.

Meddelarfrihet måste man alltså verkligen se till att implementera i de verksamheter som är i gång i dag. Det är otroligt viktigt, och där ligger ett stort ansvar på kommunen. Oavsett regi ska alla anställda informeras om möjligheten och plikten att anmäla, för så är det i dag: Vi har helt enkelt en plikt att anmäla där vi ser att äldre far illa eller där det inte funkar på en arbetsplats.

Bifall till Vänsterpartiets reservation!

Anförande nr 71

E i v o r K a r l s s o n (MP): För att komma till rätta med missförhållanden får anställda inte vara rädda för att anmäla misstänkta vårdskador, missförhållanden eller incidenter i vården. Personalen kan ibland dra sig för att anmäla av olika skäl, till exempel rädslan för att förlora jobbet eftersom verksamheten tror att det kanske ger dåligt rykte om missförhållanden kommer i dagen. Det finns naturligtvis personal som både hör och ser, och varför anmäler de inte då, trots att lex Sarah ger vårdper-

sonalen både skyldighet och rättighet att anmäla. Kanske är de rädda för att anses som illojala mot företaget, men det är omsorgstagarnas bästa som ska komma i främsta rummet.

Socialstyrelsen har skrivit en ny rapport, *Tillsynsrapport 2013*, om kvaliteten i vård och omsorg. Socialstyrelsen ser brister på flera olika plan. Bland annat har ansvariga inte dokumenterat och rapporterat rättssäkert.

Kommunalt anställda har grundlagsskyddad meddelarfrihet, men de kan ändå vara rädda för att anmäla. TV4 har granskat äldreomsorgen, och då framkom bland annat att verksamheter inte alltid anmäler incidenter enligt lex Sarah. Det är därför viktigt att riktlinjerna för lex Sarah nu uppdateras och tillämpas lika i hela staden. Det är också viktigt att det tas fram nämndspecifika rutiner utifrån riktlinjerna.

Stadsdelsnämnderna bör varje år få en sammanställning av de anmälningar som gjorts enligt lex Sarah och lex Maria samt en sammanställning, oavsett utförare, som har gått vidare till Socialstyrelsen. Även äldrenämnden bör få en liknande stadsövergripande sammanställning.

Bifall till Miljöpartiets reservation i kommunstyrelsen!

Anförande nr 72

Borgarrådet M o g e r t (S): Jag vill börja med att säga att vi är i grunden positiva till ärendet. Jag delar också Karin Rågsjös uppfattning att den här lex Sarah-möjligheten blir allt viktigare för oss i den struktur som vi har i dag. Vi vet att det är problematiskt för de anställda. Det var väl ingen slump att exempelvis den anmälan som gjordes på Vintertullen gjordes av tillfällig personal, av praktiserande sjuksyrror från sjuksköterskeutbildningen, om jag minns rätt.

Detta är alltså viktigt, och jag vill med detta bara hänvisa till den socialdemokratiska reservationen.

Anförande nr 73

Borgarrådet L a r s s o n (M): Själva ärendet i sig är vi relativt överens om, som jag tolkar det. Det är viktigt att de riktlinjer för lex Sarah som nu läggs fram tas fram i respektive nämnd. Vi har en förstärkt lagstiftning som innebär en skyldighet för personal som arbetar inom äldreomsorg, inom vård- och omsorg, LVM-vård och så vidare att faktiskt anmäla även vid risker. De är alltså tvungna att anmäla.

Men så blir diskussionen här i inledningen plötsligt allt annat, det vill säga det vi inte är överens i det stora hela kring äldreomsorgen. Därmed blir det en rad olika frågor som jag ändå måste kommentera.

Själva ärendet handlar om lex Sarah. Det är en lagstiftning som är otroligt viktig att ha på plats. Den har förstärkts. Vi har också kompletterat möjligheten inom Stockholms stad med den kvalitetsinspektion som vi har inrättat centralt, och det finns möjlighet för personal, anhöriga och för äldre att anonymt anmäla om det finns brister. Om det finns synpunkter och idéer om hur man kan utveckla verksamheten kan man i dag, även detta anonymt, kontakta Stockholms stads kvalitetsinspektion. Vi gör det allt enklare genom att det ska kunna ske genom ett telefonsamtal.

Vi har möjlighet att på olika sätt ta till oss de synpunkter som kommer in, men därmed är det uppenbarligen så att oppositionen har inte riktigt uppfattat de förbättringar och de förändringar som har skett. Här står man och talar om att vi i grunden inte har möjlighet att anmäla saker anonymt. Jag skulle möjligen vilja vända på frågeställningen och säga: Hur vanligt är det med den hypotes som ni lyfter fram, det vill säga att personal inte vågar anmäla saker och ting som det till och med är lagstadgat att man ska anmäla? Det är en hypotes som jag ofta hör från oppositionens sida – att personal undanhåller information och inte anmäler saker och ting. Men sådana exempel når inte mig. Jag hör inte talas om personal som inte vågar berätta saker och ting. Tvärtom använder man sig av de kanaler som finns när man har idéer om hur verksamheten ska utvecklas men också när man har brister att anmäla enligt den lagstiftning som finns.

Återigen tycker jag alltså att oppositionen målar väldigt mycket svart på väggarna. Jag tror faktiskt att den här kvalitetsinspektionen som vi har inrättat i kombination med en förstärkt lagstiftning kommer att kunna ge väldigt bra instrument för att utveckla verksamheten, för det handlar inte bara om att våga anmäla utan det handlar också om att komma med de idéer som man har kring hur en verksamhet kan utvecklas kvalitetsmässigt. Det har inte alltid funnits sådana kanaler in i kommunen tidigare, och det har varit svårt att komma med idéer på hur man ska utveckla verksamheten.

Själva ärendet i dag handlar dock om en förstärkt lagstiftning, och det är viktigt att vi också ser till att implementera det här ärendet i respektive nämnd så att vi också kan utveckla utbildningsinsatserna ytterligare. Det är ett par hundra tjänstemän som hittills har genomgått utbildningen inom äldrenämndens försorg i hur den nya lagstiftningen ska användas ute i verksamheterna, och ytterligare utbildningar är planerade. I kombination med annan utbildning, där man också får möjlighet att se hur man kan använda de kanaler som finns in i kvalitetssäkringssystemen, tror jag att vi är på god väg att få precis det som ni säger saknas, och där vi kanske redan är i dag: möjligheten att anmäla och få fram idéer från verksamheten, från människor som arbetar på fältet och som vet vad det är som behövs för att utveckla verksamheten. De kanalerna finns nu, och nu gäller det att alla använder sig av dem.

Fru ordförande! Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 74

K a r i n R å g s j ö (V): Joakim, det finns en lagstiftning och sedan finns det en verklighet, och verkligheten för väldigt många i dag som jobbar inom äldreomsorgen är att man har tidsbegränsade anställningar, att man går som timvikarie och så vidare. Det är ganska svårt att hänga med och få utbildningsinsatser då. Så ser verkligheten ut, oavsett om det är kommunal eller privat utförare.

Jag undrar: Hur har ni på ett bra sätt tänkt informera dem som jobbar att de ska anmäla och att de ska kunna vara anonyma? Hur implementeras det i alla de här företagen som finns, alla utförarna, 101 eller 110 stycken eller vad det kan vara? Det måste vara en ganska stor informationsinsats som ni ska genomföra.

Anförande nr 75

Borgarrådet L a r s s o n (M): Karin Rågsjö, i min värld är det ingen skillnad på hur en verksamhet får information, om det är en egen verksamhet eller om det är en verksamhet i annan regi. Alla aktörer som finns i dag har lagstiftning och kvalitetsuppföljningar att förhålla sig till, och när det är ramavtal eller entreprenader så finns det avtal att förhålla sig till. I detta skede är det kontakter med de olika aktörerna. Till exempel inom äldreomsorgen, och det är samma inom socialförvaltningen, har man olika typer av möjligheter till utbildningar som också vänder sig till de privata aktörerna. Det finns alla tänkbara möjligheter att möta dem som arbetar inom äldreomsorgen på olika nivåer, och det är viktigt att man håller utbildningsinsatser på dessa nivåer och att det fungerar över fältet, inte bara för den ena eller den andra parten.

Anförande nr 76

C h r i s t o p h e r Ö d m a n n (MP): Borgarrådet Larsson, jag tänkte också hålla mig lite kring det här med teori och verklighet. Lex Sarah, själva lagstiftningen, är från 1999. Nu säger vi att nu ska det liksom bli av det här med att man ska kunna anmäla, och så ska det hända saker inom äldreomsorgen. Jag vet inte om vi ska skylla på de rödgröna eller om vi ska skylla på er de senaste sju åren, men jag tror att det krävs någonting extra för att det som vi beslutar om, riktlinjer, och lagstiftningen beslutar om också ska bli verklighet.

Det känns nämligen lite grann som att man lägger ytterligare en tyngd på de anställda: De är skyldiga att anmäla, men samtidigt vet de att om de gör det så får de sparken. Men vart vänder man sig när man får sparken? Rycker kommunen in, eller hur är det? Hur får man det här att fungera på ett sådant sätt att, nej, du får inte sparken utan det här ser vi från Stockholms stads sida som oerhört viktigt för att utveckla äldreomsorgen i Stockholms stad?

Anförande nr 77

Borgarrådet L a r s s o n (M): Återigen diskuteras olika saker samtidigt. Självklart är det så att lagstiftningen i grunden är oerhört viktig. Det var bra att vi införde lex Sarah 1999, men lagstiftningen har behövt utvecklas genom åren. Med det här steget som lagändringen har inneburit måste man också anmäla risker, det vill säga när man ser någonting som kan riskera att skada en äldre person eller en person inom LVM eller LSS så ska man anmäla detta.

Det som Christopher Ödmann påstår, att folk inte anmäler för att de inte törs, ifrågasätter jag. Det kommer nämligen in synpunkter och idéer om hur man kan utveckla verksamheten, och det kommer synpunkter på brister som man kan åtgärda. Det är fördelen med Stockholms stads modell: att vi har infört en kvalitetsinspektion som utöver lagstiftningen tillåter människor att faktiskt lyfta luren, vara anonyma och anmäla vad som helst kring den verksamhet som pågår. Det är viktigt för oss att få in synpunkter för att kunna utveckla verksamheten.

Anförande nr 78

C h r i s t o p h e r Ö d m a n n (MP): Ordförande, fullmäktige! Jag tänkte ta lite ny sats. Jag tycker inte alls att ambitionerna är dåliga, utan de är oerhört bra. Det är precis det här vi vill se. Vi vill att personalen inom äldreomsorgen ska våga

ifrågasätta och berätta om det som är fel och känna att de har stöd från stadens politiker. Det måste fram på banan och ut i det öppna.

Det ska gå att vända sig till närmaste chef, står det här. Jag har en känsla av att det är närmaste chef inom äldreomsorgen som behöver de här utbildningarna. De måste vara fullkomligt på det klara med att det inte handlar om att skydda den egna verksamheten från kritik, utan det handlar om att i Stockholms stads anda arbeta för att utveckla verksamheten. Då är det oerhört viktigt att påtala de brister som behöver åtgärdas på olika sätt.

Jag kan ändå känna att det gäller att komma över det här med att vi tar fina dokument och riktlinjer och i riksdagen beslutar man om olika lagar och regler – men hur får vi det att fungera i verkligheten? Jag har faktiskt träffat personer som säger att nej, vi vågar inte. Vi brukar säga till någon annan, att kan inte du säga? Eller de kommer till mig, kan inte du, för du är mycket tuffare än alla andra.

Det finns en oerhört stor rädsla speciellt inom de privata omsorgsverksamheterna som vi måste försöka förbättra i Stockholms stad på olika sätt. Jag tror att utbildningar kommer att vara viktigt, och då gäller det kanske inte de högsta cheferna utan att de närmsta cheferna är på det klara med vad stadens inriktning är: Vi vill ha en bättre omsorg för de äldre i Stockholms stad. Det är ambitionsnivån, och då är det viktigt att man berättar om det som inte fungerar och om det som är fel och väldigt livshotande. Det måste fram, och det är oerhört viktigt.

Jag tycker i grunden att det är ett bra förslag, men jag känner fortfarande att vi måste gå från teori till praktisk handling. Det är längesedan man tog beslut om lex Sarah; vi måste komma dit där vi inte hamnar i det här läget som Sarah själv hamnade i, för om jag minns rätt fick hon sparken. Sedan har hon fått upprättelse, och sedan har vi hela den här diskussionen. Men vi ska egentligen inte ha fler personer som helt enkelt inte vågar berätta eller som helt enkelt får sparken om de berättar.

Det är viktigt, men jag vill se utvärderingarna om något år så att vi också har kommit en bit på vägen, för jag är orolig över att vi än så länge inte kan se det. Jag hoppas att vi kan se några förbättringar i framtiden.

Anförande nr 79

Borgarrådet L a r s s o n (M): Tack, Christopher! Det är viktigt att man utvärderar och ser till att lagstiftningen får en funktion och följs. Det är självklart.

Jag vill ändå hävda att syftet med att ha regelrätta handläggningsrutiner för hur man ska anmäla vid enskilda händelser är just att ge instrument till medarbetarna så att de vet vad de måste göra lagstiftningsmässigt. Det ger dem en styrka. Sedan kan man just i Stockholms stad anmäla saker anonymt. Kvalitetsinspektionen är någonting som jag tror väldigt starkt på, därför att man får väldigt mycket idéer också av positiv art om hur man kan utveckla verksamheterna, och det är någonting som har visat sig ge resultat.

Vi ser i dag, och det är också utvärderingar som det kan vara bra för er att följa upp och se till och lyssna till, att de äldre i dag är mer nöjda med till exempel hemtjänsten än vad de var för ett år sedan. De är mer nöjda med verksamheterna i dag än vad de

var för ett år sedan. Det är viktigt att följa upp vad de äldre tycker i sammanhanget, även om just det här ärendet handlar om vikten av att de anställda anmäler brister.

Anförande nr 80

C h r i s t o p h e r Ö d m a n n (MP): Jag är rätt så övertygad om att nyckeln till att de äldre mår bra är personalen, att de vet att de får stöd från oss politiker, från arbetsgivarna, från de närmsta cheferna. Det gäller alltså att komma dit.

Jag ser fram emot de här utvärderingarna där vi verkligen, i sådana fall, kan se att vi har tagit steg i rätt riktning. Men jag blir ändå lite orolig när borgarrådet säger att han inte har hört om några som har haft problem med att berätta om problem inom äldreomsorgen, för det är inte svårt att få tag i sådana personer. Det är många man kan prata med på olika håll om man ger sig ut i den så kallade verkligheten.

Jag ser fram emot de här utvärderingarna och hoppas att det blir i god tid innan nästa val!

Anförande nr 81

E w a S a m u e l s s o n (KD): Ordförande, fullmäktige! Det här är ett positivt ärende där lagstiftningen om lex Sarah utökas till att inte bara gälla äldreomsorgen. Många har efterfrågat det, och det är positivt att man också på nationell nivå nu har insett behovet av att tydliggöra att man följer upp kvaliteten och att också medarbetarna ska kunna ta ett tydligare ansvar för att anmäla det som inte fungerar.

Remissinstanserna är också väldigt positiva till detta, och när vi nu ska utveckla rutiner inom de olika nämndernas ansvarsområde är det klart att det krävs en hel del utbildning av personalen.

Jag kan ändå inte låta bli att i det här sammanhanget fundera lite över detta med kvaliteten som vi diskuterar och behovet av att hela tiden behöva anmäla och kontrollera mycket mer i våra verksamheter. Den allra bästa utvecklingen vore i stället att det värdegrundsarbete som pågår runt om ute i våra verksamheter, inte minst inom äldreomsorgen, skulle genomsyra verksamheten så att man på arbetsplatsen hade ett arbetssätt, ett förhållningssätt gentemot de äldre och sina arbetskamrater så att man hade en reflekterande dialog ute på arbetsplatsen och att man därigenom inte skulle behöva anmäla.

Likväl är det viktigt att denna möjlighet finns, och därför välkomnar jag också förslaget till beslut i det här ärendet. Men jag tror att det är viktigt att vi fortsättningsvis arbetar just mot detta: inte ett ökat kontrollbehov utan ökade satsningar på verksamheterna så att de blir så välfungerande att de äldre och de personer vi möter inom socialtjänsten får det stöd och den hjälp som de efterfrågar och kan arbeta så förebyggande som vi också vill.

Vi säger ofta att personalen är vår viktigaste resurs, och det är den också. Om vi får välfungerande arbetsgrupper ute i våra verksamheter där man har en öppen atmosfär och en öppen attityd tror jag att arbetet kommer att fortskrida i rätt riktning. Men likväl är det viktigt att vi får den här lex Sarah och att vi förtydligar de riktlinjer som finns.

Bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 82

K a r i n R å g s j ö (V): Självklart är det så, Ewa, att med 101 eller 120 utförare så måste man ha en ganska sjyst kontroll, inklusive att man kollar kommunen. När majoriteten talar om äldreomsorgen är det en äldreomsorg där solen alltid lyser och där det är väldigt få personal som springer hos de äldre. Men så ser det ju inte ut i dag. Oavsett om du hamnar inom den kommunala äldreomsorgen eller hos någon entreprenör är det väldigt många människor som springer fram och tillbaka, som är tillfälligt anställda, som har ganska otrygga anställningar. De flesta vill behålla sin anställning, och därför kan jag tänka mig att det finns en ökad risk för att man håller tyst om vissa missförhållanden.

Det är jättebra att de här lagarna finns, och de måste följas upp rigoröst. Men sedan gäller det också att implementera det här hos alla dessa företag, och jag förstår inte hur det ska gå till med alla dessa tillfälligt anställda. Jag har svårt att se hur det ska funka. Jag önskar att det vore så, men jag har svårt att se hur 101 företag med tillfälligt anställda ska ha koll på läget när de kan anmäla.

Anförande nr 83

E w a S a m u e l s s o n (KD): Vi skiljer oss åt där, Karin, för jag ser gärna möjligheter. Jag försöker tänka positivt.

Ansvar ligger hos cheferna i den kommunala verksamheten och i den privata verksamheten när det gäller att se till att utbildning ges i lex Sarah men också att arbeta utifrån en värdegrund som ska göra att de här kontrollstationerna blir så få som möjligt.

Anförande nr 84

E i v o r K a r l s s o n (MP): Jag går upp därför att Joakim Larsson inte hade hört att personalen inte vågar anmäla. Det är lite märkligt om han inte har hört det. TV4 gjorde ett reportage om äldreomsorgen. Det var flera program om det. Bland annat hade de undersökt hemtjänsten och sett att personalen inte anmälde i den utsträckning som de skulle. Det går att kolla upp vilka incidenter som har inträffat och så vidare.

Det som har gett de vårdanställda ett ansikte och talat om hur situationen är är egentligen den timanställda Li från Uppsala. Hon var timanställd, men hon var snart färdig med sina universitetsstudier, så hon skulle naturligtvis inte fortsätta inom hemtjänsten. Hon gjorde tillsammans med om det var TV4 eller en annan TV ett program om detta. Hon låg alltså sju minuter efter i tiden redan innan hon gick från den senaste personen till nästa. Tiden gick inte ihop på något enda vis.

Det är viktigt att några går fram, och det visade sig att det inte bara var i Uppsala utan även i andra delar av landet som man använde sig av samma system. Hon skrev ett debattinlägg i Stockholms Fria den 8 juni. Jag ska bara ta ett enda citat: "Att vårdpersonalen inte protesterar i högan sky, handlar inte om att de är nöjda med sin situation. De är rädda att förlora jobbet, eftersom möjligheten att få ett nytt inte existerar."

Anförande nr 85

Borgarrådet L a r s s o n (M): För det första handlade ju det inslag som Eivor Karlsson hänvisar till den här gången om avvikelserapporteringen som har varit diskuterad över hela landet, det vill säga, hur kan man få en bättre avvikelserapportering? Det gäller i synnerhet också kommunala enheter. Hur kan man få bättre rutiner runt om i kommunerna när det gäller att få fram de avvikelser som man måste anmäla för att få ett bättre kvalitetsuppföljningssystem?

I Stockholm har vi kombinerat diskussionen med lagstiftningen kring lex Sarah. Det är viktigt att vi får en fungerande avvikelserapporteringen, och vi har också i och med kvalitetsinspektionen sett till att man kan anmäla anonymt.

Sedan är det väl så att vi alltid behöver se till att det finns kanaler för människor att anmäla. Men det här ärendet handlar om att lagstiftningen också ger en skyldighet att anmäla.

Anförande nr 86

E i v o r K a r l s s o n (MP): Det hjälper ju inte om de inte vågar. Programmet handlade inte direkt om avvikelser, utan det handlade om personalens arbetsmiljö och deras situation. De var så stressade inom hemtjänsten, och hon visade hur det verkligen kan gå till. Hon kan lämna hemtjänsten för annat arbete i framtiden, men de som blir kvar vågar ingenting säga.

§ 16 Införande av standardiserade arbetssätt med tekniskt systemstöd för ärende- och dokumenthantering i Stockholms stad – projekt eDok samt slutrapport för projekt Navet (utl. 2013:75)

Anförande nr 87

Borgarrådet N o r d i n (M): Jag ska hålla mig mycket kort. Syftet med det här är, återigen, att göra det lättare för allmänheten att följa stadens verksamhet och att söka handlingar digitalt. Det är otroligt viktigt för en deltagande demokrati att till exempel våra beslutsprocesser görs ännu mer transparenta.

Jag upplever att det finns en stor enighet om detta. Sedan märker jag i särskilda uttalanden och reservationer att det finns en oro för att det ska gå för fort fram med förvaltningarna. Här har vi tydliggjort i Mina synpunkter att detta inte är avsikten, utan när det gäller i vilken takt man lämnar Diabas och går över till eDok så kommer det att ske successivt. Det kommer att ske när förvaltningarna själva känner sig mogna för det. Vi kan se i remissvaren att det finns ett antal som redan i dag gör det, medan det finns andra som är mer fundersamma, och de kommer att få ta tid på sig.

Med de orden, fru ordförande, yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 88

M o n i k a L i n d h (S): Det här är ett viktigt ärende, och det är så himla krångligt! Det står så här: Införande av standardiserade arbetssätt med tekniskt systemstöd för ärende- och dokumenthantering i Stockholms stad bla bla bla.

Men egentligen, förstår ni, så handlar det här ärendet om att vem som helst om 300-500 år ska kunna gå in med den teknik som då finns och hitta ritningen på utedasset som var den första byggnadstekniska ritningen som kom 1713. Vi är alltså utsedda till världsminne, eftersom vi har så fantastiska kommunala handlingar i form av byggnadstekniska handlingar som kan visa hur en stad förändras och utvecklas under olika skeden i världshistorien.

Det ger lite perspektiv på det här ärendet, tycker jag, och jag tycker att det är viktigt.

På samma sätt kan ni också gå och titta på den 27-åriga tjej som den 6 juni 1654 lade av sig hermelmanteln, ställde ned kronan och drog till Rom och levde livet – drottning Kristina. Vad hon skrev i brevet till ständerna finns att läsa på Stockholms stadsarkiv, tre fyra våningar under jord.

Samtidigt är det här ärendet viktigt eftersom det som vi inför ska tillgodose medborgarperspektivet. Det ska kunna användas, det ska vara tillförlitligt och hållbart över tid, och då pratar vi om hundratals år. Det ska vara gemensamt för hela staden, det får inte slarvas utan det måste hänga ihop, och alla måste vara med på tåget.

Därför måste man jobba med det här strategiskt och tydligt, sätta ned foten men ändå ha fingertoppskänsla för att sådana stora förvaltningar som exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ska känna sig trygga.

Jag kan bara säga att jag är jätteglad att det här kommer och att vi börjar färden mot att kunna läsa om 2013 års lilla utedass någon gång om ett årtusende. Då ska den här

digitala utvecklingen som vi gör nu hålla för det. Det är helt makalöst! Jag säger bara lycka till, och det här får vi göra på det bästa sätt som går!

Anförande nr 89

K a r i n R å g s j ö (V): Det här kan säkert bli hur bra som helst om 500 år. Det hoppas vi, och det är bra att alla förstår vad de beslutar om i den här salen. Jag vet inte hur många som har fattat vad de har läst, för det är ett oerhört svårt arbete att ta sig igenom den här texten och förstå den.

Det här *kan* bli väldigt bra. Vi ska kunna titta på vad som har hänt, vi ska följa utvecklingen och så vidare. Men det finns ju nämnder som inte har varit lika positiva. Exempelvis miljöförvaltningen har värdeord som ”katastrof”. Från socialförvaltningen är man inte heller så positiva. Man vill ha en redogörelse för processerna som det här nya systemet ska stödja i stället för generella skrivningar. Hur ska man fixa fram det?

Det finns väldigt många frågetecken i det här ganska avancerade ärendet. Med tanke på det icke helt lyckade Volvo IT-systemet som ska funka i dag och inte om 300 år vill vi återremittera det här ärendet så att alla är med på tåget. Så är det inte nu. Men det måste säkerställas. Det här är ett extremt svårt ärende, och då måste man känna att det här kommer att fungera från dag ett åtminstone så att det inte blir samma cirkus som med Volvo IT. Vi yrkar alltså återremiss på detta ärende.

Anförande nr 90

Borgarrådet S j ö s t e d t (FP): Jag ville gärna ta ordet i den här frågan, kära ledamöter och åhörare, och påminna om att det här ärendet handlar om oerhört mycket mer än tekniken för hur vi tar hand om våra digitala handlingar. Det här är ett ärende som faktiskt handlar om offentlighetsprincipen och om hur vi kan se till att vårt kulturarv finns tillgängligt, som min kollega i kulturnämnden påpekade alldeles nyss, och den strategiska funktion som stadsarkivet har i staden för att det ska vara möjligt för medborgarna att få tillgång till de dokument som vi har. I en situation där vi skapar lika mycket dokument på ett eller två år som den samlade totala kunskapen som har funnits i världen förut förstår ni själva att om medborgarna ska ha en chans både att ansöka om saker och att se hur staden fungerar så måste vi ha ett otroligt väl fungerande system med metadata som är tillgängliga för alla.

Därför har stadsarkivet sedan några år tillbaka ett uppdrag som kallas Chydeniusinitiativet som handlar om att förbereda staden för hur offentlighetsprincipen blir tillämpbar även i framtiden. Det här är en väldigt viktig och strategisk del i det arbetet. Jag tycker att det förtjänar att kommas ihåg att vi håller på att skapa så mycket hela tiden, men detta måste också förvaltas och förvaras till eftervärlden. Det här handlar om hur vi gör det. Jag ville påminna fullmäktige om offentlighetsprincipen, Chydeniusinitiativet och stadsarkivets fundamentala roll i stadens förvaltning.

*§ 17 Framtidsbild för Kista Science City - Vision och strategi 2010–2020
Uppdatering (utl. 2013:76)*

Anförande nr 91

Borgarrådet N o r d i n (M): Det här är ett mycket viktigt ärende som handlar om hur vi går vidare med arbetet med Kista och att utveckla Kista, ett Kista som hela Stockholm, ja, hela Sverige, drar nytta av. Det här är verkligen en bra beskrivning av hur lyckosamt det kan vara när näringslivet och det offentliga och också universitet och högskolor samarbetar på ett klokt och fokuserat sätt. Det började på 70-talet med ett avtal mellan staden och näringslivet om en då kanske mer traditionell företagspark och har sedan utvecklats inte minst från den vision som kommunfullmäktige antog 2001, där vi kan se att det som används i högtidstalen om triple-helix-samverkan verkligen fungerar i Kista, det vill säga det offentliga, näringslivet och akademierna som samarbetar.

Utvecklingen sedan 2000 har varit väldigt stark, vilket vi redovisar i ärendet. Sysselsättningen i Kista har ökat med 20 procent. Till den bärande delen består det verkligen av nya jobb. Visst finns det också en koncentration, till exempel i form av Ericsson i Kista. Vi är glada för att detta världsföretag väljer att satsa och finnas kvar i Stockholm, men framför allt handlar det om helt nya jobb.

Motsvarande sysselsättningsutveckling i Stockholms län, som ju är stark jämfört med övriga landet, har under samma period varit 10 procent, så här visas verkligen vad Kista betyder.

Nu gäller det alltså att gå vidare, och det handlar också om helheten. Det är också viktigt att fortsätta skapa stad, stadsmiljö och stadsliv i Kista. Här kommer både stadsbyggnad, kultur och stadsmiljö in som viktiga ingredienser. Vi måste också fortsätta titta på hur vi kan locka till oss de nya jobben, hur de kommer dit, men också hur de växer och växer fram genom Kista. Det handlar om det dynamiska näringslivet som vi talar om, och även om utbildning och forskning, kompetensförsörjningen, levande stadsmiljö som jag nämnde, samt om god infrastruktur. Där är det väldigt glädjande att Tvärbanan nu kommer att komma till Kista enligt den ursprungliga tidsplanen, alltså 2016. Det här är väldigt viktigt.

Sedan ser jag i den socialdemokratiska reservationen om synergieffekterna i Järvaområdet, och där har jag ingen annan uppfattning än att det är otroligt viktigt, vilket jag också skriver i Mina synpunkter om vikten av att utvecklingen i Kista förstås, som jag sade tidigare, kommer hela Stockholm till del men naturligtvis inte minst de närliggande stadsdelarna.

Där finns det saker att fundera över. Hur kan vi ytterligare bryta ned de barriärer som finns, rent fysiskt men också tyvärr en del osynliga barriärer, för att Kistautvecklingen ska komma övriga Järva till del? Det vore väl sjuttningen om vi inte skulle kunna klara av detta! Jag ska gärna vara självkritisk, och det tror jag att vi alla kan vara. Det finns en viss frustration över att det inte har blivit mer av den saken under de här tio åren, även om det har hänt en hel del. Det är någonting som vi har med oss i det kommande arbetet, och därvidlag kommer jag och Alliansen att återkomma till fullmäktige med tankar kring hur synergieffekterna ska kunna användas mycket bättre.

Med dessa ord, fru ordförande, yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 92

A w a d H e r s i (MP): Jag håller med Sten Nordin om att barriäreffekterna är ett problem. Men jag tycker personligen att ni har bidragit till dem den senaste tiden dels för att ni har byggt ut E18 och inte lagt den i tunnel, dels genom att ni planerar att bygga Förbifart Stockholm. Det är just det som är den största barriären som skiljer södra och norra Järva åt. Det har ni inte tagit riktigt på allvar. Hur ser du på det, Sten?

Anförande nr 93

Borgarrådet N o r d i n (M): Där har Awad Hersi och jag olika synsätt. Jag menar att de här projekten bidrar till en ökad integration, en ökad tillväxt och fler jobb i Stockholmsregionen.

När det gäller E18 vill jag påminna om att Stockholms stad bidrar med 700-800 miljoner till det projektet för att göra överdäckningar, just för att bryta de barriäreffekter som kan uppstå. Jag hoppas verkligen också att vi går i mål med våra ambitioner att bygga bostäder på de här överdäckningarna, för då har vi gjort en fantastisk framflyttning när det gäller stadsutvecklingen i området och tagit det första verkliga klivet mot att bryta barriärerna.

Anförande nr 94

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Det här är ett väldigt positivt ärende för Stockholm och för Stockholms tillväxt. Det handlar om hur vi kan uppdatera vår vision om Kista och Kista Science. Det är väldigt kul att den nya vd:n också deltar fysiskt med sin närvaro här med tanke på hur duktiga ni är på it-teknik och kanske hellre följer oss på webb-tv.

Det är just synergieffekterna i Kista som vi skulle vilja diskutera i den här salen, för Kista har väldigt bra förutsättningar och är världsledande med ICT-tekniken, med att locka till sig stora multinationella företag men också med få små företag att växa med sina idéer för att få blomstra och skapa nya arbetstillfällen för oss i Stockholm.

Det är synergieffekter som kan få hela Järva kan blomstra. Vi vet att Husby inte ligger speciellt långt därifrån. Vi vet att vi skulle kunna använda Kista i en bredare geografisk spridning som bara skulle ha positiv effekt för staden. Därför är det positivt också att Sten Nordin har läst vår reservation i kommunstyrelsen där vi väldigt tydligt påtalar att vi kan göra mycket mer för Järvaområdet för att få staden och tillväxten i framkant.

Sedan måste jag tyvärr rätta Sten Nordin när han säger att ursprungsplanen för Tvärbanan var 2016. Nej, Sten Nordin – ursprungsplanen för Tvärbanan till Kista var första spadtag 2014. Det är ni som har skjutit fram den planen. Sedan kan man naturligtvis i historieberivningen försöka ändra vad ursprunget var för att få det att låta korrekt. Det här är tråkigt för utvecklingen för Kista och framdragningen av Tvärbanan. Tvärbanan behövs ju för att man ska kunna arbetspendla till och från arbetsplatser och den kommer också att fungera väldigt bra med tvärkommunikationen i staden.

Synergieffekterna i att faktiskt använda Kista i ett bredare geografiskt spektrum ser vi fram emot, så därför yrkar jag bifall till den socialdemokratiska reservationen i kommunstyrelsen.

Anförande nr 95

A n n - M a r g a r e t h e L i v h (V): Innan jag kommer in på den direkta strategin eller visionen vill jag verkligen påpeka för Sten Nordin att han påstår något som är allvarligt fel. Det går nämligen inte att bygga på de här överdäckningarna, Sten. Det var det vi sade för tio år sedan och har sagt ungefär hundra gånger. Sedan backade ni, och när det inte gick att bygga på överdäckningarna, vad gör ni då? Jo, ni bygger tolv hus på Järvafältet som ni lovade att inte röra. Prata om barriärer! Det är nog dags för dig, Sten, att ta en promenad på Järvafältet. Jag ska gärna guida dig om vi hittar en gemensam tid, för jag tycker att du behöver uppdatera sig lite grann.

Med tanke på det som har hänt i Husby den senaste tiden tror jag att det är ännu viktigare att den här visionen inte enbart får bestå av utbyggnad av bostäder och företag och kommersiella verksamheter. Vi tycker att man också måste skriva in lokal demokrati, kultur, verksamhet för barn och ungdomar, idrott och så vidare i den här visionen. Det borde stå i visionen om ett strukturellt arbete för att företagen i Kista verkligen ska anställa ungdomar, både i anställningar och i praktikjobb. Det är visserligen så att sysselsättningen har ökat, men den har inte ökat bland de boende. Den har ökat i och med att det kommer folk från andra delar av staden, och det är inget fel, men den har inte ökat bland de boende och det tycker jag är väldigt allvarligt.

Om det gäller att bryta ned barriärer är det mycket viktigt att det står i den här visionen hur det ska gå till, vad vi ska göra och vilken kultur vi ska satsa på. Det borde också stå, tycker vi, väldigt tydligt att det här inte ska gå ut över de närliggande stadsdelarna. Man lägger till exempel ned biblioteket i Akalla för att satsa på ett stort bibliotek i Kista. Det är inte bra. Det är inga synergieffekter av visionen.

Därför yrkar vi återremiss på detta ärende och vill att det här skrivs in i visionen.

Anförande nr 96

Borgarrådet N o r d i n (M): Jag känner mig rätt väl förtrogen med området, Ann-Margarethe Livh, så någon guidad tur behöver jag inte. Men vi kan träffas där ändå vid tillfälle och diskutera. Det gör jag gärna.

När det gäller överdäckningarna är de förutsättningar. Jag vet mycket väl att det inte går att bygga rakt upp på dem som vi hade önskat när vi bestämde om dem, men de är fortfarande förutsättningen för den här byggnationen av nya bostäder. Det är motståndet från dig, Ann-Margarethe, och andra när det gäller sådana saker som jag tycker är olyckligt, för ni bevarar barriärerna. Ni pratar om att bryta ned barriärerna, men så fort man kommer med ett konkret förslag säger ni nej. Det tycker jag är otroligt frustrerande när det gäller att komma framåt i den här frågan. Men jag upplever ändå, om inte någon har ändrat sig, att det finns en bred majoritet för att bygga de här bostäderna, och jag tycker att det är ett väldigt viktigt steg.

Sedan håller jag, hör och häpna, med Ann-Margarethe när det gäller lärlingsplatser. Det är väl självklart att företagen i Kista inte bara ska vara duktiga på det; de borde vara föregångare på att ta in lärlingar!

Anförande nr 97

A n n - M a r g a r e t h e L i v h (V): Då tycker jag att det borde stå i visionen.

Sedan är det så att om ni hade gjort som vi hade föreslagit och lagt E18 i en tunnel, vilket är möjligt i alla andra sådana här motorvägsprojekt, då hade vi kunnat bygga många fler bostäder – vilket vi föreslog. Vi har alltså egentligen föreslagit fler bostäder men på ett sätt så att man också bevarar grönområdet. Det är skillnaden mellan er och oss. Vi vill både bevara grönområdet *och* bygga fler bostäder.

Sedan tolkar jag Sten Nordins lilla fint här som en debatt, kanske ute på Järvafältet. Jag ser fram emot den!

Anförande nr 98

A w a d H e r s i (MP): Kista är en spännande arbetsplats. Jag är utbildad där. Jag fick mitt första arbete där. Jag har också bott i området under ganska lång tid. Jag har följt utvecklingen av Kista till ett spännande internationellt it-kluster.

Sedan i början av 2000-talet har man sagt att det vore bra om de företag som är etablerade i Kista tar ett större socialt ansvar. Vi vet också att just företag som tar ett större socialt ansvar är mer hållbara och lönsammare i längden. Vi kan dock konstatera i statusrapporten från 2009 att man inte har lyckats med målet om ökad mångfald och integration i området.

Vi föreslår att man utvecklar ett samarbete mellan staden och Stiftelsen Electrum och ser till att de många ungdomar som finns i området får sin första kontakt med arbetslivet. Jag tror att både samhället och de här bolagen kommer att vara vinnare på det, och jag tycker att det är jättebra att majoriteten i Rinkeby-Kista har tagit till sig vårt förslag. Dock har man sagt nej både här i fullmäktige och i arbetsmarknadsnämnden.

När det gäller barriärer föreslog Miljöpartiet redan 2003 att man skulle lägga E18 i en tunnel och att man skulle bygga 2 000 bostäder. Det har man inte gjort. Man har valt att överdäcka 300 meter och kommit fram till att det inte går att bygga bostäder på överdäckningen. Vi tycker att det är beklagligt. Vi tycker att man borde ha förutsett det här och som man gör i andra delar av staden: Man borde ha lagt detta i tunnel. Bifall till Miljöpartiets reservation i kommunstyrelsen!

Anförande nr 99

Borgarrådet L a r s s o n (M): Jag vill bara erinra om att samma regelverk gäller överdäckningar var de än sker i hela staden och i hela Sverige för övrigt, så jag tycker att det är bra att vi får de här bostäderna som också gör det möjligt att luckra upp den barriär som motorvägen ändå har varit i så många år. Vi får kombinera det med bra bostäder, park och får också tillgång till Järvafältet, så det är någonting positivt. Jag förstår inte hur man kan få det till något negativt i sammanhanget egentligen, bara för att ni påstår att ni vill göra så mycket mer. Men i själva verket är

det en av de största insatserna som har gjorts infrastrukturellt i området på mycket, mycket länge. Det är en fantastiskt bra insats.

Sedan vill jag också rätta Awad Hersi på en punkt. Kista har många företag som tar ansvar, många företag som erbjuder sommarjobb. Det är 2 000 ungdomar totalt, i stort sett alla som söker sommarjobb får ett sommarjobb, många i företag. Jag tror att det är Kista Galleria som har sagt att 20 procent ska bo i området.

Anförande nr 100

A w a d H e r s i (MP) För det första, Joakim Larsson: I den Järvadialog som du har lett har medborgarna sagt att vi vill inte ha E18. Vi säger inte att vårt förslag är överdäckning. Vårt ursprungliga förslag var att man skulle lägga vägen i tunnel. Det valde ni bort. I dag kan vi konstatera att det inte går att bygga på överdäckningen. Det är det som är problemet. Nu väljer man att göra intrång på Järvafältet, och det tycker vi är fel.

För det andra: När det gäller ungdomar och sommarjobb är min egen erfarenhet från den nämnd jag sitter i att det är få bolag som erbjuder sommarjobb till ungdomar.

Anförande nr 101

A n n M a r i E n g e l (V): Ordförande, fullmäktige! Majoriteten har en stor förkärlek för att skriva visioner. Där kanske man får citera, om ni kommer ihåg: Gärna medalj men först en rejäl pension.

Gärna visioner men först en konkret politik, skulle man ganska ofta vilja säga när man läser det här.

Här nämner man till exempel ordet "kultur" som ett positivt ord. Det är väl bra. Det ska vara kultur och så vidare. Men när man sedan försöker se konkret vad som egentligen ska hända finns det inte så mycket, och det står till och med så här: "I visionen ser man dock det som mindre sannolikt att Kista Science City kommer att ha ett blomstrande kulturliv eftersom inga av de stora satsningarna inom kultur som pekas ut i visionen har klara finansierare eller har nått längre än till planeringsstadiet."

Tyvärr är det ofta så när man pratar om visioner. Det ska vara väldigt bra med kultur, men det finns inte några klara planer och det finns ingen finansiering. Då tycker jag att man måste ställa det mot det stora behovet av kultur här och nu på Järvafältet. Det enda konkreta – det nya biblioteket som finns i Kista är väldigt bra – men det har ju tillkommit på bekostnad av biblioteket i Akalla som hade en väldigt stor betydelse i närområdet. Jag tror inte att det är ett bra sätt att skapa en framtidsvision att förkasta det som finns i dag. Det är bra att man har visioner och att man tänker hur man skulle vilja att det såg ut, men man måste också peka ut vägen dit och vad det finns för möjligheter och resurser för det.

Det står också i ärendet, apropå kultur, att antalet aktörer som intresserar sig för denna typ av verksamhet, alltså kultur, är få. Det är inte den inriktningen som man har i Kista. Samtidigt nämner man då och då att det minsann ska vara kultur. Då skulle man ju vilja se det lite mer konkret.

Sedan skulle jag ändå vilja ställa en fråga. Den här Stiftelsen Electrum som nämns som en utgångspunkt tycker jag borde få en lite grundligare presentation. År efter år har alla Stockholms bostadsbolag fått bidra med ganska stora summor till den, även bostadsbolag som faktiskt inte har en enda lägenhet i Kista. Jag undrar lite grann över motiveringen till det. Det är näringslivet som driver den, men det är staden i form av stadens hyresgäster som ger större delen av bidragen. Jag skulle därför gärna vilja höra lite mer om den stiftelsen. Jag vill även yrka bifall till Vänsterpartiets återremiss.

Anförande nr 102

Borgarrådet **N o r d i n** (M): Vi redovisar detta varje gång vi fattar beslut om Electrum. Våra bostadsbolag är viktiga aktörer både i Kista och i området däromkring. För oss har det varit en bra modell, för det har gjort att de har kommit in i arbetet på ett konkret sätt. Det är även andra som bidrar, men visst är det så att staden står för ryggraden finansiellt i Electrum. Det är ingen hemlighet, och det är inte heller något som vi behöver skämmas för. På det sättet har vi skapat en kraftfull miljö där vi i samarbete med näringslivet och akademierna kan driva frågan framåt.

Jag välkomnar gärna modeller där vi kan få in mer extern finansiering i Electrum. Det jobbar vi med. Men vi tänker hela tiden fortsätta att ta ansvar för finansieringen. Eftersom vi har denna form, där även andra fastighetsbolag är med och bidrar och är med i arbetet, är det naturligt att staden tar ansvaret genom sina bostadsbolag. Detta kommer dem till gagn.

Anförande nr 103

A n n M a r i E n g e l (V): Jag tycker att detta är ganska otydligt i ärendet. Det framstår som att näringslivet tar det största ansvaret. Det är det staden som gör, och det är stadens hyresgäster i bostadsbolag som inte ens har några lägenheter i området. Man kan undra lite grann vilken glädje de har av att staden är med och finansierar näringslivets expansion i Kista. Man skulle ju kunna föreställa sig att företagen själva skulle stå för det.

Vi har reserverat oss mot de stora miljonbelopp som har tagits från bostadsbolagen varje år till Electrum. Jag tycker att det vore värt en grundligare diskussion. Detta framgår inte riktigt av ärendet. Jag tror att det ingår i det här med att man dubbelbeskattar en del av stockholmarna, nämligen dem som bor i allmännyttan. De får betala en extra avgift för olika projekt som staden tycker är viktiga, till exempel Electrum. Jag tycker att man borde titta grundligare på denna finansieringsform.

Anförande nr 104

Y v o n n e R u w a i d a (MP): Jag saknar det sociala ansvarstagandet i denna framtidsbild av Kista Science City. Ingen kan undgå att förstå hur viktigt Kista är för hela utvecklingen av Järva. Här skulle man kunna ha större visioner som handlar om att företagen i Kista är med och tar ett större socialt ansvar i området.

Det var inte för så länge sedan – några månader – som ungdomarna i Tensta kom in med en skrivelse till stadsdelsnämnden och bad om sommarjobb. Detta var ungdomar som är över 18 år. Då ska man också betänka att ungdomarna i Husby och Tensta-Rinkeby är lite äldre när de går i skolan. Det kommer många nya svenskar, och de är kanske lite försenade med att avsluta skolan. Men stadsdelsnämnden

svarade tråkigt och kort nej trots att ungdomarna hade ansträngt sig med att komma in med skrivelsen.

Allvarligt talat undrar jag över detta. Stadsdelsnämnden sade inte: Underbart att ni vill ha ett sommarjobb! Underbart att ni tar detta demokratiska initiativ och ber om hjälp! Vi tänker göra allt vi kan för att se till att ni får sommarjobb. Vi kontakter företagen i Kista. Vi kontakter andra företag och ber och försöker se till att ni ska få dessa sommarjobb även om ni är över 18 år! Varför sade inte Stadsdelsnämnden så? Man hänvisade i stället till att Stadshuset har en princip att man ska ha en viss ålder för att få sommarjobb och svarade ungdomarna att de är för gamla. Detta rimmar inte väl med ambitionen att vi i Stockholm ska ta socialt ansvar.

Jag tycker att detta är ganska defensivt av Moderaterna. Jag reagerar när man förklarar att man har en diskussion med Kistagallerian och att 20 procent av jobben går till dem som går i området. Jag tycker att vi måste höja våra ambitioner. Vi måste uttala i dialog med vår omvärld och med Stockholms näringsliv att vi vill ta ett större socialt ansvar än vad vi gör i dag. Jag efterlyser mer visioner när det gäller socialt ansvarstagande.

Anförande nr 105

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Det är få år som jag kan erinra mig att vi har haft fler ungdomar som i praktiken genom stadens försorg har fått möjlighet till sommarjobb, Yvonne. Men som du säger handlar det ofta om yngre ungdomar än dem som du beskriver här.

Det ni glömmer är det privata näringslivet – de butiksägare och andra som också tar in sommarjobbare i olika åldrar. De brukar ofta ta de lite äldre ungdomarna. Ni räknar dem aldrig. Ni räknar inte de ungdomar som går in i butiker och frågar om de kan sommarjobba eller dem som skaffar sommarjobb på egen hand. Ni räknar aldrig med dem. De finns inte, för de finns inte i er statistik. Ni räknar bara dem som tar kontakt med stadsdelsförvaltningen och som faller inom det regelverk som är uppsatt. Räkna i stället hur många som faktiskt arbetar och som får sommarjobb genom bland annat Kista Galleria, som har som målsättning att 20 procent ska bo i området! Det gäller de fast anställda.

Anförande nr 106

Y v o n n e R u w a i d a (MP): Joakim! Det var just det jag inte gjorde. Jag glömde inte bort det privata näringslivet. Jag tycker att vi i dialog med vårt privata näringsliv ska be dem att höja sina ambitioner. Du måste väl precis som jag har läst Ungdomsstyrelsens rapport, som bland annat handlade om Husby. Där visade man att det var mer än en tredjedel av ungdomarna mellan 18 och 25 år som stod utanför både arbetsmarknad och utbildning. Det är en skrämmande hög siffra. Den siffran är fortfarande alldeles för hög.

Se till att visionen om socialt ansvarstagande höjs! Se till att ungdomarna finns med i den typ av centrala strategier som i det här fallet handlar om Kista Science Citys framtid! Vi vill helt enkelt att det ska göras mer än vad det görs i dag.

Anförande nr 107

A b e b e H a i l u (S): Fru ordförande och kommunfullmäktige! Jag är för Kista Science City. Vi kan inte stoppa utvecklingen där; det är jag övertygad om. Detta är ett riksintresse, och det är viktigt både för Stockholm och för Stockholms län. Men också stadsdelarna runt om Kista måste utvecklas och inte avvecklas, och det är precis vad ni gjorde, finansborgarrådet Sten Nordin, när ni tog makten 2006. Ni avvecklade 500 arbetsplatser i Rinkeby och Husby.

Vet du, finansborgarrådet Sten Nordin, var Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd ligger? Den ligger mitt i teknikområdet och företagsområdet. Den ligger inte i bostadsområdet i Kista. Den måste flyttas antingen till Husby eller till Rinkeby.

Finansborgarrådet Sten Nordin säger att han har förståelse för Socialdemokraternas reservation. Det är jättebra. Då föreslår jag att majoriteten visar det genom att inrätta en arbetsgrupp över blockgränsen för att lösa problemet för stadsdelarna runt om Kista Science City.

Anförande nr 108

Borgarrådet N o r d i n (M): Fru ordförande! Jag har mer än förståelse; detta är precis den linje som jag själv, eller vi gemensamt, har drivit. Det är självklart att det måste bli synergieffekter inte minst för de närliggande stadsdelarna.

När det gäller jobb vill jag bara påminna om att det har skett en negativ utveckling. Det har inte bara handlat om att stadsdelsförvaltningen flyttade från dåliga lokaler för ett antal år sedan, utan det har varit avveckling av olika saker som inte staden har förfogat över. Jag vill dock påminna om att vi nu har fattat beslut om att flytta 1 500 jobb i kommunala förvaltningar och bolag. I dag har regeringen aviserat att man tänker stärka initiativet från stadens sida genom i första hand 100 jobb från Diskrimineringsombudsmannen, vilket jag verkligen välkomnar.

Här sker alltså nu en rörelse i den andra riktningen, och den ska vi jobba vidare med.

Anförande nr 109

A b e b e H a i l u (S): Fru ordförande! Det räcker inte med att flytta en och annan arbetsplats. Det är ett stort arbete som behövs runt om i Kista och i stadsdelarna Tensta, Rinkeby, Husby, Akalla med flera. Därför insisterar jag fortfarande på att det ska finnas och inrättas en arbetsgrupp – om du tycker precis som Socialdemokraterna – över blockgränsen för att lösa problemen på Järvafältet.

§ 19 Genomförandebeslut gällande AB Stockholmshems nyproduktion av bostäder inom kv. Golvläggaren och kv. Syllen i Årstadal (utl. 2013:78)

Anförande nr 110

M a r i a H a n n ä s (V) Fru ordförande, fullmäktige, presidiet, medborgare och allihop! Det är jättekul att detta ärende är på gång nu. Det har egentligen kommit betydligt längre än vad som står i ärendet.

Det vi tycker är bra med ärendet är att det blir hyresrätter. Förresten ska jag kanske säga vad det handlar om – det gäller alltså Årstadal, och det är Stockholmshem som ska bygga. Detta är ett mycket bra kollektivtrafikläge – extremt bra, skulle man kunna säga. Det är nära till tunnelbanan, till bussar och inte minst till Tvärbanan. Man har tagit lite grönmark närmast sprängningen, men man använder ändå i huvudsak hårdgjord yta, vilket vi tycker är jättebra.

Det som har ändrats något sedan detta skrevs är att vi i Stockholmshems styrelse fick reda på att man har gått på den linje som vi har drivit, nämligen att man ska försöka ändra lite grann och bygga fler smålägenheter. Det gäller kvarteret Syllen, som ligger närmast Södertäljevägen.

Det som kanske inte är lika bra är att man inte ännu har nått lägre när det gäller antalet kilowattimmar per kvadratmeter. Man kommer att nå 55, som vi har som mål i Stockholmshem. Men nya rön gör hela tiden att man kan komma betydligt lägre. Det måste vara en målsättning att försöka göra det. På det senaste styrelsemöte i Stockholmshem som jag var med på diskuterade vi alla partier tillsammans hur man skulle kunna hitta lösningar för att göra detta i olika byggen. Detta välkomnas.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag, och jag tycker att det är ett bra förslag.

Anförande nr 111

B j ö r n L j u n g (FP): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Det är trevligt att vi kan vara så överens i Stockholmshems styrelse, Maria, om tagen runt byggnationen i Golvläggaren och Syllen i Årstadal. Det som är ännu mer intressant är att påminna oss om hur detta kom till. Det här är ett av de bästa exemplen på hur den aktiva fastighetsförvaltningen går till i våra kommunala bostadsbolag. Här har vi nämligen köpt tre kommersiella fastigheter, och vi har fått en markanvisning av Stockholms stad.

Tillsammans har detta blivit drygt 400 lägenheter. Från början var det 440, och nu är det drygt 400 lägenheter som annars inte alls hade blivit av. Det hade inte gått att bygga bara på markanvisning uppe i den del som nu måste sprängas lite grann, vid Södertäljevägen. Det ligger några andra fastigheter i vägen, och det hade annars inte blivit rationellt.

Här har vi tagit fram pengar i Stockholmshem genom att sälja till bostadsrättsföreningar och till andra fastighetsägare. Det är bestånd från vilka vi kan använda pengarna till att köpa fastigheter, i det här fallet kontorsfastigheter som vi i god ordning har tömt. Hyresgästerna har fått andra alternativ. Vi river fastigheterna och bygger bostäder i stället.

Dessutom hann vi, som Maria Hannäs mycket riktigt var inne på, förändra projektet i slutändan så att vi har fått in studentbostäder. Detta är följaktligen precis så mycket alla rätt som man kan tänka sig. Dessutom vill jag påminna om att vi klarar energiåtgången med 55 kilowattimmar per kvadratmeter och år, vilket är Stockholms stads hårda norm. Boverket ligger på 90 kilowattimmar per kvadratmeter och år. Detta gör vi i ett område där det inte är särskilt tekniskt lätt att bygga. Vi gör det så att vi till och med klarar hyresnivåer så att en del av lägenheterna blir studentlägenheter. Det är vad jag kallar ett utmärkt byggande i Stockholms stad.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 112

Åsa Jernberg (MP): Fullmäktige, ordförande och åhörare! Vi tycker förstås också att det är positivt att det byggs och att det byggs hyresrätter, inte minst. Vi vill också påpeka att vi tycker att det byggs alldeles för få små lägenheter i Stockholm. Vi behöver fler små lägenheter, inte minst för att underlätta för unga människor att få någonstans att bo. Även ungdomar måste kunna bo någonstans i staden.

I handlingarna till beslutet anges att det ska vara en jämn fördelning av lägenhetsstorlekar och att det ska byggas lägenheter som har just ett rum och kök. Men i själva tabellerna i underlaget saknas just detta – de lägenheter som har ett rum och kök. Därför vill vi från Miljöpartiets sida se en ändrad lägenhetsfördelning till förmån för mindre lägenheter.

Generellt vill jag ta upp vikten av att redan från start planera in skolor, förskolor och idrottsplatser när vi planerar för nya bostäder i Stockholm. Vi ska också se till att skolor och förskolor får en bra plats och inte bara de platser som eventuellt har blivit över när allt annat är byggt. Skolor, förskolor och idrottsplatser måste in i planeringen från start, helt enkelt.

Med dessa ord yrkar jag bifall till Miljöpartiets reservation.

Anförande nr 113

Björn Ljung (FP): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Jag tror att du kanske inte riktigt noterade vad Maria Hannäs och jag rapporterade från Stockholms hems styrelse, Åsa. Sedan handlingarna har beslutats om och därefter tryckts har vi förändrat lägenhetsindelningen med de mindre lägenheterna och studentlägenheter – ett och tvåor – i ett av husen lite längre bort i backen i kvarteret Syllen.

Jag vill möjligen tillägga till det du säger om skolor, förskolor och idrottsplatser att jag tror att vi måste tänka oss att i framtiden bygga mer runt lite grann av torg och parkdelar. Jag tror att det är viktigt också i det tätt exploaterade områden som vi ser, inte minst i Årstadal.

Anförande nr 114

Åsa Jernberg (MP): Jag tycker att det låter positivt.

*§ 20 Utveckling av del av Arenan 9 (Söderstadion) för lokalisering av Tekniska nämndhuset Söderstaden samt bostäder
Inriktningsbeslut*

*Utveckling av Klamparen 7 och 11 (Tekniska nämndhuset Kungsholmen) för bostadsändamål
Inriktningsbeslut (utl. 2013:79)*

Anförande nr 115

Borgarrådet N o r d i n (M): Ordförande! Detta är ett ärende som rör kanske ända upp mot 900–1 000 nya bostäder eller mer. Det berör också stadsutveckling i två stadsdelar på ett mycket positivt sätt. Här kan man verkligen tala om en vinna–vinna-situation när vi avvecklar Tekniska nämndhuset och flyttar det till Söderstaden.

En intressant bikommentar till det hela är att jag fick frågan från en del i medierna – och den frågan ska väl ställas – om huruvida de anställda i Tekniska nämndhuset tyckte att det var negativt att man förlägger detta till Söderstaden. En undersökning som vi har gjort visar att 60 procent av de anställda får närmare till jobbet när det ligger i Söderstaden. Man kanske inte alltid ska utgå från att innerstaden är det närmaste. För den del av Kungsholmen där Tekniska nämndhuset ligger blir det positivt att få till fler bostäder. Detta är en del av Kungsholmen som är väldigt kontoriserad. Naturligtvis kommer bostäder – förutom att vi behöver dem – att bidra mycket till stadsmiljön. I Söderstaden öppnar vi genom detta bygge möjligheten att bygga bostäder.

Jag noterar i särskilda uttalanden och reservationer att man vill gå snabbt fram och redan nu bestämma om man ska bevara Tekniska nämndhuset eller inte, hur många bostäder vi ska ha och den exakta fördelningen – om det ska vara hyresrätter, studentbostäder, bostadsrätter och så vidare. Jag vill säga att detta är för tidigt väckt. Självfallet måste vi göra en grundlig analys av detta. Det gäller ur stadsbildssynpunkt. Vad är det bästa som vi kan göra med huset? Vari har vi bäst ekonomi?

Vi har självfallet hela tiden ambitionen från Alliansens sida att det ska vara blandade upplåtelseformer i stadsdelarna. Det är vår utgångspunkt. Låt oss få återkomma till dessa frågor, som ju är viktiga men som är för tidigt väckta i detta ärende. Det är betydligt mer av analyser som måste göras redan nu.

Med dessa ord, fru ordförande, yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 116

S e b a s t i a n W i k l u n d (V): Fullmäktige, stockholmare! Vi välkomnar att den borgerliga alliansen ser staden som en avgörande motor för förortsutvecklingen. Vi ansluter oss till tanken att utlokalisera våra myndighetskontor. Vi ställer oss däremot kritiska till att inte fler förorter har utretts som möjliga utlokaliseringsorter. Vi menar att staden också borde utreda möjligheter att flytta kontor längre ut, till exempel till Rinkeby, Tensta, Rågsved och Farsta. Det är oklart varför inte dessa områden undersöktes. Som det ser ut nu kommer Söderstaden redan att få fler arbetsplatser. Då kunde kanske en bättre fördelning av arbetsplatser vara på sin plats.

Det är välkommet att Tekniska nämndhuset nu flyttar från Kungsholmen. Området från Kungsholmen in mot centrum har mycket kontor i dag. Folklivet avtar, så det är bara positivt att bygga bostäder här. Vi vill påpeka att det finns ett stort behov av billiga hyresrätter. Därför vill vi att kontoret utreder detta särskilt.

Frågan om att riva eller bevara kommer upp. Det är en fråga, men just nu problematiseras inte den över huvud taget. Det som ligger i ärendet är framför allt en ekonomisk analys som visar hur lönsamt det är att riva och bygga nytt. Därmed är kanske saken avgjord. Men vi i Vänsterpartiet menar att staden har fler skyldigheter än så när det gäller att riva. I detta fall handlar det om en grönmärkt byggnad. Att riva och bygga nytt innebär att vi lämnar stora klimatavtryck efter oss. Just nu verkar det ha gått en trend i att riva befintliga hus och bygga nytt utan analys av klimateffekter. Staden måste bryta denna trend. Därför kräver Vänsterpartiet att staden börjar ta hänsyn till den klimatpåverkan som rivning och uppbyggnad innebär.

Vänsterpartiet vill alltså i första hand att kontoret ska utreda hur man bevarar det befintliga huset och gör bostäder av det. Men låt oss återkomma i frågan, Sten, som du sade.

Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 117

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Det är denna majoritet som har presenterat ett antal förvaltningar som har möjlighet att lämna innerstaden och i stället få placeringar runt om i närförort eller ytterstad, Sebastian. Det är ett antal förvaltningar som just nu håller på att titta på möjligheterna att ligga i ytterstad, precis som du säger. Det är vi som har utrett frågan. Det är vi som har fattat beslutet, och det är vi som nu ser till att man ifrågasätter placeringen av ett antal förvaltningar som man kanske trodde var tvungna att vara lokaliserade till innerstaden på er tid, när ni styrde – det är mycket möjligt. Det finns statliga myndigheter som senast i dag presenterade en önskan om att få flytta till ytterstaden. Det är just nu det pågår. Det är jättespännande.

Jag vill bara säga en sak till. Åk till Tekniska nämndhuset där det ligger i dag! Åk dit och titta på byggnaden! Titta på hur det ser ut! Det är inte möjligt att bygga om detta till bostäder hur lätt som helst, men det ska utredas. Om vi kan få många bostäder på plats i Kungsholmen genom en nybyggnation är det positivt för Stockholm.

Anförande nr 118

S e b a s t i a n W i k l u n d (V): Det är bra att det ska utredas. Vi får se hur det utvecklar sig också. Det vi frågar efter är en analys av hur detta påverkar klimatet. Det är någonting som inte alltid framkommer. Du sade att det är ni som bestämmer och styr, och att det är ni som har genomfört den utlokalisering som är på tal just nu. Det vi kan göra som opposition är att lägga fram en budget där det framkommer hur vi vill göra det här. Dessutom är det läge att göra detta just nu i och med Tekniska nämndhuset. Det gör att detta är någonting som man måste gå vidare med.

Anförande nr 119

C h r i s t e r M e l l s t r a n d (C): Fullmäktige, fru ordförande och framför allt stockholmare! Det befintliga Tekniska nämndhuset håller hög arkitektonisk kvalitet.

Det kan man ju tycka. Om man har ätit alla svampar i Mumindalen så tycker man nog det. Det har inte jag gjort.

Jag skulle i stället vilja visa på vad man faktiskt kan göra på platsen. Jag tänkte därför ha lite bildvisning för er. För ett par år sedan tog vi fram ett förslag i Centerpartiet om Trifoliumskrapan, som vi vill ställa på Centralen. Vi tycker att detta är en utmärkt plats för att bygga Trifoliumskrapan. Den ser ut som på den bild jag visar här. Ni kan få titta mer på bilderna sedan. Sten ska få låna dem och ha dem på sitt kontor ett tag. Tomas ska också få låna dem.

Trifoliumskrapan är en grön, miljövänlig byggnad som kan innehålla upp till 600 bostäder. Kring den kan vi bygga en park som sträcker sig hela vägen från Karlbergs slott ned till Centralen. Titta vilken fin byggnad det är! Den är 200 meter hög och har 50–60 våningar. Det du – då kan man ropa på sina barn från våningen på 200 meters höjd och be dem komma upp och äta!

Så här, som på den bild jag visar nu, kan det se ut från Södermalm. Vad tror ni att länsstyrelsen skulle säga om detta? Det kanske påverkar riksintresset något, men det tycker jag att vi kan kosta på oss. Om man tittar på hur det ser ut och vad folk säger om Stockholm vet vi att det precis har kommit en rapport från OECD som pekar på några brister i Stockholm i stadens miljöarbete. Det handlar om att vi inte bygger tätt och att vi inte bygger ordentligt där det finns bra kollektivtrafik. Med Trifoliumskrapan kan vi öka Stockholms urbanitet, alltså densitet, och minska transporterna. På det sättet är detta ett bra förslag. Vi välkomnar hela fullmäktige att ställa sig bakom förslaget. Det finns mer att läsa på www.trifoliumskrapan.se. Bilderna finns här hos mig. Ni kan komma och titta på dem.

Anförande nr 120

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Vi fick en liten förevisning här. Det påminner mig om en pastisch på Skatteskrapan. Det kanske kan vara intressant.

När det gäller detta ärende tycker vi att det är positivt att vi i fullmäktige flyttar ut förvaltningar från den centrala staden. Gullmarsplan är en bra plats att göra det på. Det är inte en helt enkel plats, men det är en bra början.

Däremot tycker vi att det är mindre bra att man diskuterar rivning. Det var det första som sades – att det befintliga Tekniska nämndhuset ska rivas. Jag kan säga att det är ett hus av mycket hög arkitektonisk och teknisk kvalitet. Som Sebastian sade tidigare finns den en konstig trend just nu i staden där man sätter i gång att riva befintliga, ganska nya hus, utan att man först tittar på den klimat- och resurseffekt som detta ger. Jag tror att detta är det femte eller sjätte huset just nu som man diskuterar rivning av. Det är stora hus, och det är nya hus. Vi tycker att det första man ska göra i detta läge är att titta på vilken möjlighet det finns att arbeta med huset för att bygga om det. Sten Nordin säger att det är för tidigt att signalera detta, och samtidigt sägs det att det är just det som ska göra. Jag tycker att det borde stå i underlaget att det är det man tänker göra.

Vårt förslag är att man ska försöka få in studentbostäder där. Det finns kanske ett problem med att bygga stora bostäder med tanke på hur huset ser ut. Men att bygga studentbostäder, som är små lägenheter, tror vi skulle vara en möjlighet i detta hus.

Vi har räknat på det där, och vi tror att man skulle kunna få in 1 000 studentbostäder. Om det är någonting den här staden behöver är det just studentbostäder. Därför bör vi ta det här tillfället i akt. Vi bör undersöka just denna fråga: Kan vi behålla ett befintligt hus och bygga studentbostäder? Om det nu skulle vara så att det finns stora problem vill vi samtidigt se den klimat- och resursanalys som absolut måste göras. Är det så smart, det som man gör i dag?

Tekniska nämndhuset har sina kvaliteter. Det är möjligt att det inte går att bevara. Men vi vill ha det med i skrivningen, och vi vill ha det med som ett förslag.

Därför yrkar jag bifall till vår reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 121

Ch r i s t e r M e l l s t r a n d (C): Du säger att huset har hög arkitektonisk och teknisk kvalitet. Det är vad du säger. Men det finns väldigt lite som visar det. Jag tycker att du kan börja med att ta en promenad runt huset och känna efter hur det känns i stadsbilden. Det är det första.

Många hus som är byggda under denna tidsperiod har extremt dåliga energivärden. En stor del av byggmaterialet återvinns, vilket gör att om man tittar på hela analysen av detta är det förmodligen så att det lönar sig i klimathänseende att riva och bygga nytt. Det finns exempel på det nere vid Lindhagensplan. Det finns många exempel där det har varit bättre ur miljöhänseende att bygga nytt.

Som sagt: Rör dig i gaturummet! Där får man det största beviset på att detta inte är en fungerande byggnad.

Anförande nr 122

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Christer! Du vet mycket väl att jag rör mig i de där områdena. När vi är på stadsbyggnadsnämnden är vi där. Då snurrar vi runt där i huset, och då kan man se att det inte är av någon dålig kvalitet utan snarare tvärtom. Sedan kan det finnas problem med hus som är byggda under den här perioden. Det är det man ska undersöka. Vilken möjlighet finns det att använda ett befintligt hus till studentbostäder? Visserligen är det tegel utanpå huset, men i övrigt är det byggt av betong. Om det är någonting man vet så är det att det ur klimatsynpunkt inte är någon särskilt smart åtgärd att riva betong. Alla klimatgaser som har gått åt i processen försvinner ut igen. Det är inte så smart att bygga nytt i det sammanhanget. Det är det vi vill titta på.

Men den intressanta fråga som Christer tar upp är egentligen om detta är ett hus som är värt att bevara. Om det kan vi ha olika åsikter. Men visst kan vi ju ha en skatte-skrapa med tre spröt i stället.

Anförande nr 123

Borgarrådet S j ö s t e d t (FP): Åhörare, kommunfullmäktige! Detta ärende är ett tecken på att en storstad kräver stora beslut. Ibland måste vi i den här salen fatta riktigt avgörande beslut för riktigt stora pengar.

År 2008 fattade vi ett avgörande beslut som då kunde tyckas handla bara om att bygga en arena, nämligen Tele2 Arena, som ska rymma 30 000 människor. Det var

ett stort beslut, men det var också bara ett delbeslut i en mycket större strategi som handlar om hur vi bygger den täta staden. Detta tänker jag återkomma till.

Det här gör att Hammarby i dag spelar sin näst sista match på Söderstadion. Den 30 juni spelar Djurgården sin sista match på Stockholms stadion. De båda arenorna kommer att omvandlas till en arena. Det ger oss möjlighet att komma åt Söderstadion på ett sätt som vi inte trodde var möjligt. Det gör att vi kan få nya kontor och arbetsplatser men också nya bostäder i ett område som måste förtätas kraftfullt, nämligen området kring Globen och kring Söderstaden.

Detta är naturligtvis det slags beslut som vi måste vara beredda att fatta här. Om vi ska klara att bygga en tät storstad, vilket är vad vi ska ha, måste vi vara beredda att bygga nya stadsdelar, att tänka strategiskt och att tänka långsiktigt. Arenabyggandet, som vi tack och lov var ganska överens om här, var den första pusselbiten i detta arbete. Nu är byggandet av Söderstadion nästa steg. Jag kan försäkra att det har utretts om det finns andra alternativ än just detta – för den som var uppe i debatten och påstod att detta inte hade utretts.

När man bygger den täta staden måste man fundera över vad man gör kring ett sådant gammalt hus som vårt Tekniska nämndhus – det som ligger kvar. Från Folkpartiets sida tycker vi att en tät och hög exploatering är det viktigaste. Man kanske uppnår det med det gamla huset, men det kan också vara genom att riva och bygga nytt. Det viktiga när man bygger den täta innerstaden är att det finns många tillgängliga lokaler i bottenvåningen. Det ska finnas ett stort gatuutrymme och stor kommers, många möteslokaler och många saker för folk att se på. Vi ska bort från en steril miljö.

Den täta staden är en stad med många och långa fasader som ibland ser lite annorlunda ut. Men den täta staden är inte en stad där vi bygger solitärer i park. Det kan man möjligtvis göra långt ute i förorter, men det gör vi inte i innerstaden.

Anförande nr 124

M a r i a H a n n ä s (V): Ordförande! I detta ärende talar vi om två saker. Vi talar hela tiden om två helt skilda områden. När det gäller det ena, kvarteret Klamparen och Tekniska nämndhuset, är det många som hör av sig och uttrycker en stor oro. De undrar vad som ska hända med detta. Det är människor som värnar kulturmiljön, kulturmiljövården och kulturella byggnader i Stockholm och över huvud taget.

Vi menar från Vänsterpartiet att det skulle kunna gå att utveckla detta rätt speciella hus på ett bra sätt för bostäder. Joakim Larsson sade att han kanske inte trodde att det skulle gå med tanke på hur huset ser ut. Men det kanske är just detta som skulle kunna göra det hela spännande, och man skulle kunna ändå bevara kulturmiljön. Vi har exempel i Stockholm där man har gjort och håller på att göra om väldigt speciella hus till bostäder. Det gäller till exempel det stora Vattenfallhuset ute i Grimsta i Vällingby. Dessa kontor hade man väl aldrig trott att var möjligt att göra något vettigt av, men nu byggs de om.

Det finns ett annat exempel från rätt så länge sedan – på Lilla Essingen i Luxkvarten. Där lyckades man på ett bra sätt bygga om ett kontorshus till lägenheter. Man

kunde till och med sätta balkonger på husen ut mot vattnet. När ni tittar på det ser ni att det är en väldigt vacker ombyggnad. Det är klart att det går om man vill!

Det som också är viktigt är att man gör om det hela på ett bra sätt så att man får in många olika slags lägenheter och hyresrätter, såklart. Personligen känner jag inte till att det skulle vara något problem att känna efter hur huset känns i stadsbilden, som Christer Mellstrand sade. Jag vet inte hur det skulle kännas med ditt torn. Jag måste titta på dina bilder sedan, för det gick inte riktigt att se det från den sida av salen där vi sitter.

Jag tänkte ta upp ännu en sak i sammanhanget, och det är någonting som man måste ta upp. Vi vill att man ska utreda detta tydligare. Det gäller alltså trafikrörelserna runt omkring Globen och Söderstaden. Ikea kommer kanske dit så småningom, och det blir massor med nya arbetsplatser. Det är trångt och enormt mycket trafik redan i dag, och det kommer givetvis att öka. Hur trafikrörelserna ska ske måste utredas på ett noggsamt sätt. Vi har inte sett det ännu, och därför tycker vi att vi behöver ha denna reservation.

Bifall till Vänsterpartiets reservation i kommunstyrelsen!

Anförande nr 125

Borgarrådet K e v i u s (M): Jag vill som stadsbyggnadsborgarråd lugna ned er. Vi kommer att påbörja en detaljplaneprocess. Maria, du gillar ju demokrati. Det tror jag att också Daniel Helldén gör och likaså Christer Mellstrand. Det innebär att vi kommer att titta på vad som passar här. Det kommer att finnas samråd med människor som nu ringer till dig och till oss. Vi har sagt att vi påbörjar ett samråd och en detaljplaneprocess där det ingår samråd och utställningar. Hur ska vi få 400 lägenheter eller fler här?

Jag tror att det är farligt om vi låser oss före detaljplaneprocessen. Vi tror på demokrati. Vi tror också på att man ska kunna göra tekniska utredningar. Vi tror på att ta hänsyn till hur man gör energieffektiva nya bostäder. Men låt oss föra den dialogen under den detaljplaneprocess som komma skall!

Anförande nr 126

M a r i a H a n n ä s (V): Regina Kevius! När vi säger dessa saker vill vi berätta om och så ett frö för bevarande bland de borgerliga partierna så att också ni tänker på detta. Det är därför vi tar upp det.

Anförande nr 127

Borgarrådet R u d i n (S): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter och åhörare! Först och främst vill jag framhålla att det är bra att vi får en utveckling av det gamla arenaområdet när Söderstadion försvinner. Det kan bli både arbetsplatser och bostäder där, och det är bra.

Men jag vill i sammanhanget lyfta fram den matematik som finns bakom detta. När Madeleine Sjöstedt diskuterade arenan en gång i tiden skulle den finansieras helt av sig själv genom de marköverlåtelse som skulle ske på platsen och de intäkter som man skulle få i projektet. Det vi ser här är egentligen att staden byter mark med sig själv för att få in de intäkter som utlovades för att finansiera arenan.

I dag är det väl egentligen inte helt säkert att detta blir den affär som vi hade hoppats på. Vi kan bara hoppas att det kommer att gå att göra en bra affär av Klamparen. Diskussionerna framöver får visa om det går att riva byggnaden eller om det går att bygga om den så att man kan få fram det markvärde som finns.

När det gäller hur det ser ut runt arenan kommer staden enligt de skrivningar som finns i dokumentet att ta ut maxpris. Jag vill påpeka att staden själv kommer att betala maxpris för kvadratmeterytan. Men det finns en skrivning i texten som jag är lite orolig för. Det står så här: I linje med stadens investeringsstrategi bör stadens noggrant bedöma lönsamhetspotentialen i samtliga exploateringsprojekt. Här är det viktigaste att staden strävar efter att maximera de intäkter som utgörs av de markvärden som skapas genom planerad bostadsbebyggelse på denna tomt.

Det innebär i klartext att staden kommer att ta ut så mycket betalt för de tomter som uppstår här för bostadsändamål att vi inte kommer att kunna bygga vare sig hyreslägenheter, studentlägenheter eller bostäder som kommer att kunna efterfrågas av människor med normala inkomster. Jag tycker inte att det är bra. Jag tycker inte att denna markpolitik är vettig. Jag tycker att Stockholms stad ska sträva efter att bygga bostäder som folk har råd att bo i. När man har så stora ekonomiska beslut som vi hade omkring arenan måste vi kunna väga in också allmänna intressen, som bostäder som är till för fler än bara för dem som tillhör det allra rikaste skiktet i Stockholm.

Vi stöder detta utvecklingsområde, och vi tycker att själva inriktningen på stadens beslut är riktigt. Men vi pekar tydligt i vår text på att vi hade kunnat göra detta på ett bättre sätt. Vi får se; vi kanske får chansen om ett år.

Anförande nr 128

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Jag blir förvånad när Tomas Rudin gång efter annan tar upp just markpolitiken som ett problem i sammanhanget. Jag skulle nog vilja påstå att det är precis tvärtom. Det är tack vare stadens markpolitik som man har råd att genomföra stora bostadsutvecklingsprojekt som innefattar både bostadsrätter och hyresrätter.

På Södermalm lyckades ni se till, just med den förda markpolitiken, att det inte kommer fram några bostäder tack vare att ni körde linjen med att inte sälja marken till dem som ska bygga bostadsrätter. Ni ville ha någon tomträttsupplåtelsevariant i stället. Det går inte att få ihop ekonomin i markförhållandena då. Du får inte ekonomi i projekten, och det blir ingenting av det hela i stället. Här har vi minst 400 bostäder som är möjliga samtidigt som vi ser till att det byggs hyresrätter runt om i Stockholm.

Anförande nr 129

Borgarrådet R u d i n (S): Vi yrkar alltså i enlighet med Socialdemokraternas förslag i borgarrådsberedningen.

Nåväl – när det gäller markpolitiken finns det en djup ideologisk skillnad mellan er politik och vår. Det handlar om att ni maximerar varenda kvadratmeters pris till den yttersta gränsen. Det gör att det som byggs nu på de markplättar som vi markanvisar är bostäder som bara rika har råd att bo i. Vi har en helt annan markpolitik, som till

exempel innebär att vi inte skulle ha subventionerat studentbostäder bara till hälften, vilket ni gör. Ni tar alltså ut ett markvärde som motsvarar hälften av marknadspriset för studentbostäder. Det gör att det knappt byggs några studentbostäder, vilket saldot visar.

Ni använder inte allmännyttan som en möjlig byggherre för att bygga stora volymer i attraktiva lägen, och det skulle vi ha gjort. Det kommer vi också att göra.

Anförande nr 130

J a c k i e N y l a n d e r (V): Ordförande och fullmäktige! Jag ska inte bli långrandig, men jag ska bli tjugig – mycket tjugig. När det gäller detta ärende och det tidigare, då Björn Ljung var uppe och talade sig varm, lyser försöks- och träningslägenheter med sin frånvaro. Handikappslägenheter lyser också med sin frånvaro. Hur ska dessa människor ha råd? Finns det möjlighet för dem att komma in i dessa tänkta bestånd?

Man borde kunna säga att exempelvis 5 procent eller 3 procent av det som byggs i nyproduktion kommer vi att vika för handikappslägenheter eller försökslägenheter. Varför kan man inte göra så från början? Jag tycker att det är konstigt.

Anförande nr 131

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Därför att vi har den ordning som vi har, Jackie Nylander, när det handlar om att stadsdelen ska inventera behovet av respektive typ av verksamhet som behövs i det som är nyproduktion. Det kan vara så att det behövs ett antal förskolor. Det kanske finns ett antal verksamheter som kommer att behöva lokaler. Detta anmäls sedan under en process som vi ålägger respektive byggherre att ta åt sig. Det kan mycket väl vara så att det är 5 procent som går till det ena eller det andra, och det kan vara ännu mer. Men det kommer att anmälas av stadsdelsnämnden, som är den som inventerar behovet i den enskilda stadsdelen. Det gäller också förskolor.

Denna metod är bra, för då är det lokalt förankrat vad det är man behöver i respektive område med den starka bostadsutveckling som vi har i dag i Stockholm.

Anförande nr 132

J a c k i e N y l a n d e r (V): Det är detta som jag inte tycker att jag ser i diskussionerna, och det är därför jag blir lite orolig. Men jag får väl köpa det du säger.

Det vore också bra om du tog tag i det där med att försöka få privatvärdarna att lämna fler lägenheter.

Anförande nr 133

S e b a s t i a n W i k l u n d (V): Det kom ett påstående från fastighetsborgarrådet om att jag sade att man kunde utreda fler förorter som ligger längre ut och i ytterkanten av staden – ytterförort. Jag föreslog Rinkeby, Tensta, Rågsved och Farsta, men jag har inte riktigt fått något svar på det. Borgarrådet sade att det visst har utretts. Men i ärendet står att urvalsprocessen utgick från ett brett sökområde som begränsas till hur stadens utvecklingsområde definieras i stadens översiktsplan. Västra Kungsholmen, Hagastaden, Norra Djurgårdsstaden, Hammarby Sjöstad,

Söderstaden, Årstafältet, Telefonplan, Liljeholmen, Ulvsunda och Alvik nämns. Inget av de områden som jag tog upp är utredda, och inte heller så mycket annat i ytterstaden.

Detta är en berättigad fråga: Varför utreddes inte också dessa områden?

*§ 22 Parkeringsplan**Förslag från trafik- och renhållningsnämnden (utl. 2013:81)*

Anförande nr 134

Borgarrådet Hamilton (M): Fru ordförande! Det är ganska viktigt att tänka långsiktigt i politiken, även om det oftast är mycket fokus på det kortsiktiga. Inom ramen för framkomlighetsstrategin har vi ett 20–30-perspektiv. Parkeringspolitiken och parkeringar är en viktig del av framkomlighetsstrategin. Därför är det bra att vi nu har detta ärende på fullmäktiges bord.

Om man tittar på hur bilinnehavet såg ut i Stockholm år 2011 jämfört med år 2000 kan man konstatera att det har minskat något per tusen invånare, men inte speciellt mycket. Det har blivit nästan 120 000 nya invånare i Stockholm, och vi har fått nästan 38 000 fler personbilar i Stockholm under dessa elva år.

Med tanke på att vi i dag har lite drygt 30 000 kantstensparkeringar i Stockholm – parkeringsplanen handlar mycket om gatuparkeringar, även om en del partier har missuppfattat det och skriver om andra saker i sina reservationer – inser man ganska lätt att vi inte kan fortsätta som om ingenting har hänt i Stockholm, framför allt mot bakgrund av att vi förväntas bli en miljon stockholmare fram till 2030. Transportbehovet minskar inte, och gatuutrymmena ökar inte under denna tidsperiod.

Hur ska vi då hantera dessa frågor? I dag används ungefär 15 procent av gatuytan för bilparkering. En tredjedel av stadens totala parkeringstillstånd utgörs av gatuparkeringar. Sedan finns naturligtvis många andra parkeringar, inte minst garage – och garage som inte ens är fulla i dag.

Ambitionen med parkeringsplanen är att öka omsättningen av lediga platser från dagens ungefär 8–12 procent till 15 procent dagtid. Det kommer att leda till en ökad tillgänglighet till fastigheterna, som underlättar både för dem som vill göra lite snabbare inköp och, framför allt, för dem som levererar varor till fastigheterna och som i dag har problem att komma fram. Det leder till dubbelparkeringar, bland annat, och till att det blir stopp i trafiken.

Parkeringsplanen innehåller också zonförändringar i innerstaden för att öka omsättningen av parkeringsplatserna. I dag är det ungefär två tredjedelar av Stockholmskushållen som har tillgång till bil. 38 procent av dessa parkerar på gatan nära sin bostad och 11 procent i allmänt garage. Många har också garage i bostadsfastigheten.

Sedan finns en dispensverksamhet som är boendeparkering. Ofta tänker man inte på att detta faktiskt är en dispens. Det är en dispens för dem som inte hittar en annan parkering. Förslaget i parkeringsplanen och i framkomlighetsstrategin innebär inte, vilket man lätt kan tro när man lyssnar på den allmänna debatten, att boendeparkeringarna ska tas bort. Däremot föreslår vi att man ska titta över boendeparkeringplatserna längs med huvudstråken av anledningen att man behöver säkra framkomligheten för kollektivtrafik och cyklister.

Mot bakgrund av den inventering som trafikkontoret har gjort vet vi att det är många parkeringsplatser som har försvunnit i fastigheter av det enkla skälet att intäkterna till

fastigheterna och bostadsrättsföreningarna kan öka om de hyr ut till annan verksamhet än parkerade bilar.

Den parkeringsplan som vi har på våra bord i dag har varit föremål för en omfattande remiss. Remissynpunkter har kommit in som rör infartsparkeringar. Man ska satsa på kollektivtrafik och cykel. I stort innebär dessa remissvar att man stöder detta – även från näringsliv, från allmänhet, från cykelorganisationer och i princip från alla – och anser att parkeringsplanen är på rätt väg.

Utöver parkeringsplanen måste vi jobba på fler fronter inom ramen för framkomlighetsstrategin när det gäller att titta på p-talen i bostäder, nybyggnationer och fler parkeringsgarage. Alldeles nyligen presenterade Parkeringsbolaget möjligheten att parkera på skolgårdar. Det handlar också om att se till att bilpooler får parkeringsplatser. Däremot går det inte att reservera parkeringsplatser för bilpooler på gatorna i dag. För detta krävs en lagändring.

Fru ordförande! Bilen kommer att finnas i Stockholm även framöver. Därför är det viktigt att vi planerar för detta. Därför vill jag yrka bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 135

M a r i a H a n n ä s (V): Fru ordförande, fullmäktige, alla åhörare och medborgare! Det bästa sättet att få bort en stor majoritet av bilarna från gatorna är att öka kollektivtrafiken. En ren och framför allt bekväm kollektivtrafik är det absolut bästa. Den ska också vara bekväm på det sättet att man får plats. Vi måste snabbt öka andelen alternativ, inte minst på vissa linjer ut till förorterna. Jag var på ett intressant seminarium om detta tillsammans med Elina Åberg och Erik Slottner.

Vänsterpartiet tycker i huvudsak att det här är en bra parkeringsplan, men vi är inte riktigt nöjda när det gäller cykelparkeringen. Det finns också andra saker som måste fram, till exempel att kostnaden för att parkera på gator respektive i garage eller parkeringshus måste förändras.

Dessutom måste antalet infartsparkeringar öka. De är proppfulla i dag. Det finns några närliggande parkeringar som har använts som infartsparkeringar som har tagits bort. Det har visserligen skett därför att man ska bygga bostäder där, men man måste försöka hitta lösningar som gör att de som har mycket långt till kollektivtrafiken kan komma in mot staden utan att behöva köra in i staden.

Det viktiga är självfallet att få bort bilarna från gatorna. Vi har också föreslagit att vi ska ha helt bilfria gator. Vi skulle kunna börja med söndagarna. Det var något parti som tog upp det också. De borgerliga partierna kanske har nappat på vårt förslag som vi har haft i väldigt många år. Vi föreslog bland annat att Hamngatan och andra innerstadsgator skulle vara helt bilfria. Åk till Paris och titta hur det är där på helgerna! Det är ett jättebra exempel. Det fungerar mycket bra.

Bifall till Vänsterpartiets reservation i kommunstyrelsen!

Anförande nr 136

Ch r i s t e r M e l l s t r a n d (C): Hej, Maria! Jag har bara en uppmaning angående infartsparkeringarna. Den gäller alla partier i salen. Det är att ni ska prata med era partikolleger ute i kommunerna runt Stockholm om att de också ska hjälpa till och bidra med infartsparkeringar. Stockholm kan inte lösa den frågan självt. Vi jobbar jättehårt i Stockholm Parkering för att försöka lösa infartsparkeringarna. Vi har precis anlagt en nära Globen, och vi tittar på olika lösningar överallt. Jag vill verkligen att ni pratar med era partikolleger runt om i kranskommunerna runt Stockholm. Det är vårt gemensamma ansvar.

Anförande nr 137

M a r i a H a n n ä s (V): Det är självklart, men det handlar också om att det ställs fler bilar på de platser där det finns infartsparkeringar. Ute vid Grisslinge och Mölnvik är det proppfullt. Därför måste kollektivtrafiken också öka. Den måste bli bättre så att man väljer bort bilen och inte ställer sig där över huvud taget.

Anförande nr 138

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Vi tycker att det är alldeles utmärkt att det tas fram en parkeringsplan. Det behövs i den här staden. Vi behöver införa åtgärder som gör att vi kan få en bättre framkomlighet. Bilarna som är i vägen är ett problem för kollektivtrafiken, cyklande och gående. De bilar som inte behövs ska bort. Vi behöver en kraftfull politik på det här området. Det är bra att Ulla Hamilton vidtar denna åtgärd, men frågan är hur långt vi kommer.

Ibland får jag en känsla av att det pratas mycket och görs desto mindre. I det här förslaget utökar man vissa zoner i innerstaden, framför allt i city. Den första åtgärden är att zonen i den absolut centralaste delen ska utökas. Det är bra att man gör det och att man har en större zon för det dyraste man kan tänka sig. Å andra sidan byggs det om där, och därför är det inte så mycket som händer. Man kan ändå inte parkera i de här områdena. Man gör också en utökning av citytaxezonen. Den blir större. Det området är alldeles för litet i det här sammanhanget. Vi måste göra mer här.

Det finns en tredje åtgärd som handlar om att öka framkomligheten på de gator där vi behöver bra framkomlighet och nåbarhet och som inte ligger i city. Det är ett antal stora gator. Det är jättebra att det görs. Vi behöver en högre taxa. Vi behöver bättre framkomlighet, framför allt för kollektivtrafiken, i de här områdena, och det gäller även den nyttotrafik som fastnar i de här systemen.

Man borde ha gått ett steg till och tagit bort parkeringsplatser. Man höjer priserna, men det finns en effekt som gör att man inte är så mottaglig för förändringar i prisbilden. Man måste också ta bort parkeringsplatser för att komma åt det här dilemmat. Det skulle behövas bättre åtgärder på det här området.

Den riktigt stora, problematiska delen i detta är förändringar i boendeparkeringen. Den har Ulla Hamilton verkligen varit ute pratat om, men det blev egentligen bara läpparnas bekännelse. Det handlar om den tid då man måste betala när man parkerar i Stockholms innerstad. Man tog plötsligt bort det förslag som var alldeles utmärkt om att man skulle utöka tiden från 9–17, som det är i dag, till 7–19. Det skulle få en markant effekt på bilparkeringen i staden. Det förslaget drog man tillbaka, och det tycker vi är sorgligt. Vi tycker att det är synd. Ulla Hamilton borde ha kunnat driva

det här fullt ut. Vi behöver den här förändringen för stockholmarnas skull, för att öka framkomligheten och för att få bort den trängsel som finns, trots de utmärkta trängselavgifterna.

Jag vill också säga att vi saknar ett trafikslag som inte fick någon parkering i den här planen, och det är cyklarna. Cykelparkeringarna nämns inte i den utsträckning som skulle behövas. Jag vet inte om de nämns över huvud taget. Vi behöver cykelparkeringsplatser.

Anförande nr 139

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Som jag sade i mitt inlägg, Daniel, handlar det här mest om kantstensparkeringar och hur man ska hantera de frågorna. Cykelparkeringar och frågor som rör cykelpolitiken hanteras inom ramen för cykelplanen. Där framgår det mycket tydligt att man jobbar med att hitta cykelparkeringshus och liknande. Vi har absolut inte glömt bort den delen, men det här ärendet rör kantstensparkeringar och hur vi ska förbättra framkomligheten på stadens gator.

Anförande nr 140

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag vet också att det är en parkeringsplan som huvudsakligen handlar om kantstensparkering eller bilparkering på gata, som man också kan säga. Men man skulle kunna växla cykelparkeringar och bilparkeringar på ett sätt som man behöver diskutera i en sådan här plan, och det finns inte med. Det visar på en bristande syn på cykeln som ett viktigt transportmedel. Cykelplanen är bra. Den innehåller många bra saker, dock inte tillräckligt. Vi måste ha med ett helhetsperspektiv, och det är det vi saknar i den här parkeringsplanen.

Det riktigt stora problemet är att Ulla Hamilton pratar mer och gör mindre.

Anförande nr 141

P a t r i k S i l v e r u d d (FP): Till Miljöpartiet kan man möjligen säga att vi inte bara pratar här, utan här fattar vi faktiskt beslut om en parkeringsplan.

Den nya parkeringsplanen innebär en tydlig ambitionshöjning när det gäller att underlätta för framkomligheten i staden, och då framför allt för kollektivtrafiken. Vi som dagligen åker med bussarna i staden inser behovet av den här parkeringsplanen, och helst skulle vi ha velat ha den i förrgår. Den är tuffare, modernare och bättre för möjligheterna att få ett vettigt flöde för oss som åker kollektivt, för andra bilister och för dem som ska transportera grejer i staden. Dubbelparkerade bilar är särskilt av ondo. Garageplatser som används till annat än just garage är särskilt korkat, i alla fall så länge som vi faktiskt har bilar.

Jag ska säga något om detta med tidsättningen och huruvida man ska utöka tiderna eller inte. Vi tycker att det förslag som finns är bra. Det är ett lysande förslag i sin helhet, men det finns säkert anledning att återkomma till den frågan i framtiden.

Ordförande och ledamöter! Med det vill jag yrka bifall till kommunstyrelsens förslag till en ny parkeringsplan i staden.

Anförande nr 142

Malte Sigemalm (S): Ordförande, fullmäktige! Det är många dokument om framkomlighet som har behandlats i trafik- och renhållningsnämnden. Framkomlighetsstrategin är ett av de dokumenten, och ett annat är parkeringsplanen som vi ska besluta om i dag.

Jag tror att vi i den här församlingen är ganska överens om att kollektivtrafiken måste fram. Vi måste också minska bilismen i staden för att vi ska kunna få en effektiv kollektivtrafik. Ett stort problem i Stockholm i dag är de gator där man dubbelparkerar. Det finns några mycket kända gator där det här sker mycket frekvent. Vi måste vidta åtgärder för att få bort dem som dubbelparkerar.

I vårt förslag till beslut har vi tagit fram några saker som vi tror skulle kunna skapa bättre förutsättningar för framkomligheten i staden. Det handlar framför allt om detta med bilpooler. Jag tycker att vi pratar för lite om bilpooler och detta att man ska ändra lagstiftningen. I Hammarby Sjöstad hade man problem med var man skulle ställa de bilpoolsbilar som fanns där. Då ändrade man det från kvartersmark till gatemark, och så hade man löst det problemet. Det är sådana saker som man skulle kunna göra för att ytterligare stimulera fram fler bilpooler. I dag tar vissa kommuner fram uppställningsplatser för bilpooler. En bilpoolsbil innebär en minskning av behovet av p-platser med ungefär 15 stycken beroende på att det är så många som delar på bilarna. Ett annat system skulle kunna vara att det skulle vara ett obligatorium att ha bilpooler vid nybyggnation, precis som man har gjort i vissa områden.

Dessutom handlar det om utbyggnaden av kollektivtrafiken. Vi har pendeltåg som inte går i dag. Ibland står de still ganska länge. Vi har trängsel i tunnelbanan. Det är ett annat stort problem. Jag tycker också att man skulle se över hela taxsystemet för kollektivtrafiken. Skulle man införa, vilket vi socialdemokrater införde tidigare, en enhetstaxa i kollektivtrafiken skulle man få fler personer att resa till ett billigare pris. Man vill att fler personer ska åka kollektivt, men resorna är mycket dyrare i dag. Man har höjt priset på kortet och så vidare. Det stimulerar inte folk att resa. Taxepolitiken är faktiskt en mycket viktig del för att man ska få stockholmarna att välja kollektivtrafik i stället för att ta egen bil in till staden. Vi har också lyft fram infartsparkeringarna i vårt förslag till beslut.

Jag vill yrka bifall till Socialdemokraternas förslag i kommunstyrelsen.

Anförande nr 143

Borgarrådet Hamilton (M): Herr ordförande! För det första kan man konstatera att med alla de investeringar som SL står inför behöver de alla pengar som de kan få. Resandet ökar faktiskt med den taxa som man har i dag. Men det tillhör inte heller det här ärendet, herr ordförande.

Den andra frågan handlade om bilpoolerna. Det var precis tvärtom, Malte. Det var gatemark som man ändrade till tomtmark. Det är inget som helst problem att reservera bilpoolsplatser på tomtmark, och det sker för fullt. Stockholm Parkering ägnar sig åt just detta. Det kan man mycket väl göra. Jag tycker att det är alldeles utmärkt om vi får fler bilpooler i Stockholm. Inom ramen för Norra Djurgårdsstaden har vi också tydligt pekat på att vi vill ha bilpoolsalternativ och avsatt platser för

bilpoolsbilar. Där råder det ingen motsättning. Men vi har ingen möjlighet att göra detta på gatumark i dag på grund av lagstiftningen.

Anförande nr 144

M a l t e S i g e m a l m (S): Problemet är den senaste höjningen av SL-taxan. Den gav inga nya pengar, utan då minskade man bara underskottet för SL. Man kan alltid diskutera vilken nivå man ska ha på taxan.

Anförande nr 145

C h r i s t e r M e l l s t r a n d (C): Hej, Malte! Jag vill säga något om bilpoolerna. Jag tror att det har tillkommit ett tiotal platser för bilpooler inom Stockholm Parkering under det här året. Vi har totalt 100 bilpoolsplatser på 30 olika parkeringar. Jag tror att ett tiotal ligger utanför staden. Vi jobbar aktivt med bilpoolerna. Ibland kan det låta i medierna från vissa bilpoolsföretag som om vi inte gör speciellt mycket för dem, men det gör vi. Vi försöker bemöta dem på ett så bra sätt som vi kan. Vi har aldrig nekat dem en plats någonstans. Vi försöker prioritera dem i de öppna garagen där det inte är låst och där de vill vara. Det är dock mycket svårt att ge dem platser. Man måste ändå likställa dem med vanliga biluthyrningsföretag. Det är inte så att de står gratis, men vi prioriterar dem.

Anförande nr 146

M a l t e S i g e m a l m (S): Det är bra om man gör det. Men ska man fortsätta på den inslagna vägen ska man ytterligare stimulera de här bilpoolsföretagen att kunna etablera sig i Stockholm. Om man har det som ett obligatorium vid nyproduktion att det ska finnas ett visst antal bilpoolsplatser som man förfogar över när man flyttar in i de här fastigheterna skulle man också minska bilinnehavet. Det skulle också kunna bli billigare för dem som bygger eftersom det skulle kunna minska p-normen. Det är bra att man gör detta, men jag tror att det behövs fler sådana åtgärder för att folk ska få upp ögonen för det sättet att transportera sig med bilar.

Anförande nr 147

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Frågan om bilpooler är intressant. Jag hoppas att vi gemensamt i staden kan driva på så att vi får fler bilpooler och att vi kan göra bra lösningar när vi bygger hus så att vi kan sänka p-talen. Det är otroligt viktigt att vi gör det. Stockholm Parkering är en viktig aktör, men som Ulla Hamilton säger krävs det en lagändring för att vi ska komma åt problemet att det är dyrt och svårt att ställa upp bilpooler på vanliga parkeringsplatser. Jag tror att man får betala 3 000 kronor eller något sådant i månaden. Jag kommer inte exakt ihåg hur det ser ut. Men det är ett problem, och vi måste lösa det. En bilpoolsbil kan göra att man får bort tio andra bilar.

Patrik Silverudd säger att det system som vi har i dag med parkeringstider och avgifter är bra. I den remissutgåva som var fanns det ganska tydligt markerat att vi skulle förlänga tiden för när man betalade för att stå parkerad på Stockholms gator. Det markerades också att det var en viktig åtgärd. Jag undrar varför den var så bra. Jag vet att Ulla Hamilton sade att det finns andra problem på andra ställen, men jag har inte riktigt fått förklarat för mig vilka de är. Det var klart och tydligt i underlaget att tidsförändringen var bra och viktig. Jag undrar hur Folkpartiet tänker där. Var det inte någon viktig sak?

Jag yrkar bifall till Miljöpartiets reservation i kommunstyrelsen, vilket jag glömde tidigare.

Anförande nr 148

C h r i s t e r M e l l s t r a n d (C): Jag vill bara påpeka att Stockholm Parkering kommer att tillhandahålla de parkeringsplatser bilpoolerna begär att få. Vi kommer aldrig att neka dem en plats. Finns behovet hos dem kommer vi självfallet att tillmötesgå det. Snittpriset på en parkeringsplats ligger inte på 3 000. Det ligger betydligt lägre.

Anförande nr 149

B o r g a r r å d e t H e l l d é n (MP): Jag tror att det kostar 3 000 om de parkerar någon annanstans än i Stockholms stads parkeringshus. Det är jättebra om Stockholm Parkering vidtar den här åtgärden och verkligen släpper in bilpoolerna. I garaget under Högalidskyrkan släpper man inte in dem. Jag hoppas att man gör en förändring där.

Anförande nr 150

P a t r i k S i l v e r u d d (FP): Jag sade att det är intressant inför framtiden att studera hur tiderna eventuellt ska förändras, Daniel Helldén. Det förslag som nu föreligger i är sin helhet ett bra förslag. Jag tycker att det finns en styrka i det här förslaget som kan leda till reella förbättringar av framkomligheten i staden, och det är det huvudsakliga intresset.

Anledningen till att jag begärde ordet är egentligen att jag måste erkänna att jag är ganska förvånad över att det väldigt ofta förs diskussioner i den här salen om vad man beslutar om i ett annat hus lite längre upp i backen där jag tillbringar mina dagar. Jag ska inte prata om SL:s taxor alltför mycket, men jag kan konstatera att inför morgondagens budgetdebatt finns det bara ett parti som har ett annat förslag på månadstaxa inom kollektivtrafiken, och det är inte Socialdemokraterna eller Vänsterpartiet, utan det är Miljöpartiet. Sedan vill alla oppositionspartierna ha något slags enhetstaxa. Men vi kanske ska hålla debatten lite sansad när det gäller det katastrofalta höga SL-priset.

Med det vill återigen yrka bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 151

M a l t e S i g e m a l m (S): Jag tänker inte diskutera taxans storlek. Det gjorde jag i mitt tidigare inlägg. Men det här är två kommunicerande kär! Landstinget har sin trafikpolitik, och Stockholms stad har sin trafikpolitik. På något sätt måste de här två kommunicera. Ni har ju också Christer Wennerholm som sitter i den här salen. Jag har aldrig sett att Christer Wennerholm har varit uppe i en enda trafikpolitisk debatt som berör Stockholm trots att det är han som ska leda kollektivtrafiken från landstingets sida. Han har aldrig sagt någonting i vår fullmäktigesal om kollektivtrafiken. Jag tycker att det är märkligt.

Anförande nr 152

P a t r i k S i l v e r u d d (FP): Herr ordförande! Jag måste erkänna att jag tycker att det är något märkligt att få en replik på Christer G Wennerholm. Det känns som om jag är fel person i det här läget. Jag trodde att det var mig du skulle replikera på.

Alldeles bortsett från det kan jag konstatera att det finns ett kommunicerande kärn mellan kollektivtrafiken och framkomligheten i staden. Om vi här i staden ser till att gatorna går att köra buss på kommer också fler bussar att komma i tid.

Anförande nr 153

M a l t e S i g e m a l m (S): Jag vill bara kort säga att vi i den här salen har vår kollektivtrafik. Vi ska fatta våra beslut om kollektivtrafik och trafikfrågor i Stockholms stad i den här salen. Men mycket av det som vi ska fatta beslut om handlar om beslut och inriktningar som kommer från landstinget. Jag vill bara påpeka att det inte finns någon sådan kommunikation och diskussion.

Anförande nr 154

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Jag vill bara lämna en kort sakupplysning till församlingen och Malte Sigemalm om att vi i trafik- och renhållningsnämnden bland annat har hanterat ett ärende som heter stombusstrategi. Det är ett gemensamt ärende från trafik- och renhållningsnämnden i Stockholm och SL i landstinget. Nog diskuteras det frågor tillsammans alltid.

*§ 24 Förbifart Stockholm mellan E4/E20 vid Kungens kurva och E4 vid Häggvik
Genomförandeavtal med Trafikverket
Framställan från exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden
(utl. 2013:82)*

*12 detaljplaner samt 1 förslag till upphävande av del av generalplan för E4/Förbifart
Stockholm, i stadsdelarna Skärholmen, Sättra, Grimsta, Hässelby Gård, Vinsta,
Vällingby, Kälvesta, Lunda, Tensta och Akalla, DP 2011-03365-54, DP 2009-17149-
54, TDP/DP 2009-17150-54, DP 2009-17151-54, DP 2010-00868-54, TDP/DP 2010-
00870-54, TDP/DP 2010-00866-54, TDP 2010-00733-54, DP 2010-04710-54, DP
2009-18963-54, DP 2009-20807-54, DP 2010-00804-54, DP 2009-18965-54
(utl. 2013:84)*

Anförande nr 155

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Herr ordförande! Det här är ett otroligt viktigt ärende som hänger ihop med det ärende som vi pratade om alldeles nyss där vi var inne på hur kollektivtrafiken ska få en bättre utveckling i Stockholmsregionen. Förbifart Stockholm är en otroligt viktig infrastrukturesatsning för hela Stockholmsregionen och för en hållbar tillväxt här. Det handlar om 21 kilometer ny väg, varav 18 kilometer i tunnel. Det illustrerar också att man har funderat väldigt mycket på miljöaspekterna när man har planerat det här projektet. Det är ett bra hänsynstagande till miljön. Det är en bra kombination när det gäller behovet av infrastruktur i en växande region.

Jag konstaterar att Karin Wanngård står efter mig på talarlistan. Jag hoppas verkligen att Socialdemokraterna håller fast vid det stöd som de har gett till detta. Även om det har svajat fram och tillbaka hoppas jag att det är ett stöd och att vi har en blocköver-skridande prioritering av denna för regionen så viktiga infrastrukturesatsningen.

De här ärendena handlar sammantaget om ett genomförandeavtal där staden och Trafikverket kommer överens om hur man ska fördela ansvarsförhållandena under bygget och efteråt. Det är inte bara Stockholms stad som är involverad i ett sådant stort projekt, utan det är fyra kommuner. Det är Huddinge, Stockholm, Ekerö och Sollentuna. Och som ni också ser på fullmäktiges ärendelista är det tolv detaljplaner i Stockholm som hanteras i anslutning till det här stora projektet.

Även om Trafikverket kommer att projektera, bygga och bekosta en del av de olika delarna av Förbifart Stockholm kommer Stockholms stad att vara ägare av och huvudman för en del av de olika delarna i projektet. Vid Skärholmen blir det en ny cirkulationsplats och en ny anslutning med gång- och cykelbro över E4/E20 samt bullerskärmar. Vid Vinsta blir det en ny cirkulationsplats vid Bergslagsvägen och Skattegårdsvägen och en ny cirkulationsplats vid tunnelbanestationen. Det blir också ett flertal gång- och cykelvägar under Bergslagsvägen som ska förbinda bland annat busshållplatser och tunnelbanestationer. Det är mycket annan infrastruktur runt omkring detta som staden kommer att vara med och hantera under lång tid framöver.

Vi kan också konstatera att det är stockholmarna som finansierar Förbifart Stockholm genom det avtal som finns i form av länsplanen där regering och riksdagen har kvitterat detta genom Stockholmsöverenskommelsen. Stockholmarna

får inte bara Förbifart Stockholm, utan det finansieras också en hel del andra projekt inom ramen för hela det här paketet som Stockholmsregionen är i stort behov av.

80 procent av all trafik som man räknar med kommer att gå på Förbifart Stockholm är trafik som sammanbinder norr och söder i regionen. Det visar hur viktig den här infrastruktursatsningen faktiskt är för att knyta ihop den norra och den södra delen av Stockholmsregionen.

Alla de analyser som har gjorts och de körningar som har gjorts när man gör beräkningar på hur det skulle gestalta sig i trafiken i regionen om man inte byggde Förbifart Stockholm tyder på att det skulle bli mycket stora trafikproblem, och det skulle naturligtvis i sin förlängning också innebära att attraktiviteten i Stockholmsregionen skulle minska. Det skulle inte bara vara mindre attraktivt att flytta hit från andra delar av landet, utan framför allt skulle det innebära att det skulle bli mindre attraktivt för näringslivet att göra investeringar i en region där trafiken inte fungerar. Vi vet att det är en mycket viktig del i beslutsunderlaget när man fattar beslut.

Herr ordförande! Med detta vill jag yrka bifall till kommunstyrelsens förslag i ärende 37 och ärende 39.

Anförande nr 156

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Herr ordförande! Det är spännande att lyssna på Ulla. Man undrar vilket århundrade hon lever i. Klimatfrågan är helt bortblåst. Här ska man bygga mycket väg, och det är det bästa Stockholm kan göra.

Min fråga till dig är: Hur kan du försvara för stockholmarna att alla trängselskatter, alla trängselavgifter, fram till 2053 kommer att plöjas ned i denna motorväg, trots att det så tydligt har sagts i den folkomröstning som genomfördes att pengarna ska gå till kollektivtrafik och vägar? Inte en peng av dessa intäkter går till någonting annat än vägar, och det enda som stockholmarna ropar efter är kollektivtrafik, mer kollektivtrafik, bra kollektivtrafik och inte en motorväg på 21 kilometer med 18 kilometer i tunnel. Vilket århundrade lever du egentligen i, Ulla?

Anförande nr 157

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Herr ordförande! Det verkar vara lokalt regn på åhörarläktaren. Jag kan mycket väl försvara denna satsning på Förbifart Stockholm. Stockholmarna är också mycket villiga att vara med och finansiera den. Det vet vi. Det har vi sett i olika undersökningar som har gjorts. De alternativ som sattes upp i folkomröstningen i anslutning till valet 2006 var helt oärliga. Då satte man upp alternativ där majoriteten mycket medvetet inte ägde frågan till hundra procent. Jag känner mig inte bunden vid det omröstningsresultatet. Dessutom upprepar jag med en dåres envishet att vi aldrig hade kunnat få ihop det här paketet, Stockholmsöverenskommelsen, som innebär 100 procent kollektivtrafiksatsningar, 50 procent vägsatsningar och 50 procent spårsatsningar om man inte hade kunnat genomföra hela det här paketet där Förbifarten är en otroligt viktig del.

Anförande nr 158

S e b a s t i a n W i k l u n d (V): Fullmäktige, åhörare, stockholmare! Jag ska också börja med att påminna om att det en gång var en folkomröstning angående trängselskatt. I den röstade folket tydligt för att trängselskatten skulle gå både till

kollektivtrafik och till väg. Ni omtolkade detta till att skatterna nu endast ska gå till motorväg. Det är en dålig affär där trängselavgifter binds upp för 40 år framåt i tiden. Det blir alltså ingen kollektivtrafik. Budgeten är magert beräknad. Det vet vi. I dag rör det sig snarare om 45 miljarder än 27 miljarder. Enligt en källa räcker detta till 4 ½ mil tunnelbana. Det är det man väljer bort.

Ni har sålt in Förbifarten med ett falskt påstående att denna ska lösa Stockholms trängselproblem. Vi vet att den här typen av vägar stimulerar till mer bilism och ökade köer. Det här är märkligt. Så mycket bekymmer och motgångar med ett enda projekt, och ni står oberörda med stängda öron i er envishet om att Förbifarten ska byggas till varje pris. Bilen ska fram, kosta vad det kosta vill! Inom stadsplanering brukar detta kallas för bilism, bilism som överideologi inom stadsplanering.

Ni väljer Förbifarten trots att det inte kommer att finnas någon nämnvärd kollektivtrafik genom Förbifarten och trots att det nu visar sig att farligt gods kanske inte kan färdas i tunnel. Resultatet av dessa 45 miljarder blir allt magrare. Vi vet att buller och partikelhalter kommer att öka för boende på Järva och i Skärholmen. Det är faktorer som kommer att leda till försämrad hälsa hos de boende. Vi vet att behövliga kollektivtrafiksatsningar kommer att skjutas alltmer på framtiden. Vi vet att det påverkar klimatet, och vi vet att angreppen i naturen och på rekreativa områden är irreversibla. Trots det fortsätter detta till varje pris.

Samtidigt som alla dessa problem uppdragas väljer den urbana unga generationen bort bilen i allt högre utsträckning. Er reaktion på detta blir en gigantisk motorväg. Vad ska jag säga mer än att så reagerar en ideologi på fallrepet. Prestigen har blivit större än förnuftet. Jag vet att det krävs mod att tänka om. Det är hög tid att ni gör det i dag, så att det inte blir ett enkelt beslut som skapar alla dessa bekymmer för stockholmarna som jag just har räknat upp.

Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 159

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Stockholmsregionen är en av de snabbast växande regionerna i hela Europa. Det är mycket bra. Fler vill flytta hit, fler vill bosätta sig här, fler vill jobba här och fler företag vill etablera sig i Stockholm. Men samtidigt vet vi att trafiksituationen i Stockholm är ohållbar. Vi stockholmare trängs varje dag i tunnelbanan, i bilköerna och på cykelbanorna fast vi vet att det är möjligt att i viss utsträckning åtgärda detta. Vi behöver tunnelbana, kollektivtrafik och vägar. Essingeleden utgör en flaskhals både in till Stockholm och förbi Stockholm. Vi behöver en utbyggd tunnelbana, och vi behöver Förbifarten.

Därför är jag mycket positiv i dag till det beslut som vi kommer att fatta för att äntligen gå vidare med Förbifarten. Att mycket av denna läggs i tunnel är en seger, inte minst för mig som har varit mycket kritisk mot Förbifarten när en stor del var broar. Nu är det mycket i tunnel. Vi kan rädda värdefull grönmark.

Jag känner mig mycket trygg med det här beslutet. Det är också viktigt för stockholmarna att kunna vara trygga med det här beslutet. De två största politiska partierna i Stockholms fullmäktige är ense om att Förbifarten ska byggas. Det här beslutet

håller även när majoriteten kommer att skifta efter valet. Förbifarten kommer att byggas i Stockholm.

Med detta sagt och med den trygghet jag känner tycker jag ändå att det är tråkigt att Alliansen inte satsar mer på den nödvändiga kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken gör att man kan välja miljövänligare alternativ för att ta sig till och från Stockholm. Men Förbifarten gör att vi i regionen kan växa. Den gör att norr och syd kan växa ihop, och det är oerhört viktigt och gör att vi kan bli än större och än starkare i en gemensam Stockholmsregion.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 160

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Herr ordförande! Jag kan inte låta bli att ta en replik på dig, Karin. Jag kan börja med att fråga samma sak som jag frågade Ulla Hamilton: Var är klimatfrågan? Var klimatmålen? Det känns som om de är bortblåsta i sammanhanget.

Jag blir lite förvånad. När det har pratats om Förbifarten, och framför allt om finansieringen har ni sagt att det avtal som ligger inte borde se ut som det gör i dag. Pengar borde gå till kollektivtrafiken. Jag undrar: Står ni fast vid detta? Är det avtal som har tecknats om att en större del, mer än hälften, av de trängselavgifter som tas in ska gå till kollektivtrafik i stället så att vi kan få ordning på Stockholmsregionen. Är det en del av ert arbete?

Du pratar varmt om Förbifarten, vilket är märkligt. Jag förstår inte riktigt hur man kan prata varmt om detta slukhål, och samtidigt sitter SSU på läktaren. Jag undrar hur det går ihop.

Anförande nr 161

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Jag anser att vi bör omförhandla uppgörelsen med staten så att vi själva kan ha beslutanderätt över vad trängselskatterna ska användas till. Det är den här regionen som i största utsträckning betalar trängselskatten. Vi vill själva besluta om vad den ska användas till. Men när vi vill satsa på både kollektivtrafik och vägtrafik räcker inte enbart trängselskatteintäkterna, Daniel Helldén. Vi behöver satsa mer. Vi behöver satsa ytterligare ekonomiska resurser på vägar och kollektivtrafik. Vi kan säga vad trängselskattepengarna ska gå till, men vi behöver så mycket mer. Det är därför det är viktigt med en regering som är beredd att skjuta till pengar till Stockholmsregionen för att vi ska kunna växa med både kollektivtrafik och vägar.

Anförande nr 162

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Herr ordförande! Jag som tänkte krama dig, Karin. Du kan få en halv kram. Det svar som du gav till Daniel Helldén oroar mig lite. Du pratade om omförhandlingar av avtalet. Precis som jag sade i mitt inledningsanförande innehåller det korsfinansieringar av många infrastrukturprojekt som vi har varit överens om i regionen. Flera av de viktiga projekt som finns inom regionen riskerar att försvinna om ni river upp alltihop efter som allting hänger ihop.

Men jag är väldigt glad över att du är så tydlig med att ni, oavsett vad som händer i valet, kommer att stå fast vid att Förbifarten är ett viktigt infrastrukturprojekt för Stockholmsregionen. Vi är helt överens om att det här är ett viktigt projekt för att hela vår region ska få en bättre sammanhållning och för att vi ska kunna få en bättre fungerande tillväxt i hela Stockholmsregionen, en hållbar tillväxt.

Anförande nr 163

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Jag vill än en gång förstärka det som Ulla Hamilton slutade med att säga. Den här regionens tillväxt är oerhört viktig. Det är viktigt att vi får en vägtunnel som binder ihop norr och söder. Det gör att vi kan bli än starkare. Det gör att vår tillväxt med ytterligare arbetsplatser och fler som kan bosätta sig i Stockholm blir möjlig. Det är därför det här är viktigt.

När det gäller finansieringen handlar det om att få rådighet över de trängselskatter som vi tar in till Stockholmsregionen. Det handlar om att ändra lagstiftningen så att Stockholmsregionen själv beslutar om vad trängselskatten ska gå till. Det tycker jag är en rimlig förlängning nu när trängselskatten har kommit för att stanna i Stockholm och Göteborg, och jag hoppas att andra städer följer efter.

Anförande nr 164

S t e l l a n H a m r i n (V): Jag har två frågor till dig. Bilismen minskar och kommer med stor sannolikhet att fortsätta att minska. Varför är då en förbifart bättre än mer kollektivtrafik? Om ni nu ska ha en tunnel, varför ska bara de områden där välsituerade bor få den här tunneln? Och varför blir det inte en tunnel också i förorterna där man behöver mer utrymme och inte mindre? Den här trafikplatsen tar en oerhört stor plats på Järvafältet.

Anförande nr 165

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Vi ser en utveckling för hela staden genom att kunna satsa på kollektivtrafik och bilvägar. Vi får inte glömma att våra bilvägar fyller en viktig roll när fler transportfordon och bussar ska fram. Det finns också kollektivtrafik på dem. Det behöver inte bara vara spårbunden kollektivtrafik. Det är också viktigt. Vi vill ha både och.

Det är positivt att bilismen minskar, Stellan. Men jag tror inte att vi kommer att minska vår rörlighet. Vi kommer att vilja förflytta oss. Vi kommer att vilja röra oss från norr till söder. Vi kommer att vilja ha en enad Stockholmsregion. Då måste vi, på grund av att vi har en vacker stad på vatten, bygga de länkar som går för att i största möjliga mån hålla ihop den här regionen.

Anförande nr 166

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Förbifart Stockholm är ingen lätt fråga att ta ställning till. I den här frågan och i den här debatten kommer det att slängas olika siffror och undersökningar mot varandra. Det går givetvis att jämföra päron med äpplen. Och räkna det kan man visst göra hur som helst. Vill man så kan man säkert räkna ut att även en tunnelbaneinvestering kan bli riktigt dyr. Men jag tror inte att det är ett argument för att vi inte behöver mer tunnelbana. Jag hoppas inte att någon i den här salen inte tror och inte förstår att vår region står inför oerhörda utmaningar när det gäller infrastruktur. Ska vi klara av att

växa så mycket som prognoserna pekar på behövs det inte bara bostäder, utan det behövs infrastruktur.

Jag brukar vara ute och cykla i den här talarstolen, men i frågan om Förbifarten måste vi klara någonting riktigt svårt. Vi måste klara av att hålla mer än en tanke i huvudet samtidigt. Det är naivt att tro att vi inte behöver vägar i framtiden. Att från en dag från en annan sätta stopp och förbud och chockhöja miljöskatter är inte en framkomlig väg för oss i Centerpartiet. Vi måste utgå från människors vardag och deras behov. Ska vår region utvecklas till en gemensam arbetsmarknad är all infrastruktur viktig, spårbunden trafik, sjötrafik och även vägar. Även bussar är kollektivtrafik, och de går på våra vägar.

Men samtidigt som jag säger det vill jag att vi ska klara av att ha just den andra tanken i huvudet. På sikt måste vi våga se en stad med färre bilar, oavsett vilket bränsle som bilarna går på. Fler cyklar och mer kollektivtrafik är modellen som står till buds om vi ska bli allt fler som samsas på vårt gatuutrymme. Jag är en stark förespråkare för kollektivtrafik och försöker se till att vi inte ska ha bilar som står still i vår stad. Oavsett om de är parkerade på gatan, vid kantstenen eller i kö måste vi se till att vi minskar biltrafiken i kärnan av vår stad. Vi har fortfarande Essingeleden som pumpar på rakt igenom vår stad. Genom att bygga Förbifarten och avgiftsbelägga Essingeleden kan vi minska trycket på Stockholms centrala delar.

Det finns de som anklagar Förbifarten för att öka tendenserna till urban sprawling. Men den utvecklingen står och faller inte med Förbifarten. Där handlar det mer om ett ökat samarbete mellan länets kommuner där man utgår från RUFs. Om vi bygger tätt, högt och i kollektivtrafikhöga lägen, precis som jag alltid säger och förespråkar, kommer vi att klara att motverka den utvecklingen också.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 167

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag har en undran, en fråga och så en liten undran igen. Du inledde ditt anförande med att säga någonting om att man kan räkna lite hur som helst och fram och tillbaka. Det skulle vara intressant att höra vad det är du tänker på. Kan du precisera det?

Sedan funderar jag på det du sade om att man kan ha en tanke i huvudet. Ja, det är det vi kan se just med trängselavgifterna. Allting går till en enda sak, och det är att ha en enda tanke i huvudet.

Sedan tycker jag att det är lite förvånande att stadsmiljöborgarrådet inte är här. Dessutom är inte Sten Nordin här längre.

Anförande nr 168

J o n a s N a d d e b o (C): Jag kan inte svara för vilka som inte är här. Jag vet att Per är i Wien på en cykelkonferens och arbetar för att vi ska utveckla vår cykelpolitik.

När det gäller de olika undersökningar som vi diskuterar kan man se till att man räknar på den högsta nivån när det gäller Förbifarten, och sedan kan man räkna lågt

och inte titta på alla de kostnader som man också skulle kunna räkna in i tunnelbaneutredningarna. Det är därför som man inte ska jämföra äpplen med päron, utan man ska i så fall räkna lika i de här olika delarna.

Anförande nr 169

Stellan Hamrin (V): Den trafik som behövs är naturligtvis yrkestrafiken och annan trafik som behövs för att forsla varor och annat. Den hindras i dag av privatbilismen. Det är den som tar plats. Det är den som gör att vi behöver fler vägar. Varför vill inte Centerpartiet använda pengarna till att bygga kollektivtrafik i stället för Förbifarten? Då friställer vi yta för yrkestrafiken, och den kan få det mycket bättre än vad den har i dag.

Jag ska ställa samma fråga till dig som jag ställde till Karin, som hon inte svarade på. Varför ska Förbifarten gå ovan jord i förorterna men i tunnel överallt där det bor välsituerade människor?

Anförande nr 170

Jonas Naddébo (C): Det är viktigt att vi får Förbifarten just för att minska trycket på innerstaden så att dessa transporter kan komma fram. Det har vi också arbetat med i vår framkomlighetsstrategi där vi säger att det måste bli en ökad framkomlighet i de centrala delarna för att vi ska kunna klara detta.

Anförande nr 171

Jan Valeskog (S): Ordförande, fullmäktige! Man kan fråga sig om Stockholms framtid ligger i att växa och globaliseras eller i att krympa genom att stoppa ny infrastruktur. Ligger Stockholms potential för minskade utsläpp av klimatgaser i att stoppa all väginfrastruktur eller i att åtgärda verksamheter där utsläppen kan minska betydligt mer effektivt. Miljövänlig världsstad eller miljösuboptimerad avkrok är frågan i praktiken.

Förbifarten behövs om 500 000 fler människor ska rymmas i Stockholms län. Därtill kan man lägga ett helt Uppsala i östra Mellansverige till 2030. Bara försörjningen med varor till länets befolkning på 2,6 miljoner år 2030 eller 3,3 miljoner år 2050 kräver en förbifart. Essingeleden är överbelastad och sårbar på ett hårresande sätt. Förbifarten minskar trängseln i innerstaden. Förbifarten skapar tusentals hektar att använda för nya bostäder och bättre tillgänglighet. Den stärker kraftigt växande regioncentrum i Kista, Skärholmen, Kungens kurva, Flemingsberg, Barkarby och Jakobsberg. Ekerö kan växa rejält till en attraktiv kommun med goda kommunikationer. Förbifarten har en hög samhällsnytta och ger minst 1:30 på varje insatt krona, vilket säkert är alltför lågt räknat med hänsyn till verkliga restidsvinster, bättre arbetsmarknad och värdet av ny bostadsinfrastruktur.

Om 15 år har teknikutvecklingen för helt miljöanpassade bilar kommit långt. Om 25 år är vi säkert i mål. Vi kan i dag till och med ha motsvarande optimism för tunga fordon med exempelvis hybridfordon eller diesel från skogen. Det sade man inte för två år sedan.

Enligt systemanalyser av energifrågor som har gjorts på landstinget ligger den största potentialen för minskade utsläpp i länet i energisektorn med minskad energiåtgång i fastigheter och ett borttagande av kolet i energiproduktionen. Här ligger 50 procent

av potentialen för minskade utsläpp av klimatgaser enligt analysen. För den totala trafiken i länet ligger potentialen på 25 procent, vilket också är en hel del.

Vi ska lägga resurser på minskade utsläpp av klimatgaser där de ger mest nytta och effekt. Stockholm ska bli en miljövänlig världsstad och inte en avkrok.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 172

Y v o n n e R u w a i d a (MP): Jag som trodde att målet var en fungerande trafik i Stockholmsregionen. Vi behöver förbättra trafiksituationen i Stockholm. Vi behöver se till att folk kan resa och att vi slipper trängseln. Jag trodde inte att målet var att vi skulle satsa på väg, satsa på kollektivtrafik och cykling i sig. Målet måste vara att göra det som är yteffektivt, ekonomiskt och energieffektivt. Målet måste vara att göra det som är bäst för Stockholms framtid. De studier som finns av de olika alternativ för Stockholms framtid som man har diskuterat visar att Förbifart Stockholm ökar klimatutsläppen och ökar trängseln. Varför inte satsa pengarna på det alternativ som minskar trängseln, ökar resandet och är bra för klimatet?

Anförande nr 173

J a n V a l e s k o g (S): Förbifarten kommer att stå för ungefär 1 procent av klimatgaserna omkring 2030–2035. Vi vet att med den teknikutveckling som pågår kommer vi att få helt miljöanpassade fordon. Jag förstår inte varför man ska vara så pessimistisk och varför man ska se tio år framåt. Vi vet att det händer enormt mycket när det gäller möjligheten att få fram helt miljöanpassade fordon i framtiden. Jag tror att man måste vara betydligt mer teknikooptimistisk än vad många är och se framtiden an. Regionen ökar med 1,3 miljoner till 2050. 100 procent kan tyvärr inte åka kollektivt. Vi har bra siffror, och fler ska åka kollektivt. Vi ska bygga mer kollektivtrafik, inte minst tunnelbana. Men det handlar om både och, om den här regionen ska överleva.

Anförande nr 174

S t e l l a n H a m r i n (V): Du säger att det blir mer folk i Stockholm, och det blir det naturligtvis. Det är bra fram till en viss gräns. Men trots detta minskar trafiken med 1–2 procent. Din argumentation håller faktiskt inte. Vi vill ha mer folk, vi får mer folk och trafiken minskar. Om den fortsätter att minska i den takt den har gjort under de senaste åren handlar det inte om 160 000 passager år 2050, utan det handlar om 90 000–120 000. Det klarar vi med kollektivtrafik.

Du säger att man ska lägga resurserna där de gör bäst nytta. Men även ert mål är ju faktiskt att det inte ska vara några utsläpp över huvud taget, så resurserna måste läggas överallt, annars får vi aldrig några nollutsläpp. Du tror som alltid på teknikanpassning. Experterna som granskat detta säger att det inte kommer att lösa problemet till 2030 och sannolikt inte till 2050. Det går alldeles för långsamt.

Återigen: Varför ska vägen gå i ytläge i våra förorter när den går under jord överallt annars?

Anförande nr 175

J a n V a l e s k o g (S): Jag trodde att du tyckte att det var bra att vägarna gick under jord, så det är väl bara positivt att Förbifarten gör det.

Trafiken kommer naturligtvis att minska, men i dag åker ungefär 80 procent av stockholmarna kollektivt till och från jobbet. Det är fantastiska siffror. Det ligger i nivå med gamla öststaterna. Den siffran ska vi gärna öka, men att tro att 100 procent av 1,3 miljoner kommer att åka kollektivt har inte med verkligheten att göra.

Anförande nr 176

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Herr ordförande! Det enda vi kan konstatera är att Stockholm behöver kollektivtrafik. Det behövs en enormt utbyggd kollektivtrafik om vi ska klara något av de klimatmål som har satts upp. Ska vi klara framkomligheten måste vi bygga ut kollektivtrafiken. Ska vi klara att expandera den här staden, se till att folk kan flytta hit och bo i kollektivtrafiknära lägen är det kollektivtrafiken vi måste bygga ut och inte en motorväg. Jag har så svårt att förstå hur man kan argumentera för att den här vägen skulle vara någonting positivt för Stockholm. Vi behöver tunnelbana, vi behöver flera tunnelbanor, och det där vi behöver de här pengarna.

Det här projektet kostar enligt riksdagens utredningstjänst minst 44 miljarder kronor. 44 miljarder är så mycket att det är extremt svårt att förstå. Det är det dyraste infrastrukturprojektet som vi har tänkt plöja ned pengar i på evigheter i det här landet. Att då prata om att det är någonting annat som är målet, att målet är att vi ska få bättre framkomlighet, att vi ska klara klimatmålen och att stockholmarna ska få kollektivtrafik och göra det här samtidigt är absurt. Man pratar om både och. Vi ska ha allt på en gång. Mycket av allt, säger man hela tiden. Det går inte. Det är fullständigt omöjligt att få den här ekvationen att gå ihop. Här lägger vi alla trängselavgifter fram till 2053 på ett vägprojekt när stockholmarna tror att pengarna går till kollektivtrafik. Det är att lura stockholmarna. Jag fattar inte hur ni kan sitta här och prata om att det här är någonting som Stockholm behöver.

I de utredningar som finns om klimatfrågan säger Naturvårdsverket att biltrafiken måste minska. Staden har en färdplan för en fossilbränslefri stad 2050. Biltrafiken måste minska. Trafikverkets klimatutredning säger att biltrafiken måste minska med 25 procent. Vad säger då prognoserna från länsstyrelsen? Jo, att biltrafiken ökar med 50 procent till 2030. Och här sätter ni i gång och bygger en motorväg rakt igenom Stockholm. Det är helt absurt. Dessutom har man mage att kalla den Förbifart Stockholm när man har konstaterat att nästan inga bilar alls kommer att passera förbi, utan den kommer att öka trafiken i Stockholm. Vi kommer att få en bebyggelse runt en motorväg. Det går rakt emot allt det ni säger här. Den ärlighet som ni inte besitter borde ni kanske ta tillbaka. Ska vi bygga i Stockholm ska det byggas på rätt sätt med kollektivtrafik och inte med 21 kilometer sexfilig motorväg där man inte kommer att kunna andas en vettig luft, utan man måste stänga igen alla spjäll så att man inte dör.

Låt stockholmarna få det de vill ha och det de behöver, det vill säga kollektivtrafik!

Anförande nr 177

A n n - K a t r i n Å s l u n d (FP): Jag har nästan aldrig sett dig så engagerad som i den här frågan, Daniel Helldén. Vi har just hört otroligt bra inlägg och

argument för varför Förbifarten är viktig från Socialdemokraterna. Det här är en fråga som engagerar dig otroligt mycket, så min fråga är: Om det skulle vara så oturligt att er sida vinner efter valet, finns det då någon som helst möjlighet för er att regera tillsammans med ett socialdemokratiskt parti som har talat så väl för Förbifarten och slagit fast att Förbifarten är bra för stockholmarna? Med tanke på den ingång som du har skulle det vara intressant att höra om det finns någon möjlighet för det. Det tror jag är viktigt för stockholmarna att veta också. Vägen är viktig, men jag tror att detta också är viktigt.

Anförande nr 178

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det regnade i dag, annars kunde man tro att folk har fått solsting här inne. Vi vet att det här projektet inte kommer att vara klart innan valet, det vill säga man kommer inte att ha börjat bygga, och när vi kommer fram till valet kommer stockholmarna att få säga sitt. Då kommer vi att få se att det finns en så stark majoritet för att göra något bättre för de här pengarna, det vill säga lägga dem på kollektivtrafik i stället för att bygga en massa vägar. Det kommer inte att vara något snack om saken. Det är kollektivtrafik stockholmarna vill ha, och det kommer de att säga. Jag är övertygad om att vi kommer att få se det starkt och tydligt i valet.

Anförande nr 179

S t e l l a n H a m r i n (V): Herr ordförande! Förbifarten är ingen förbifart. Det är ett sexfiligt trafikmonster byggd för att exploatera områden utanför staden för ny bebyggelse. Den byggs i stället för en nödvändig utökad satsning på kollektivtrafik. Den kommer att bli ett monument över en grupp politiker som inte förstod bättre. Att en majoritet av landets beslutande socialdemokrater ingår i den här gruppen är beklagligt för landet och för alla de socialdemokrater och alliansare som inte delar den här uppfattningen. De kommer säkert inte att höras i dag, men de finns. Till dem kan jag bara säga: Ge inte upp! Den är inte byggd än. Den behövs inte, och många problem återstår att lösa.

Problemet är de politiker som säger sig tro på klimatförändringen men vägrar att ta in vad den innebär. Vi går med raska steg mot en temperaturhöjning på fyra grader. För oss innebär det sex-sju. Den höjningen klarar dagens samhälle inte av, och den kan utlösa tröskeeffekter som skapar mycket värre problem. Det innebär ett slut på den hållbara utveckling vi arbetat för i många år. Också vi måste ta ansvar för att det här inte händer. De politiker som nu röstar ja har tidigare röstat för att trafikens utsläpp ska minska med 30 procent. Förbifarten leder enligt Trafikverket till att trafiken ökar med lika mycket, och alla trafikstudier visar att bilflottans förändring går alldeles för långsamt. Förbifarten leder till ökade utsläpp, inte minskade. Att skriva på långsiktiga löften går bra, men att vidta nödvändiga åtgärder är mycket värre. Det tycks bara Vänsterpartiet och Miljöpartiet klara av.

Om vi ska begära att fattiga länder, som måste ges rätten att utvecklas, också ska hjälpa till måste vi gå före. Vi har stått för nästan alla utsläpp fram till i dag. De är vi som har förstört klimatet, inte de. U-länderna har rätt till samma utveckling och samma utsläpp som vi, så vi måste börja nu, inte i morgon.

I det läget vill högeralliansen och Socialdemokraterna bygga en sexfilig motorväg som till högst 5 procent kan trafikeras av kollektivtrafik. Den ökar utsläppen, och den visar alla andra, i och utanför landet, att det bara är att köra på – det gör ingenting.

Det lite lätt komiska är att med ökande utsläpp stiger havet ännu mer och tränger allt fortare in i Mälaren och förstör vattentäkten. Nu när även länsstyrelsen har insett det här och vill förbjuda byggande under nivån 3,8 meter över normalvattenståndet vore det på sin plats att ta ansvar för det här också.

Nu börjar trafiken minska. Det har den gjort sedan 2008, och nu går det inte längre att skylla på lågkonjunkturen. Trafiken minskar med 1–2 procent per år på många håll, inklusive i Stockholm. Den förväntade trafiken på Förbifarten blir inte 160 000 fordon, utan den blir runt 100 000. Det positiva är att den så kallade Förbifarten faktiskt inte behövs. Därför tror jag inte att den kommer att byggas färdig. Den blir ett monument över en grupp politiker som inte begrep bättre. Vill ni höra till dem, så rösta ja i dag.

Anförande nr 180

A n n - K a t r i n Å s l u n d (FP): Jag tänker ställa samma fråga till dig som jag ställde till Daniel Helldén, Stellan Hamrin. Jag noterade att jag inte fick något svar på den. Hur är det med Vänsterpartiet? Vi har nu lyssnat till varför ni menar att denna väg skulle ställa till sådan stor skala. Är det möjligt för er att regera staden tillsammans med ett parti som så uttryckligt har lovat stockholmarna att Förbifarten ska bli av?

Anförande nr 181

S t e l l a n H a m r i n (V): Vi har val i det här landet för att folk ska få säga sitt, och vi litat på dem.

Anförande nr 182

E w a L a r s s o n (MP): Ordförande! Klimat har ett kön. Jag och Miljöpartiet vill att jämställda investeringar ska gälla för en gemensam framtid. Hur vi fördelar skattemedel påverkar kvinnor och män olika i dag och vilken framtid som våra barn får i morgon. Kvinnor och män har olika beteendemönster grundat på olika livsvillkor, och kvinnor reser mer klimatsmart. De reser kollektivt. Män bör göra mer som kvinnor gör, har vi sagt tidigare här i talarstolen, och vi står fast vid det.

I dag står vi inför ett beslut som öppnar för en storskalig felallokering av kapital och som kommer att låsa upp andra investeringar i infrastruktur och låsa fast Stockholmsregionen i en ohållbar utveckling.

FN:s miljöorgan, UNDP, beskriver i en ny rapport om vägen till en grön ekonomi hur en lång rad kriser när det gäller klimatet, det finansiella systemet och ekonomi i stort har en grundläggande gemensam egenskap, nämligen en storskalig ekonomisk felsatsning. De senaste två decennierna har mycket kapital pumpats in i strukturer som inte är hållbara.

Här står vi nu i Stockholms kommunfullmäktige inför ett maskulinitetsprojekt i världsklass mot stockholmarnas vilja. Trängselskatten skulle användas till kollektivtrafik och vägar inte till en ny motorväg tillhörande en förfluten tid.

Kvinnor i hela Stockholmsregionen förenen eder! Tillsammans kan vi avbryta planeringen av Förbifarten och styra in på den kollektiva framtidsvägen. Det är bara drygt ett år till nästa val.

Anförande nr 183

A n n - M a r g a r e t h e L i v h (V): Fru ordförande! Trafik har kön, säger Ewa. Trafik har klass, säger jag. Vilka kommer att gynnas av Förbifarten? Vilka kommer att åka på Förbifarten? Någon från den borgerliga sidan som har försökt att förhärliga denna monstruösa, omoderna motorväg påstod att den skulle vara så bra för Hjulstaborna eftersom de skulle kunna åka på den. Stellan har frågat detta flera gånger och inte fått något svar: Varför kommer Förbifarten upp i ytläge just i Hjulsta och Akalla i södra Järva och ligger i tunnel under de mer välbärgade områdena? Varför ligger E18, som också går i samma område, i ytläge och inte i tunnel? Det har vi inte fått något svar på, och jag väntar ivrigt på det svaret. Är det några som inte kommer att använda Förbifarten är det de som bor i Tensta, Rinkeby och Hjulsta. Hur många av dem reser i den riktningen, till exempel till Södertälje? Det är inte många som jobbar där. Hur många är det som åker åt andra hållet? Inte många. Det de behöver, det de vill ha och det de efterfrågar är en tunnelbana. Bygg ut tunnelbanan från Hjulsta och Akalla till Barkarby! Det skulle vara en vettig investering.

Låt mig återgå till temat att trafik är klass. Titta hur det kommer att se ut vid Hjulstamotet! Det är Europas största trafikplats med en breddad E18 med oerhörda mängder avgaser. Förbifarten kommer upp på samma ställe. Det kommer att vara en av Stockholms mest miljövänliga platser.

Mina vänner, trafik är klass. Lägg ned det här monstruösa projektet med Förbifarten! Se till att Hjulstaborna och andra stockholmare som vill åka kollektivt får göra det! Och lägg E18 i tunnel i stället för att satsa på det här projektet!

Anförande nr 184

Borgarrådet L a r s s o n (M): Jag blev nästan apostroferad. Du ställer frågan själv, Ann-Margarethe. Hur många av Hjulstaborna åker i praktiken till de södra delarna av Stockholm? Jag tror att du nämnde Södertälje. Ja, det är det som är problemet. Man kan inte åka den vägen i dag. Det är bekymret. Man måste åka via den trafikerade Essingeleden. Man måste åka in via staden. Trafiksituationen i dag gör att vi tror och vet att en koppling mellan södra och nordvästra Stockholm kommer att ge möjlighet för utveckling av företag och nya bostäder, och den kommer också att påverka Hjulstaborna, Tenstaborna, Rinkebyborna, Kistaborna, Akallaborna och Husbyborna positivt.

Anförande nr 185

A n n - M a r g a r e t h e L i v h (V): Hur många av dem har bil, Joakim? Har du frågat det? Har du undersökt det? Det de människor som jag känner i dessa områden vill ha är en bra kollektivtrafik. Se till att de får det i stället för denna monstruösa, omiljömessiga och förskräckliga motorväg!

Anförande nr 186

Y v o n n e R u w a i d a (MP): Vi vill få ett modernt, mänskligt och miljövänligt Stockholm. Vi vill ha ett Stockholm där vi kan lösa dagens transportproblem i form

av trängsel och miljöpåverkan. Samtidigt vill vi att morgondagens befolkning ska kunna transportera sig effektivt och klimatsmart. Det här är en stor utmaning. Det är frågor som har diskuterats väldigt länge.

Jag måste ställa en fråga till er. Varför fastnar ni för *ett* förslag, Förbifart Stockholm? När näringslivet gör investeringar brukar man göra något som heter life cycle cost. Man tittar på kostnaden för projekten ur ett livscykelperspektiv, ur ett miljöperspektiv och ur ett samhällsnyttoperspektiv. Gör man det kan man se att det finns det flera andra alternativ som har utretts som är billigare och miljövänligare och som ger som resultat att folk kan resa. Vi kan öka andelen kollektivtrafik i Stockholmsregionen från 40 procent till 60, 70 eller 80 procent om vi satsar på kollektivtrafik.

Vad hände egentligen med det länsstyrelsen tyckte var ett bättre förslag, Diagonal Ulvsunda? Det var ett miljövänligare och ett bättre ekonomiskt alternativ. Det var mycket mer en förbifart än den motorvägstunnel som kallas, men inte är, en förbifart. Vad hände med det alternativ som SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, tittade på med höjda trängselavgifter och en satsning på kollektivtrafik? Det var det absolut bästa för Stockholms framtid. Varför tittar ni aldrig på de förslagen? Varför jämför ni dem inte? Varför redovisar ni inte de alternativen för stockholmarna så att man kan föra en rejäl diskussion?

Vi har stora utmaningar framför oss. Ekonomin i världen och i Sverige har problem. Vi har klimatutmaningen framför oss. Vi behöver ta ansvar för framtida generationer. Då behöver vi vara ansvarsfulla och lägga de investeringar vi gör på rätt saker. Ni sitter fast i ett gammalt prestigeprojekt som är 50 år gammalt. Ni kunde inte genomföra det då, men ni har bestämt er för att genomföra det. Ni tänker inte med ansvar. Ni tänker inte ekonomiskt. Ni tänker inte på framtiden. Jag vill be er att tänka om, om inte för er egen skull så för era barnbarns skull.

Anförande nr 187

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Fru ordförande! Jag hade inte tänkt gå upp mer i den här debatten mer, men det är härresande att påstå att det inte har diskuterats några alternativ till Förbifarten. Det var 1986 som man började titta på var man skulle kunna ha den här länken någonstans för att komma förbi staden.

Yvonne borde känna till någonting som heter miljöbalken. Där föreskrivs att man måste redovisa olika alternativ när man tar fram förslag till planer. I den planen var Ulvsundadelen var. Men det förkastades bland annat därför att man tyckte att det blev för mycket trafik i innerstaden, det skulle inte avlasta tillräckligt mycket. Därför valde man Förbifarten i stället. Framför allt valde man Förbifarten därför att man tyckte att det var en lysande idé att lägga den i en tunnel. Av 21 kilometer förbifart är 18 kilometer i en tunnel.

Nog tusan, ursäkta, fru ordförande, har man funderat på miljökonsekvenserna i den här delen. Om inte annat har regeringen gjort det väldigt tydligt i sin tillåtlighetsprövning.

Anförande nr 188

Y v o n n e R u w a i d a (MP): Det var väldigt många ord, Ulla Hamilton, men du borde också ha läst den rapport som kom från Statens institut för kommunika-

tionsanalys, Sika, 2007. Där sade man att Vägverket, som det hette på den tiden, inte hade kollat av Diagonal Ulvsunda. Utan att förklara varför hade man valt Dennispaketet, det som nu innebär en motorvägstunnel, som det är men kallas för förbifart. Det är många rapporter som gjorts.

Även du, Ulla, borde veta att WSP, i sin analys av motorvägstunneln, den som kallas förbifart men som den inte är, påpekar de klimateffekter som det får. Det blir koldioxidutsläppsökningar på 30 – 80 procent och en ökning av trängseln mätt i kilometer med fem gånger. Du borde veta att det inte var resultatet av Diagonal Ulvsunda. Läs på, Ulla Hamilton!

Anförande nr 189

S t e f a n N i l s s o n (MP): Jag börjar med att yrka bifall till Miljöpartiets förslag till beslut.

Kostnaden för den här motorvägen, 45 miljarder kronor, är otroligt mycket pengar och för väldigt många omöjligt att greppa. Låt mig därför försöka göra en illustration. 45 miljarder kronor är lika med 450 miljoner hundralappar. Låt oss lägga de här hundralapparna ovanpå varandra i en stapel. Tusen hundralappar, det vill säga 100 000 kronor, blir en stapel på en decimeter. 100 000 hundralappar, det vill säga 10 miljoner kronor, blir en stapel på 10 meter. Vi fortsätter att stapla hundralappar på varandra. Efter att stapeln når 11 kilometer upp i luften har vi pengar till en fjärdedels förbifart. När vi lägger på den sista hundralapp som ni vill ha till denna motorväg är stapeln 4,5 mil hög. Om vi vill kan vi lägga stapeln ned, och då räcker den ända till Södertälje, nej, för resten längre än så, till Järna.

Ett mer jordnära sätt att beskriva hur enorm den här motorvägen kommer att bli, är att säga att varje meter väg kostar åtminstone 2,1 miljon kronor. Från den här talarstolen till Sten Nordins stol i salen är det ungefär 10 meter. Omräknat i förbifartspengar motsvarar avståndet mellan mig i talarstolen och Sten Nordins stol ungefär 21 miljoner kronor.

Det här är naturligtvis rena snurren. Förbifarten kommer med sin enorma prislapp att lägga beslag på i princip alla intäkter från trängselavgifterna från nu till år 2053. Trots att stockholmarna i folkomröstningen röstade för att avgifterna skulle gå till kollektivtrafik och vägar har Moderaterna med stödpartierna på egen hand bestämt att alla trängselavgifter ska gå till vägar, eller snarare en väg, under 40 år framåt. Inga trängselavgifter till kollektivtrafik under de närmaste 40 åren om Moderaterna får fortsätta att bestämma. Några tunnelbanesatsningar talar ni inte om, en motorväg får lägga beslag på 45 miljarder kronor.

Miljöpartiet har lagt fram ett förslag på en ny orange tunnelbanelinje som skulle gå Älvsjö – Liljeholmen – Fridhemsplan – Odenplan – Hagastaden – universitetet. Den skulle skapa nya resmöjligheter mellan södra och norra Stockholm på ett hållbart och oerhört mycket mer effektivt sätt än den här motorvägen. I en ledare i Expressen i maj kallades Förbifarten för ett rent vansinne, med samma argumentation som vi anför nu i den här debatten. Förbifarten är en helt fel prioritering i ett Stockholm som växer. Det ställer stora krav på att vi lägger resurserna på kollektivtrafik som kan transportera människor på en mycket liten yta. Om Förbifarten tillåts lägga beslag på

hundralappar motsvarande en stapel på 4,5 mil innebär det att det inte byggs någon tunnelbanelinje. För oss i Miljöpartiet är det en självklarhet.

Anförande nr 190

Borgarrådet R u d i n (S): Ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare! För mig är det här i första hand ett tillväxtprojekt för Stockholm och hela Stockholmsregionen. Det är ett tillväxt- och jobbprojekt. Det har inte så mycket att göra med trafik egentligen, för trafik kommer vi att förr eller senare behöva hantera i den här staden på längden och på ren. Det är fråga om hur vi gör det.

Att Stockholm växer är för mig i grunden någonting som är positivt. Socialdemokraterna jobbar med att hela tiden hitta möjligheter för att skapa tillväxtmöjligheter för Stockholm. Att bortse från möjligheten att bygga en förbifart innebär detsamma som att säga att Stockholm ska växa på den infrastruktur vi har i dag. Men den mark som vi har kommer inte att räcka. Det kommer framför allt att bli mycket svårare att hålla ihop regionen än om vi får en möjlighet att knyta ihop nord och syd också i det västliga läget. Vi har skärgården i det östliga läget, som stänger in oss på den sidan. Vi måste komma åt de markområden som finns dels runt Mälaren, dels i Södertörn.

Men som jobbprojekt är det här ett ännu viktigare projekt av det skälet att det knyter ihop delar av staden som är i stort behov av utveckling. Det är fantastiskt bra att Förbifarten går till stadsdelar där vi har en låg sysselsättningsgrad. Det kommer att bli mycket attraktivt att investera i de delarna av Stockholm i framtiden.

Tänk er att vi inte skulle ha fått den nya Johanneshovsbron, utan att vi fortsatt skulle ha åkt på Götgatan och stångats fram. När jag växte upp i Hammarbyhöjden, Björkhagen, Gullmarsplan var arbetslösheten högre där än vad den var i innerstaden. I dag är det integrerade stadsdelar av Stockholm. Tänk er att Öresundsbron inte skulle ha blivit av, den som i dag är fullt utnyttjad och som man eventuell tänker bygga till för att kompensera för all den energi som har uppstått i arbetsmarknadsregionen runt Öresundsregionen. Vad hade då hänt med de fantastiska tillväxttal som vi har sett både i Köpenhamn och i Malmö om Öresundsbron inte hade blivit av?

Det här är ett liknande projekt, och argumenten mot projektet som nämnts här i salen stämmer väl överens med de argument som nämnts mot nästan alla sådana projekt – Öresundsbron, Johanneshovsbron, Södra Länken och andra viktiga investeringar i Sverige och som betytt mycket för tillväxten och jobben. Det är likadant med det här projektet. Det är ett tillväxt- och jobbprojekt, inte för i morgon utan för vad som kommer att hända om 10, 30, 40 år. Under hela den tiden som den här trafikleden kommer att generera nya möjligheter för Stockholm att ta emot människor och utveckla företag och idéer i de delar av Stockholm som det här förbinder kommer det också att ge samhällsnytta. Men det tar ingen upp i debatten därför att man har ett väldigt kortsiktigt perspektiv på samhällsnyttan som handlar om att det är trängsel i tunnelbanan just nu. Det ska naturligtvis också lösas. Här vill jag uppmana er för en lite mer offensiv strategi från Miljöpartiets sida. Det är klart att vi ska få ännu mer statliga medel för att bygga ut tunnelbanan.

Bifall till Socialdemokraternas förslag!

Anförande nr 191

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag tror att det här måste vara det dyraste arbetsmarknadsprojekt någonsin: 61 miljarder i trängselskattepengar eller 45 miljarder i 2009 års värde. Det är enorm massa pengar. Du säger att man ska bygga en väg, men det ska betraktas mer som ett arbetsmarknadsprojekt.

Jag skulle vilja veta två saker. Den första är: Hur ska du finansiera kollektivtrafiken? Du säger här att man ska ha mer statliga medel till kollektivtrafiken. Du vore jätteintressant att veta om vi kan få till de medlen och hur i så fall. Den andra är: Du glömmer helt bort den viktigaste aspekten, som jag trodde att du ändå värnade om, det vill säga klimatfrågan och hur den ska klaras när vi bygger denna enorma motorväg som det handlar om. Hur är lösningen på det? Eller är det så underordnat att vi inte behöver diskutera det i detta sammanhang när vi ska lägga 61 miljarder på ett arbetsmarknadsprojekt?

Anförande nr 192

Borgarrådet R u d i n (S): Jag har aldrig sagt att det är ett arbetsmarknadsprojekt. Jag sade att det är ett jobb- och tillväxtprojekt. Glöm inte att under hela den tid som denna investering kommer att vara nyttig för samhället kommer den också att generera samhällsintäkter. Det är inte uppe till diskussion, för det vill ni inte tala om. Men det är klart att det kommer att uppstå jobb i Kista, jobb runt Järvafältet, i Hjulsta och Akalla, och det kommer att uppstå jobb i Skärholmen, i nya Södertörn och så småningom nya boplatser ut över Mälaren. Stockholm kommer att växa. Det är det som är min poäng, och jag ser det som någonting positivt.

När det gäller möjligheten att generera den här typen av intäkter i samhällsekonomiska analyser måste vi se att ett växande Stockholm ska ha sin andel av bruttonationalprodukten. Vi har rätt att kräva stora investeringar av staten för både väg- och kollektivtrafik. För mig är det här starten på förhandlingen med staten om hur staten utöver detta ska betala för kollektivtrafik. För er är det här slutet. Därför är det här för oss ett utvecklingsprojekt. För er är det ett avvecklingsprojekt.

Anförande nr 193

S t e l l a n H a m r i n (V): Jag har väldigt svårt att förstå varför ditt resonemang bara gäller vägar, Tomas Rudin. Vi vill också knyta ihop norr och söder, vi vill knyta ihop öster och väster. Självklart ska vi göra det, för det krävs för Stockholms utbyggnad. Men varför kan det inte ske med kollektivtrafik för de privata arbetsresorna och genom att använda existerande vägar för yrkestrafiken? Löser vi det första problemet blir det yta över till det andra. Då finns det plats för yrkestrafiken på de existerande vägarna med de mindre utbyggnader som föreslagits i andra sammanhang. Varför kan man inte göra så?

Vi ska lösa trafikfrågan sedan, säger du. Men det är nu vi bygger. Det är nu ni tar beslutet att satsa på en sexfilig motorväg som kommer att låsa utvecklingen för 20, 30, 40, 50 år framåt. År 2030 vill ni också att staden ska vara fossilfri. Det går inte på det här viset.

Återigen: Varför inga tunnlar i våra förorter?

Anförande nr 194

Borgarrådet R u d i n (S): En väg kan trafikeras med alla möjliga trafikslag. Både godstrafik, biltrafik och kollektivtrafik kommer att nyttja den här vägen. Det som är det fina är att den förbinder två punkter i Sverige som inte är förbundna sedan tidigare. Det skapas nya markmöjligheter för Stockholm.

För mig är det inte fråga om en ensidig satsning på bilar utan en möjlighet att knyta samman människor mellan nord och syd. Det kan man inte göra med en tunnelbana i samma sträckning – om du tror att folk kommer att vilja resa i en timme mellan nord och syd. Det handlar om en resa på tio minuter mellan Skärholmen och Hjulsta i stället för att resa en timme som det är i dag. Det går fortare, och det faktum att det blir möjligt att komma den vägen fram gör att det kommer att uppstå jobb i båda ändarna, precis som det gjorde när man byggde Johanneshovsbron och Södra länken, precis som när man byggde Öresundsbron. Det uppstår starkare krafter i en arbetsmarknadsregion där det går att kommunicera med olika typer av trafikslag – bussar, bilar, godstrafik.

Anförande nr 195

Birgitta Hansen (MP): Ordförande, ledamöter, alla stockholmare och skattebetalare som vi är här för att representera! En storstad som Stockholm är det perfekta stället att investera i avancerad kollektivtrafik och cykel på, inte motorvägar. All forskning och erfarenhet visar att ju fler motorvägar som byggs, desto mer beroende blir människor av att åka bil. I en storstad med en infrastruktur som baseras på kollektiva transporter blir bilen i stället ett komplement.

I folkomröstningen 2005 om införandet av trängselskatter beslutades att pengarna skulle gå till just kollektivtrafik. Här i kommunfullmäktige har ni moderater, folkpartister, kristdemokrater, centerpartister och, som det ser ut, socialdemokrater samlats i en betongpakt och vill bestämma att pengarna under många år framöver ska plöjas ned under Mälaren i ett gigantiskt feltänkt prestigebygge av två mil sexfilig motorväg som i slutändan kan komma att kosta hur mycket som helst, i likhet med vad som hände med projektet tunnel genom Hallandsåsen.

I folkomröstningen 2005 om trängselskatterna, där det bestämdes att pengarna skulle gå till utbyggnad av kollektivtrafiken, röstade majoriteten för detta i Stockholms stad, inte att pengarna skulle gå till nya motorvägar. Enligt en Demoskopundersökning utförd i mars förra året var 56 procent av stockholmarna emot den så kallade Förbifarten. Endast 34 procent, det vill säga en tredjedel, ville prioritera Förbifarten framför kollektivtrafiken. Det här visar att även många socialdemokratiska och borgerliga väljare anser att den så kallade Förbifarten inte är något som ska byggas utan vill ha en utbyggd kollektivtrafik.

Jag vill därför uppmana er som sitter i den här församlingen att ta ert ansvar och respektera resultatet i folkomröstningen. Säg nej till det här hopplöst miljöfientliga och föråldrade projektet och ja till en modern levande stad för människor och inte för bilar. Rösta nej till Förbifarten!

Anförande nr 196

K a t a r i n a L u h r (MP): Fru ordförande! Förutom den oerhört viktiga klimatfrågan finns det en hel del andra problem med Förbifarten, och jag tänkte ta upp några av hälsoaspekterna.

Dålig luft och buller är problem som vi ständigt brottas med vad gäller Stockholms-trafiken. De är inga nya påhitt. Effekterna blir dock förstärkta om man lägger en sexfilig motorväg i en två mil lång tunnel. Att luften i tunneln kommer att bli väldigt dålig vet vi. Man har beräknat att mellan 15 och 30 personer per år kommer att gå en för tidig död till mötes på grund av exponering för höga halter av bilavgaser efter att ha kört i tunneln. Om fler känsliga personer, till exempel barn och äldre, åker i tunneln kommer antalet att öka.

Man bör fråga sig vad som händer med luften utanför tunneln. Om man inte ventilerar ut luften kommer sikten att bli så dålig att det inte kommer att gå att köra där. Det har man såklart löst med något slags ventilationstorn som installeras på olika ställen i tunneln. Miljöförvaltningen har räknat ut att den utventilerade luften blandas ut så pass väl efter ett tag att den inte utgör något akut hälsoproblem. Ändå sätter Trafikverket ett litet frågetecken ifall det är lämpligt att till exempel Vinstagårdsskolans friskluftsintag är riktat mot detta Förbifartens ventilationstorn och anser att det ska studeras särskilt.

Det har tidigare diskuterats att luften från tunneln ska renas innan den ventileras ut, men de befintliga reningsmetoderna är dyra och fungerar ganska dåligt. Därför har man slopat det. Man kan därför tänka sig att fler som kör i tunneln riskerar att exponeras för dålig luft.

Många av dem som bor nära planerade påfarter och avfarter eller där vägen går i helt öppet läge bekymrar sig för förutom dålig luft för ökat buller. Troligast gör de rätt i att oroa sig för det. I Trafikverkets svar till dessa personer finns det dock fler saker att oroa oss för. Många bostäder till dem som är oroliga ligger utanför Trafikverkets bullerskyddsåtagande. Trafikverket hänvisar därför dessa personer till Stockholms stad för bulleråtgärder. Jag skulle tro att det innebär ytterligare en påtaglig kostnad för Stockholms stad.

I övrigt kommer bullret att öka även i de berörda naturreservaten, både på grund av biltrafiken och på grund av nya friskluftsintag, och viktiga naturvärden riskerar att gå förlorade.

Sammantaget är det uppenbart att många kommer att drabbas av negativa hälsoeffekter på grund av Förbifarten. Det är en kostnad som ännu inte har beräknats i Förbifartens gigantiska finansiering. Såklart säger vi nej till Förbifarten.

Bifall till Miljöpartiets reservation!

Anförande nr 197

Borgarrådet L a r s s o n (M): Efter det senaste inlägget från Miljöpartiet undrar man varför Miljöpartiet inte mer driver frågan att förbjuda samtliga tunnlar, samtliga broar, samtliga bilar och så vidare. Om det är så som Katarina Luhr beskriver kan skälet till att Förbifarten ligger i en tunnel inte ens finnas. Orsaken till att 18

kilometer hamnade i tunneln var just miljöaspekten. Nu får vi höra att tunneln är det absolut värsta alternativet. Det kommer att leda till en för tidig död för människor som trafikerar detta. Då måste Miljöpartiet rimligtvis vara emot tunnlar, mot transporter. Jag vet att ni i Miljöpartiet var emot transporter någon gång på 90-talet och hade roligt åt det här i salen. Politiken har möjligen reformerats något nu. I er politik säger ni inte uttalat att ni är emot transporter, men jag tycker att det låter så här i dag.

Jag brukar inte ofta applådera när Tomas Rudin gör inlägg i talarstolen, men jag var väldigt tacksam för hans anförande här i dag. Det han sade är precis vad det här handlar om. Det handlar om att förbinda människor, se till att vi får möten mellan människor, se till att man har möjlighet att arbeta i nordväst och bo på andra sidan och snabbt kunna transportera sig mellan arbetsplats och hem och se till att transporter fungerar mellan företag och se till att näringslivet utvecklas. Det handlar om mark, om att fastigheterna ökar i värde. Det blir lättare att få byggt, vi får fler bostäder etablerade runt om i staden och vi ser till stadens tillväxt. Jag håller helt och hållet med Tomas Rudin. Det är stadens tillväxt det är fråga om. Det handlar om att människor vill flytta till Stockholm, och de ska kunna flytta till vår ytterstad.

Då blir jag lite betänksam när jag hör vänsterpartister i talarstolen uttryckligen säga att bostadsutvecklingen inte ska ske i ytterstaden. Det är det Stellan Hamrin nu säger när han säger att vi fokuserar för mycket på bostadsutvecklingen; det kräver en massa infrastruktur. Ja, just det, och bostadsutvecklingen kräver infrastruktur, liksom att infrastrukturen i sig leder till en bostadsutveckling. Vi får fler bostäder på plats, vi får bättre utveckling för staden, vi får mer pengar när människor flyttar in till Stockholm för att utveckla staden för. Allt detta sker för att politiken hör samman. Man kan inte dra ett sträck över all infrastruktur och säga att staden inte kan utvecklas mer. Vi sätter stopp här, som Miljöpartiet kanske önskar. Vi ska inte utveckla staden mer, vi ska inte få fler att flytta till Stockholm. Men så är det i dag.

Det är en attraktiv storstad, och det kräver sådana här beslut, det kräver beslut om förbifart, citybana och så vidare. De hör samman.

Anförande nr 198

S e b a s t i a n W i k l u n d (V): Jag tänkte på att det här blir så dyrt och hur viktig Förbifarten är för alla som bor kring mynningarna till Förbifarten. Samråd har ju försiggått under en ganska lång tid, men varför framkommer inte alla de negativa sakerna för sakägarna, för de boende och så vidare? Jag en fråga som har ställts flera gånger: Varför ska Förbifarten gå i ytläge just över områdena Järva och Skärholmen? Det har också Stellan Hamrin tagit upp flera gånger.

Anförande nr 199

Borgarrådet L a r s s o n (M): Jag skulle vilja påstå att där Förbifarten hamnar i ytlägen där kommer vi att få se de bästa resultaten av just Förbifarten. Där kommer knytpunkterna att kunna blomstra. Det är som med utvecklingen av Kungens kurva för Botkyrka och södra delen av staden. Lika stor är potentialen i Järvafältet, Järfälla och så vidare. De knytpunkterna förs samman.

Sedan är 18 kilometer i tunneln, med vissa tillfartsmöjligheter. Det kommer att avlasta en del av förörterna, som vi ser det. Men jag tror att den absolut största

utvecklingen kommer att ske nordväst om staden och söder om staden, tack vare den här sammankopplingen mellan dessa stora delar av Stockholm.

Anförande nr 200

K a t a r i n a L u h r (MP): Vi i Miljöpartiet är inte emot tunnlar i stort. Vi är emot att människor exponeras för avgaser i en mängd som gör att det blir farligt för dem. Vi är inte heller mot bilar per se. Vi är emot trängsel, buller, klimateffekter och dålig luft. Det finns ett sätt att åtgärda detta: att bygga ut kollektivtrafiken. Det försvåras med det här beslutet.

Anförande nr 201

Borgarrådet L a r s s o n (M): Faktum är, Katarina, att det kan vara precis tvärtom. Förbifarten kommer att leda till en stor bostadsutveckling till exempel i Skärholmen och kring Kungens kurva. Jag tror att en större bostadsutveckling kommer att göra att vi snabbare kommer att få se snabba tvärsåvägsförbindelser i södra delen av staden.

Det är stadens tillväxt som gör att det också blir tillväxt på ett antal spårförbindelser, och kollektivtrafiknära boenden gör att det krävs nya typer av förbindelser. Förbifarten kommer att vara positiv för hela staden. Det är inte så att Stockholms stad inte är delaktig i utvecklingen av kollektivtrafiken. Titta på vad som sker just nu. Vi fattar inte bara beslut om Förbifarten. Vi har Citybanan som om några står färdig. Den tror jag att ni är positiva till, och den går på spår. Ni säger att det inte händer någonting, men den finns. Det händer saker.

Anförande nr 202

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det är lite komiskt att höra dig, Joakim. Vad ni håller på med är urban sprawl. Ni sprider ut staden på ett ohämmat sätt, långt ut. Om det är någonting vi behöver är det mer infrastruktursatsningar. Du försökte påstå att vi är emot all typ av infrastruktur. Jag skulle säga att du är emot all infrastruktur. Här går alla pengar till att bygga den här Förbifarten. Du plöjer ned 45 miljarder rakt ned i en motorväg. Här behöver vi bra infrastruktur, vi behöver annan infrastruktur.

I andra sammanhang pratar du om kollektivtrafiknära lägen och att ni ska bygga ut tunnelbanan. Men var har ni finansiering för sådana projekt? Var kommer de in någonstans? Här slänger ni i väg en massa pengar, helt i onödan i ett projekt som inte behövs och som kommer att leda i helt fel riktning både när det gäller bostadsbyggande, klimatmålen och när det gäller folks möjligheter att åka kollektivt och bli av med bilberoendet. Då står du här och säger att vi är emot infrastrukturprojekt.

Hur ska ni finansiera er kollektivtrafik?

Anförande nr 203

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Det är jättebra att ni staplar hundralappar och ser hur långt de räcker. Det hoppas jag att ni gör när ni utvecklar er politik framöver, stapla på bara! Det är viktigt att analysera era ekonomiska abrovinklar.

Det är inte så att spårbunden trafik inte kostar. Det vet vi eftersom vi vill bygga spårbunden trafik. Du kan titta på vad spårbunden trafik kostar per kilometer. Försök

hitta de här slantarna. Vi ser till att ha finansiering när vi vill ha en tunnelbana till Nacka, när vi vill ha tvärförbindelser och så vidare. Citybanan är som sagt snart klar. Har ni glömt det? Det är inte så att vi struntar i kollektivtrafiken, men det här behövs.

Vi sprider inte ut staden. Staden ser ut som den gör, och vi måste se till att hela staden utvecklas. Jag ser inte hur Miljöpartiet tar ansvar för våra ytterstadsdelar när man säger nej till Förbifarten.

Anförande nr 204

Stellan Hamrin (V): Fru ordförande! Att Joakim kan säga att jag är emot bostadsutvecklingen visar bara att han själv är fullständigt blockerad vad gäller kollektivtrafik. Självklart vill vi ha bostadsutveckling, massor med nya passivhus, klimatsmarta hus på massor av olika ställen, men man måste inte åka bil till jobbet för att man bor i de här husen. Man kan faktiskt precis lika gärna åka kollektivt om vi bygger ut kollektivtrafiken för dem för 50 miljarder kronor, eller vad det nu blir som ni vill satsa på Förbifarten. Man kan åka buss på vägarna, och det går precis lika fort som att åka bil. Det går dessutom fortare, för Förbifarten är så himla lång eftersom den går utanför staden på vissa delar. Låt yrkestrafik använda de vägar vi har i dag och bygg ut kollektivtrafiken så att vi kan göra arbetsresorna på dem. Då löser vi faktiskt en stor del av problemen.

Långa tunnlar klarar inte luften. Det är Trafikverket som säger att det dör 20 eller 30 personer varje år på grund av det ni vill genomföra.

Anförande nr 205

Borgarrådet Larsson (M): Det är bra att vi får reda på att även Vänsterpartiet är inne på att förbjuda långa tunnlar. Då vet vi det. Det är intressant konsumentupplysning, tycker jag, att Miljöpartiet och Vänsterpartiet är noga med att utveckla förorter, ytterstaden, men på ett sätt som gör att man förbjuder privatbilismen. Du står och säger, Stellan, att ni vill förbjuda privatbilismen. Ni vill se till att människor inte ska kunna åka om man inte handlar om yrkesutövning. Det är vad du säger. Då behövs ingen förbifart, för då ska målarna och elektrikerna vara de som åker på Essingeleden.

Jag tycker faktiskt att det ska bli intressant att gå in i valrörelsen med dina argument i ryggen.

Anförande nr 206

Awad Hersi (MP): Ordförande! Den här debatten blir mer och mer intressant. Alliansen säger ofta att Stockholm blir sårbart utan förbifart. Jag säger att det är feltänkt, det är att köra in i väggen. Förbifart Stockholm är inte att satsa på framtiden. Förbifart Stockholm är att leka med människors hälsa och att svika den kommande generationen.

Miljöpartiet tänker på miljön och på människorna. Vi tar ansvar, vi säger stopp: Bygg inte Förbifart Stockholm!

Jag har en fråga till Alliansen och Socialdemokraterna: Varför offras miljön mest i förorterna?

Det finns en del aspekter i underlaget som är dåligt utredda, bland annat konsekvenserna för lokalbefolkningen. Det är tydligt att konsekvenserna blir stora från Förbifarten för lokalbefolkningen. Därför har man inte velat studera närmare. Enligt studier som gjorts framgår att partikelhalterna kommer att bli 4 000 mikrogram per kubikmeter i rusningstid i snitt över året, vilket är tio gånger högre än i Södra länken, hundra gånger högre än vid Hornstull.

En annan sak är att alla vet att en enorm motorväg fungerar precis som en mur. Politiker och tjänstemän upprepar ofta att miljonprogramsområdena behöver flera kontaktytor och sammanlänkning som ska knyta dem ihop med den övriga staden. Men när staden är i aktion och planerar jättemotorvägar gäller inte det längre. Det finns en klar kontrast mellan era stora ord och praktisk handling avseende stadsplaneringen i ytterstaden. Alliansen ser inget hinder att planera sexfilig motorväg och samtidigt vilja ha en promenadstad. Vi prioriterar större satsningar på kollektivtrafiken.

När det gäller hälsan för lokalbefolkningen vet vi att ljudnivåerna kommer att öka med 35 decibel. Det kommer inte att vara hälsosamt för de barn som får åka runt Hjulsta till olika skolor.

Anförande nr 207

B e n g t S a n d b e r g (S): Ordförande, kommunfullmäktige! Diskussionen har fått lite övertoner, tycker jag. Vi löser hela klimatfrågan med, eller rättare sagt handlar hela klimatfrågan om, Förbifart Stockholm eller inte.

Jag använder min bil i jobbet varje dag. Jag bor i Solberga i Älvsjö och jobbar i Solna Centrum. På måndagar tar det mellan 45 minuter och en timme och en kvart att åka.

Jag har en fråga till er som är så oerhört negativa till förslaget: Är det bra miljöpolitik att ha tusentals bilar stående stilla på Essingeleden varje dag? Är vi som gör det miljöaktivister? Det är ett mycket märkligt resonemang från er, som om bilarna skulle försvinna. Är det så att man väljer att åka bil av något märkligt intresse av att förstöra miljön? Ska vi förbjuda dem som använder bilen i dag till och från jobbet, eller var man nu åker, genom Stockholm att göra det? Hur ska vi lösa det?

Ni säger att vi måste satsa på kollektivtrafik. Specificera lite! Om vi bygger ut kollektivtrafiken, ska vi ta bilen på bussen, för många behöver bil på jobbet? Vi kan inte bara säga att allting löser sig med att säga ja till kollektivtrafik. Om vi hade haft samma trafiknät som för tio år sedan skulle det ha varit fullständigt kaos i dag. Det skulle vara fullständigt orimligt. Det hade varit köer förmodligen ända till Järna, apropå hundralapparna. Köerna hade varit ända till Järna och stått still. Det är vad det handlar om.

Det är väl bättre att alla de som behöver bil för att åka förbi Stockholm inte åker genom Stockholm utan åker förbi Stockholm. Jag tycker att det är klok miljöpolitik. Vad kostar köandet? Vad kostar det att folk sitter i bilkö i stället för att jobba? Det borde någon räkna på.

Anförande nr 208

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Förseningarna i kollektivtrafiken kostar ungefär 5,5 miljarder. Biltrafikens del av förseningar motsvarar ungefär en miljard.

Hur man ska ta sig fram med kollektivtrafiken: Det är klart att man inte ska ta bilen i kollektivtrafiken. Vad man kan göra är att införa trängselavgifter på Essingeleden. Och det visar alla utredningar, även Trafikverkets. Det är den enda åtgärd som gör att man kommer fram på Essingeleden även när Förbifarten eventuellt är byggd. Det är så man löser den frågan. Det är en ganska enkel sak. De som verkligen behöver bilen kommer fram, och de andra låter bli att ta bilen.

Du sade att du bor i Solberga och jobbar i Solna, Bengt. Vi har föreslagit en utmärkt tunnelbanelinje som bland annat går den sträckan. Då behöver du inte din bil, utan du kan åka med tunnelbana i stället och lägga pengarna på rätt ställe.

Anförande nr 209

B e n g t S a n d b e r g (S): Nu har jag ett jobb där jag behöver använda bil, och jag använder den varje dag i jobbet när jag åker ut på förhandlingar och annat. Det är ett anställningsvillkor, och det gäller nog rätt många. Man använder bilen i jobbet och inte bara till jobbet.

Jag ska göra en liknelse. Vi har på våra akutsjukhus i dag nästan en akut infarkt i och med att akutmottagningarna är utbyggda för det antal personer som vi hade för 25 år sedan. Vi kan inte säga att det är förbjudet att bli sjuk, utan vi får bygga ut akutmottagningarna så att de motsvarar behovet. Detsamma gäller för trafik. Är behovet stort och vi inte ska sitta still i bilarna utan åka då kanske man får bygga bättre vägar.

Anförande nr 210

S e b a s t i a n W i k l u n d (V): Som Daniel Helldén sade är de enda sätten att stoppa köerna och trängseln ekonomiska styrmedel såsom trängselskatt samt utbyggd kollektivtrafik och andra sådana lösningar. Det står i ärendet, i underlaget, att Trafikverket menar att det blir två timmars köer på Förbifarten direkt. Lite längre framåt i tiden lär det bli ännu mer köer. De som leder tycker att det ska byggas ännu mer på det här sättet, och då kommer köerna att vara enorma till sist.

Anförande nr 211

B e n g t S a n d b e r g (S): Kan du tänka dig att lösa det genom att riva Essingeleden som en miljöinvestering? Är det realistiskt?

Anförande nr 212

A n n - K a t r i n Å s l u n d (FP): Ordförande, kommunfullmäktige! Den här debatten har väl om någon visat att det finns en vattendelare mellan de partier som bejaktar att Stockholm växer, som bejaktar att vi binder samman nord och syd och som tror på både Förbifarten och kollektivtrafik och de partier som med munnen säger att de visst bejaktar tillväxt och visst vill ha bostadsbyggande men som vid andra tillfällen i fråga om till exempel bostadsbyggande vill att det ska vara mindre än vad det var tänkt från början.

Vi kan tydligt se hur det är och hur vi vill ha vårt Stockholm. Vi vill ha ett dynamiskt Stockholm. Vi bejaktar att Stockholm växer. Vi tycker att det är väldigt bra att

Stockholm blir en ännu större, roligare och livligare stad. Det är utgångspunkten för det hela, och det ska vi inte glömma bort.

Jag bor själv i ytterstaden där Förbifarten kommer att gå förbi. Jag vet att det spelar en väldigt stor roll. Man talar om att det är dåligt för vissa ställen. Längs Förbifarten finns två utpekade företagsområden, Vinsta och Lunda. Jag kan lova att under många år har folk där frågat: När kommer Förbifarten? Till dem som tycker att man inte ska åka så mycket bil kan jag säga att i det aktuella området ligger Schenker, ett transportföretag för långtradartransporter. Vad man än tycker om de transporterna är de väldigt viktiga för försörjning av varor i vårt land. Lastbils- och långtradarförare kan inte jobba hemifrån någon dag i veckan.

Trafik, klass och kön – jag blir lite förskrämd när jag hör det. Många blev ganska förskrämda när Ann-Margarethe Livh med emfas påstod att i Hjulsta finns det ingen som har råd att ha bil. Jag vet att det finns många som har bil där.

Jag har ställt en fråga hur det kommer att bli efter valet. Det tydliga svar jag fått är att Miljöpartiet och Vänsterpartiet räknar med en gemensam majoritet på 51 procent. Vi får väl se hur det blir med det i framtiden.

Anförande nr 213

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Ann-Katrin Åslund säger att ni vill få en roligare och livligare stad, och då ska vi bygga en motorväg för alla pengar som kommer fram i den här staden från ett alldeles utmärkt system med trängselavgifter. Jag kan inte riktigt se logiken i det.

Jag skulle vilja veta, Ann-Katrin Åslund, hur ni i Folkpartiet ska lösa frågan om kollektivtrafiken. Hur ska ni finansiera kollektivtrafiken? Jag vet att du känner till Järva av förklarliga anledningar och de tunnelbanesatsningar som man vill ska göras där ute. Hur ska ni finansiera dem? Hur ska ni kunna bygga ut kollektivtrafiken när det inte finns några pengar eftersom ni binder upp alla pengar? Hur gör ni för att komma dit?

Långtradore, ja, men majoriteten av dem som kommer att färdas på Förbifarten kör personbilar, och de kan åka med kollektivtrafik. Jag vill bara veta: Hur gör ni?

Anförande nr 214

A n n - K a t r i n Å s l u n d (FP): Jag tycker att det hela verkar konstigt. Hur ska man ta sig i trafiken från den delen av staden bort till Skärholmen? Även om det finns kollektivtrafik kommer man att behöva någon form av tunnel eller bro. Jag har förstått att ni gillar broar bäst. Men det kommer att gå bussar på Förbifarten, om jag inte är felunderrättad. Det ska inte vara enfiligt i tunneln. Sexfiligt trodde jag att det skulle vara.

När det gäller finansieringen vet du mycket väl att uppgörelsen om Stockholmspaketet innefattar flera trafiklösningar, också kollektivtrafik. Man är på gång med andra förhandlingar. Det här är inte slutet, utan man måste göra mycket mer. Det är väl ingen som hävdar att Förbifarten är i stället för kollektivtrafiken.

Anförande nr 215

A n n - M a r g a r e t h e L i v h (V): Vilken kul stad det kommer att bli med den här motorvägen! Vad kul vi kommer att ha det i Tensta och Hjulsta med all den klimatpåverkan som vi kommer att få och all den orenade luft som kommer att komma ut från tunneln! Vi kommer att ha det superroligt, både du och jag, Ann-Katrin Åslund.

Jag tycker att det är märkligt att ni i ett parti som Folkpartiet, som glatt sätter sig och styr tillsammans med Kristdemokraterna och genomför det mesta omoderna gammalmodiga vårdnadsbidrag som någonsin har genomfört i svensk politik, frågar hur man kan styra tillsammans med någon som man inte delar politisk uppfattning med. Det tycker jag är väldigt märkligt. Som andra kloka företrädare har sagt har vi ett val 2014, väljarna får rösta. Jag skulle verkligen önska att vi samtidigt med valet kunde ha en folkomröstning om Förbifarten. Nu kommer vi inte att kunna ha det, men väljarna kommer att lägga sina röster på partierna beroende på om de är för eller emot Förbifarten. Då kommer vi att få se.

Anförande nr 216

A n n - K a t r i n Å s l u n d (FP): Jag vill understryka att jag inte frågade hur ni kan regera, utan jag frågade: Kommer ni att regera? Det är en jättestor skillnad, skulle jag vilja säga.

Man kan diskutera vårdnadsbidraget, som ni inte gillar, men det handlar om 50 familjer.

Anförande nr 217

S t e l l a n H a m r i n (V): Samhällstillväxt förutsätter lönsamhet. Det är en gammal god liberal dogm. Andreas Carlgren, regeringens förra miljöalibi, godkände motorvägen genom att visa att den var lönsam. Det gjorde han utifrån följande premisser. Biltrafiken ökar med 70 procent till 2030. Realinkomsten stiger med 2 procent per år. Sysselsättningen ökar med nästan 3 procent per år. Oförändrat bilinnehav, oförändrat körkortsinnehav, bensinpriset om sex sju år är drygt 15 kronor, oljepriset är 76 dollar per fat, byggstarten sker 2010.

Inget av detta kommer att uppfyllas. Förbifarten är enligt alla juridiska och realekonomiska bedömningar olönsam.

Anförande nr 218

A n n - K a t r i n Å s l u n d (FP): Det var Öresundsbron, och det var tvärsparbanan från Alvik till Sickla. Vi har många exempel på sådant som i det skedet sades vara olönsamt. Frågan är: Tror man att det här är viktigt, eller vill man göra som ni och säga att det inte är viktigt? Vi har hört att det vore bättre om man cyklade. Jag kan tänka mig apropå klass och kön: Ska en småbarnsmamma i Skärholmen som jobbar i Kista cykla till sitt jobb? Glöm inte tvärsparvägen.

Anförande nr 219

E w a S a m u e l s s o n (KD): Att Stockholm växer som aldrig förr har många talare redan varit inne på. Människor flyttar hit trots trängseln. En miljon invånare skulle vi bli 2030. Den nya prognosen är en miljon år 2024. Vi lider i dag av att

tidigare förslag till infrastruktursatsningar inte blev antagna, och nu måste Stockholm ta stora tag när det gäller att satsa på både kollektivtrafik och vägar.

Förbifarten, som vi i dag särskilt diskuterar, är en jättestor, för att inte säga gigantisk, infrastruktursatsning. Det handlar inte enbart om trafik, utan den möjliggör också utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. Vilka vill arbeta i eller vilka vill flytta till områden som inte har infrastruktur?

Förbifarten ökar framkomligheten i nord—syd-riktningen och sammanlänkar regionen i länet, men den påverkar också trafiksituationen i centrala delar av staden. Stockholms stad tar sitt ansvar när det gäller framkomligheten inom staden med den framkomlighetsstrategi som finns. Kristdemokraterna har lyft fram att det också ska finnas kollektivtrafikkörfält på Förbifarten. Bussar är som bekant också kollektivtrafik.

Att kollektivtrafiken ska utvecklas råder det ingen oenighet om. Det är verkligen bra, men jag vill understryka när vi pratar kollektivtrafik att vi ska se den mångfald som finns. Bussar nämnde jag, spårbunden trafik också, men vi ska inte glömma båtpendling som en möjlighet som vi ska arbeta vidare med. Jag tror ändå inte att vi kommer att nå dithän att kollektivtrafiken helt kan utesluta bilen. Stockholm behöver därför också vägar. Bilen finns, och den kommer att behövas även framöver, men kraven på en bättre teknikutveckling ska leda till en ännu mer miljövänliga fordon. Bilen ger också frihet. Den kan underlätta vardagen för många människor, småbarnsfamiljerna som efter arbetstiden ska skjutsa sina barn till olika fritidsaktiviteter, bara för att nämna något.

Som kristdemokrat vill jag understryka det jag inledningsvis sade, att det handlar om både och, inte antingen eller, alltså fungerande kollektivtrafik och vägar.

Bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 220

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Ewa Samuelsson tror inte att kollektivtrafiken kommer att utesluta bilarna. Det tror jag inte heller, men det är inte det som är problemet. Problemet är att alla prognoser visar att bilarnas andel av transporterna i Stockholm ökar på bekostnad av kollektivtrafiken. Vi har satt upp som mål att kollektivtrafiken ska öka på bekostnad av bilarna. Det är precis tvärtom som händer. Biltrafiken ökar med 50 procent till 2030, och i detta ligger denna förbifart.

Problemet är inte det du säger, utan problemet är att det blir mer och mer bilar och inte tvärtom. Du säger att det ska vara både och. Hur ska du finansiera den kollektivtrafik som du vill ha, om man bortser från några bussar i tunneln? Hur ska ni finansiera kollektivtrafiken i Stockholm när alla trängselpengar är upplåsta i Förbifarten, 50 miljarder i dagens penningvärde?

Anförande nr 221

E w a S a m u e l s s o n (KD): Det är intressant att du säger att andelen bilar ökar. Vi har nyss från flera hört att det är färre som köper bilar, det är färre som kör bilar och det är fler som åker kollektivt. Vad är det som gäller?

Jag tror att vi måste planera för naturligtvis både kollektivtrafik och vägar. Just nu är den stora satsningen Förbifarten. Det beror på att vi inte tidigare har fattat de beslut som borde ha fattats så att vi kunde vara i ett annat läge i dag. Men Förbifarten måste fram.

Anförande nr 222

Stellan Hamrin (V): Det ingen över huvud taget har nämnt är att energibristen ökar och priserna ökar. Vilken småbarnsfamilj tror du åker bil när bensinen kostar 25 kronor litern? Det är den typen av ekonomiska styrmedel som gör att bilismen minskar. Man väljer att låta bli bilen därför att det blir för dyrt, och ännu fler låter bli att välja bilen om det finns bra kollektivtrafik. Då behövs inte Förbifarten.

Det finns inga bussfiler på Förbifarten. Det är inte möjligt att bygga sådana därför att uppfarterna inte tillåter det. Det blir inga bussfiler på Förbifarten. Återigen: Varför är inte ni för tunnlår i förorterna?

Anförande nr 223

Ewa Samuelsson (KD): Ni pratar alltid om bensindrivna bilar. Utvecklingen går framåt. Elbilarna ökar mycket mer i dag, och det finns hybrider och så vidare. Det är inte bara bensinbilar. Ju mer teknikutveckling går framåt desto mer kommer de miljövänliga bilarna öka i antal. När vi i Stockholms stad köper nya bilar ser vi till att köpa miljövänliga bilar. Vi ska vara ett föredöme.

Anförande nr 224

Patrik Silverudd (FP): Fru ordförande! Man kan bli lite orolig och möjligen osäker på sig själv varje gång man håller med Tomas Rudin, men jag måste erkänna att han på ett lysande sätt framförde de flesta argument som jag ville lyfta fram i dagens debatt om Förbifarten. Jag ska därför inte på klassiskt machomanér upprepa dem.

I grunden handlar det om huruvida vi tror på utvecklingen eller inte, om vi tror och för all del därmed vill att staden och regionen ska växa. Det kommer inte att räcka med bara kollektivtrafik hur vi än vrider och vänder på det, inte nu och inte under överskådlig framtid. Med en infrastruktur som vi måste bygga menar jag inte bara vägar och spår, inköp av bussar och tåg, utan även möjlighet att jobba och kommunicera. Förbifarten kommer att underlätta detta i en sammanhållen region, en region om kan växa på ett hållbart sätt.

Det finns en stor enighet, med givetvis olika satsningsnivåer men ändå, om att göra mycket stora kollektivtrafiksatsningar i vår region. Men det räcker som sagt inte med kollektivtrafik, inte enbart. Jag är glad över att vi tar det här beslutet i dag. Jag är glad över att vi gör det tillsammans med Socialdemokraterna så att det garanteras att det inte rivs upp om det, Gud och hennes änglar förbjude, det skulle bli en annan majoritet i denna sal efter valet.

Jag tror på utveckling och en Stockholmsregion som fortsätter att vara en av Europas snabbast växande regioner. Med det, fru ordförande, yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 225

S e b a s t i a n W i k l u n d (V): Jag tänkte tala lite om vad det blir för trafik som rör sig i den där tunneln. Alla har väl läst utredningen om kollektivtrafik, köpcentrum, bussresande. Det blir bökigt och svårt. En annan fråga är säkerhetsaspekten, som tas upp i handlingarna. Storstockholms brandförsvaret menar att man måste lösa problemet med köerna, annars måste farligt gods ledas runt, bort från Förbifarten. Vad gör vi med det?

Vidare har vi den dåliga luftkvaliteten inne vid tunnelnars påfarter. Trafikverket har gjort en studie som visar att det är förknippat med stora hälsorisker när man kör på Förbifarten. Det gäller framför allt motorcyklar, kanske buss, äldre bilar, så det är ny utrustning man ska ha i sin bil. Det försvinner fler och fler fordon som ska kunna köra på Förbifarten. Det blir allt dyrare, mer än dessa 45 miljarder.

Anförande nr 226

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Jag tänkte bara ställa några frågor som jag inte tycker att jag har fått några svar på. Jag tänkte fråga Ulla Hamilton, Ann-Katrin Åslund, Joakim Larsson, Ewa Samuelsson med flera: Hur ska ni göra med Stockholm när ni pytsar in dessa pengar i den väg som ni tycker att ni så väl behöver? Hur ska ni göra med den kollektivtrafik som ni hela tiden pratar om och där ni inte kan förklara hur det ska finansieras? Hur kan ni förklara för stockholmarna att de enorma belopp som pumpas in i det här projektet fram till 2053 går in i bilväg? Ni försöker prata om att det finns möjligheter till kollektivtrafik, samtidigt. Hur ska det gå till? Hur löser ni denna ekvation?

Det låter lite grann som historien om Särimer. Man äter och äter, och det finns ändå en massa pengar kvar. Man kan klara allt på en gång. Jag vet inte hur det hela ska gå till. Hur ska ni bygga tunnelbanan till Barkarby? Hur ska ni bygga tunnelbanan till Gullmarsplan? Hur ska ni klara av Nackaprojektet? Hur ska vi göra med tunnelbanan till Hagastaden? Hur ska vi göra med de andra spårsatsningarna? Hur ska vi klara av detta enormt stora behov av kollektivtrafik som finns? Det är kollektivtrafik stockholmarna vill ha. Stockholmarna säger ingenting annat än att de behöver kollektivtrafik, de behöver bra sätt att ta sig fram. De vill inte ha den stad som är i dag och som ni försöker planera för där bostadsbyggandet ska ske i områden runt en stor motorväg. Joakim Larsson har myntat så fint begreppet trafikkrater. Man ska bygga bostäder där det går 200 000 bilar. Hur ska ni klara kollektivtrafiksatsningarna?

Jag vill ha svar på en liten fråga som har betydelse men som på något vis har försvunnit. Det är som att de små kaninerna har hoppat ned i marken och inte dyker upp någon gång. Det är klimatfrågan. Det finns ingenstans när det gäller Förbifarten att man skulle klara klimatmålen om man genomför detta projekt. Vad man behöver göra är att låta bli det största vägprojektet någonsin i det här landet. Men ni struntar helt och fullt i det. Ni tycker väl att man började prata om den här vägen så länge sedan, och då pratade man inte om klimatmålen. Därför kan man strunta fullständigt i dem. Andra projekt kan över huvud taget inte förverkligas. Vi kan inte fortsätta på det här viset.

Jag beklagar att Sten Nordin inte kan delta. Han kan inte göra så mycket åt att han sitter i Trafikverkets styrelse och är jävig i frågan. Men jag tycker att det är jättein-

tressant att han samtidigt på sin blogg kommenterar frågan mycket och säger att Förbifarten är ett klimatprojekt. Då undrar jag om det är Sten Nordin som finansborgarråd eller Sten Nordin i Trafikverkets styrelse som säger dessa fantastiska ord om detta projekt, som ju är en katastrof!

Anförande nr 227

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Finansborgarrådet får nog tala, så du behöver inte vara orolig över vilken hatt han använder.

När det gäller frågorna trodde jag faktiskt att Daniel Helldén var medveten om att det pågår en förhandling, det sitter en kommitté under ledning av H G Wessberg som just tittar på hur man ska hitta finansiering för flera av de projekt som du radade upp. Där har man tittat på exploateringen i anslutning till detta och vad man kan hitta för finansieringsmodeller. Det har vi drivit på. Det finns ingen annan majoritet i Stadshuset som har gjort så mycket för att driva fram kollektivtrafik- och infrastruktursatsningar som alliansmajoriteten under de senaste två mandatperioderna – ingen annan majoritet har varit i närheten av detta tidigare.

Det här är otroligt viktigt, och vi ser fram emot vad H G Wessberg kommer fram till, för det behövs både och.

Anförande nr 228

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag är fullt medveten om att det pågår förhandlingar, men det finns inga pengar. Det är lätt att prata om att man ska förhandla om projekten när inte pengarna finns. Statsministern och finansministern kan visst tömma statsbudgeten, ta infrastrukturpengar och lägga dem på Stockholms kollektivtrafik. Det är helt fine för mig, men jag tror inte att resten av landet blir så glad för det. Här har vi trängselavgifter som vi har sagt ska gå till kollektivtrafik och vägar, och då pytsar in allt till en stor väg som vi alla vet inte bör byggas.

Det är där vi har problemet.

Anförande nr 229

M i k a e l M a g n u s s o n (S): Jag tänkte ta upp klimatfrågan. Flera har varit uppe, och det låter som att hela vår klimattrovärdighet står och faller med Förbifarten. Sverige är ett glest befolkat land. Vi kommer aldrig att klara oss utan bilar, inte nu och inte i framtiden. Enda sättet att klara klimatfrågan när det gäller biltrafiken och utsläppen är teknikutveckling, se till att få fram tillräckligt bra bilar, fossilfria drivmedel. Det är det enda sättet att få bort klimatbelastningen från biltrafiken. Det har inte med Förbifarten att göra.

Vi behöver naturligtvis komplettera med kollektivtrafik, och vi behöver bra kommunikationer i en växande stad. Men som sagt: Kom inte och säg att icke-förbifart skulle vara lösningen för att få bort koldioxidutsläppen från biltrafiken.

Anförande nr 230

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag har aldrig sagt att om man låter bli att bygga Förbifarten får man bort alla koldioxidutsläpp från bilarna. Det vore ju märkligt. Däremot är det här ett projekt där man genererar mer biltrafik. Det är bara att titta på

Trafikverkets siffror. Det blir enormt mycket mer trafik. Prognoserna bygger på att Förbifarten byggs.

Vi måste börja i rätt riktning. Vi måste bygga ut kollektivtrafiken, som har varit enormt eftersatt under mycket lång tid. Det var länge sedan vi byggde tunnelbana, som vi ju behöver. Lösningen är inte dessa vägar. Om vi tog bort alla bilar – det tär inte det vi talar om. Vi ska se till att Stockholm kan bli en stad där stockholmarna kan ta sig fram utan att de behöver ta bil utan kan åka kollektivtrafik. Vi ska bygga i bra kollektivtrafiklägen. Vi ska se till att vi har en stad som växer på ett hållbart sätt. Det sätt som ni vill göra det på genom att bygga den här vägen är helt fel helt enkelt.

Anförande nr 231

S t e l l a n H a m r i n (V): Fru ordförande! Man kan förvånas över att trots alla förseningar har allt inte kunnat lösas i det här projektet. Dit hör alla intrång i naturreservat som förstör miljön och skyddandet av Unescos världsarv som är fullständigt olösta. En stor kostnad för dem som bor och vistas i de här områdena. Man är osams med Trafikverket om vattenreningen – illavarslande. Man säger att lösningen är att vattenmiljön inte ska öka. Det är en fullständig omöjlighet. Antingen släpper man ut vattnet i Mälaren och förorenar vårt dricksvatten, det säger Stockholm Vatten nej till, eller så släpper man ut det någon annanstans. Då ökar belastningen där. Vägvattnet är inget destillat. Det innehåller vägsalter och föroreningar på Igelbäcken, på Bällstaån som enligt vattendirektivet inte får försämrats. Detta går inte ihop, och man struntar fullständigt i det. Man lovar men gör inget.

Brandförsvaret förklarar att man inte kan bedöma riskhanteringen i projektet över huvud taget på grund av dåligt underlag. Trafikverket har visat att det kan bli köer på två timmar i tunneln redan från början. Farligt gods ska transporteras en annan väg, och där ska det byggas bostäder.

Det värsta är tunnelluften, som kanske blir den fråga som faller projektet. Det är en fullständig skandal, och det ägnar man en rad åt i alla dessa handlingar. Man förutsätter att Trafikverket utreder alla möjligheter att förbättra tunnelluften. Bara utreda och bara förbättra, inte ens krav på en lösning. Och så fortsätter det.

Tunnelluften får vara precis hur dålig som helst. Det är den, och det finns inga regler för att reglera det. Under några månader kommer halterna av giftiga partiklar att vara mer än hundra gånger högre än de gränsvärden som gäller utanför tunneln. Inte heller dessa låga gränsvärden skyddar mot framtida skador hos människor. Det finns enligt forskarna inget säkert undre värde för barn och känsliga grupper.

Trafikverket har enligt egen uppgift gett upp försöken att rena luften i tunneln. Vad gör man då? Jo, man tar själv fram nya normer för sitt eget bygge och tänker föreslå att giftigheten inte ska mätas inte i tunneln utan inne i bilarna. Bedömningen är att det kommer att dö 20 personer varje år. Det accepterar Trafikverket. Det är en för svensk rättspraxis fullständigt ny bedömning som jag inte tror går igenom. Och ni inser väl själva det orimliga i detta. Motorcyklar, bilar med dåliga luftfilter, söndriga rutor, gamla bilar, hål i karossen och köer två timmar varje dag i värsta fall. Forskarna kan inte utesluta att en enda resa för en känslig person med ett icke fungerande filter leder till framtida skador. Man bygger en tunnel där Trafikverket

självt säger att människor kommer att dö. Det här är fullständigt absurt. Satsa pengarna på kollektivtrafik!

Bifall till vår reservation!

Anförande nr 232

E w a L a r s s o n (MP): Ordförande! Det Stellan Hamrin sade fick mig att undra om någon här från de partier som vill bygga denna förbifart kan garantera att jag som astmatiker kan använda den. Jag skulle vilja höra en bekräftelse att jag kan göra det.

Vi ska försöka göra allt för att det inte ska bli någon förbifart. Men jag blir lite förvånad när Ewa Samuelsson från Kristdemokraterna tar upp att Kristdemokraterna vill ha mångfald och därför en ny motorväg. Sedan är det lilla halmstrået att 2030 ska väl alla bilar vara sådana som inte ger några utsläpp. Det är ett halmstrå man håller i. Leve tekniken, det här fixar vi. Då har man aldrig konfronterats med oljeindustrin och den lobbyverksamheten. Den gamla förbränningsmotorn tar nog längre tid att komma ifrån, tyvärr, menar jag.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att biltrafiken behöver minska med 25 procent i hela Stockholmsregionen till 2030 för att vi ska klara de nationella klimatmålen. Hur gör vi det med en ny motorväg? Är det fortfarande så att man hoppas att motorfordonsparken i Stockholmsregionen 2030 är på ett helt annat sätt än i övriga världen?

Ann-Katrin Åslund har lite förvånat mig – jag kommer inte riktigt ihåg hur hon uttryckte det – men hon var förvånad över att ordet kön nämns i debatten. Varför blir ni i Folkpartiet förundrade över att ordet kön nämns i en allvarlig infrastrukturdebatt? Jämställhetsministern tackade Sveriges kvinnolobby när de tog upp i riksdagen häromveckan att investeringar inte görs jämställt. Det finns ingen genusanalys gjord på Förbifarten. Det är väl ingenting att vara förvånad över.

Anförande nr 233

A n n - K a t r i n Å s l u n d (FP): Jag var inte förvånad, Ewa, utan jag tyckte inte att det höll i det sammanhanget. Om det sedan finns någon analys eller ej är en annan sak. Det exempel du tog upp tyckte jag var förvånande, men det är några timmar sedan så jag kommer inte ihåg exakt vad du sade. Men det är inte bara kvinnor som åker kollektivt, det gör vi allihop lite till mans, både kvinnor och män. Det är inte så att det bara är män som kör bil. Vi vet att det är många kvinnor som gör det, tyvärr. De skjutsar barn till olika fritidsaktiviteter och så. Det kan vara kvinnor som bor söder om staden och jobbar norr om staden. De har ett tufft liv, kan jag säga.

Anförande nr 234

E w a L a r s s o n (MP): Det är ett väldigt tufft liv därför att i tunnelbanan, som jag använder oftast, blir det allt trängre. Det är dock inte det vi diskuterar i dag. En gigantisk infrastruktursatsning på kollektivtrafik är vad alla vill ha. Vi diskuterar ett beslut om att låsa upp pengar, som faktiskt blir ett hot mot det som alla säger sig vilja ha, mer kollektivtrafik. De höga kostnaderna kring Förbifarten låser fast oss i en gammal struktur och äter upp våra pengar. Men då kan jag tillsammans med Folkpartiet konstatera att vi är överens om att någon genusanalys inte gjorts och att

Folkpartiets jämställdhetsminister och Miljöpartiet kräver jämställdhetsanalyser. Då vill jag inte se ett enda infrastrukturbeslut till utan att ha en genusanalys gjord. Kan vi vara överens om det?

Anförande nr 235

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Fru ordförande! I miljökonsekvensbeskrivningen gällande Förbifarten står det att utsläppen från vägtrafiken till följd av Förbifarten kommer att öka med 0,7 procent i landet, 0,7 procent. Jag ser inte detta som ett problem. Den stora utmaningen är att i övrigt minska utsläppen.

Förbifarten behövs verkligen, och det är en viktig infrastruktursatsning för Stockholmsregionen eftersom den binder ihop regionen, som jag har sagt tidigare. Vi kommer att se kollektivtrafik på Förbifarten. Som vi tror och hoppas på kommer det att göra att trafik förs över från Essingeleden, och då kommer det att skapa utrymme för kollektivtrafik på Essingeleden.

Kära fullmäktige och åhörare! Vi har fått ett viktigt besked här i dag. Det är att Socialdemokraterna är väldigt tydliga med sitt stöd till Förbifarten. Vi har fått även ett annat viktigt besked. Ni har, Daniel Helldén, ingen finansiering för era kollektivtrafiksatsningar eftersom MP och V är emot Förbifarten, men ni har ingen majoritet för att stoppa Förbifarten. Därmed har ni inte heller någon finansiering för era kollektivtrafiksatsningar, vilket jag tycker är en ganska intressant slutsats från dagens debatt i kommunfullmäktige. Ni står ensamma, ni kan lova hur mycket som helst, ni kan aldrig bli synade eftersom det finns en väldigt tydlig majoritet för att bygga Förbifarten.

Bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 236

S t e l l a n H a m r i n (V): Du nämnde klimatfrågan, och den är egentligen den viktigaste frågan här men som ni tyvärr inte velat gå in på förrän nu. Det står i handlingarna att både Naturvårdsverket och Sika hävdar att motorvägen skadar människors hälsa, inte är förenligt med klimatmålen, strider mot miljöbalken och miljömålen. Det hade varit klädsamt av er om ni tagit upp en diskussion om detta och varför ni går emot Naturvårdsverket och Sika. I stället står det två rader att det inte framkommit synpunkter som ändrar synen att den så kallade Förbifarten är en viktig del i regionens infrastruktur. Det är allt som står om klimatfrågan. Man bryr sig alltså inte om att med ett enda ord bemöta det till exempel Naturvårdsverket och Sika säger, de helt korrekta invändningar de gör.

Det kan jag bara tolka som att man erkänner att de här invändningarna är helt riktiga, men man struntar helt i dem, för man bygger i alla fall.

Anförande nr 237

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Man kan också dra slutsatsen att vi gör det konstaterandet att eftersom regeringen har gett tillstånd till det här projektet och utifrån de miljökonsekvensanalyser som gjorts sagt att projektet är okej, finns det ingen anledning för oss att ytterligare diskutera just den frågan i detta sammanhang.

Anförande nr 238

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Prognoserna för utsläppen har att göra med att allting rullar hela tiden, vilket, som man också skriver, det inte kommer att göra. Så det är helt uppåt väggarna.

Det intressanta i sammanhanget är att om Ulla får bestämma finns det inga pengar till kollektivtrafiken. Ulla Hamilton vägrar att tala om hur hon ska finansiera kollektivtrafiken, som hon så varmt värnar om. Det är lätt att prata, men det är svårare att göra någonting. Ja, om hon får bestämma får vi ingen kollektivtrafik i Stockholm, så är det, och det är vad den här frågan handlar om.

Vi kan konstatera att Tomas Rudin och Stefan Löfven har sagt att man ska omförhandla avtalet, och då finns det mer pengar till kollektivtrafiken. Där finns någonting att bita i. Men Ulla Hamilton försöker lägga över skulden på oss och säga att vi inte kan bygga ut kollektivtrafiken. Ulla Hamilton har inte pengarna till kollektivtrafiken. Det är det som är dilemmat.

Anförande nr 239

Borgarrådet H a m i l t o n (M): Ulla Hamilton är stolt över att sitta i en majoritet där vi har presenterat ett förslag om över 100 miljoner kronor för infrastrukturinvesteringar, spår och vägar. Allt används i kollektivtrafik fram till 2021. Där har vi finansierat ungefär hälften från vår region, och hälften kommer från regeringen.

Jag är också stolt över att vi har en regering som har vågat ta tag i frågan för att bygga ut kollektivtrafiken och inte ser det som enbart en regional fråga utan ser det som en viktig nationell fråga och därför tillsatt en kommitté som just i denna stund arbetar med finansiering av kollektivtrafiksutbyggnaden i Stockholmsregionen. Man har pekat ut framför allt tunnelbanan till Nacka och andra alternativ och komplement till tunnelbanan, bygga ut tunnelbanan tills byggande av ny tunnelbana kommer i gång. Där har man ett tydligt uppdrag att hitta finansiering. Jag är inte orolig i den delen. Men du har ingen majoritet mot Förbifarten, Daniel.

Anförande nr 240

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Ulla Hamilton säger att man har tillsatt en kommitté, men det är en helt annan sak att finansiera det man vill göra. Du kan ta med Anders Borg, jag vet att han kan finansiera kollektivtrafik i Stockholm, det är alldeles utmärkt. Det är bra om han kommer att göra det. Jag vill se dem att göra det också. Du äter upp alla pengarna i det här vägprojektet.

Jag skulle vilja veta hur ni ska prata med era barn eller barnbarn när ni blir gamla, när de är 40, 50 och 60 år och de sista trängselskattepengarna har betalats in till förbifartsprojektet, när dessa pengar äntligen har betalt allting och de snart ska gå i pension. Jag skulle vilja höra hur ni då talar med era barn om detta projekt, ett projekt som tillhör ett svunnet sekel, det vill säga 1900-talet, som frågar: Hur kunde ni göra på det här sättet? Ändå var det på 2000-talet ni fattade beslut om det när vi alla ville ha kollektivtrafik och alla pratade om det. I stället byggde ni en väg. Hur tänkte ni egentligen?

Ni kan fundera på det. Hur gamla är ni 2030? Om ni har barn eller barnbarn eller ska skaffa er barn, hur gamla är de när projektet är färdigbetalt och det är dags att då

börja bygga kollektivtrafik med de pengar som då kommer in från trängselavgifterna? Fundera som sagt på det en stund.

Jag kan lova er att vi i Miljöpartiet kommer att arbeta för att era barn och barnbarn och barnbarnsbarn inte ska behöva möta den dag där äntligen trängselavgifterna kunde användas till rätt saker. Vi kommer också att arbeta för er nattsömn. Jag vet inte hur er nattsömn kommer att vara framöver om projektet går igenom och ni binder upp alla pengar. Jag ser det som en välgärning att vi kommer att arbeta hårt för att se till att stockholmarna får den kollektivtrafik de behöver, att mina barn, era barn och mina barnbarnsbarn, som kommer att vara ganska gamla då, får leva i en stad som tänkte klokt 2013, inte tänkte som på 1960- eller 1950-talet. Det ska bli intressant, när vi som gamla på den middag som vi kommer att ha och ta gravölet eller något annat, att se vad vi egentligen landade på och hur många av oss som sitter på ålderdomshemmet, eller kanske inte alls sitter någonstans den dagen.

Anförande nr 241

Borgarrådet R u d i n (S): Ordförande, ledamöter, åhörare! De flesta av argumenten är redan nämnda i debatten. Men jag vill särskilt lyfta fram ett resonemang som förts i debatten. Flera debattörer får det att framstå att det bara finns en viss mängd med pengar som går att generera till investeringar i Stockholm och att det skulle vara något slags antingen eller. Jag ser det inte alls så. Jag ser det snarast som att Förbifartens finansiering såsom Stockholmspaketet konstruerades var en framgång därför att vi för första gången på mycket länge fick staten att gå in med en rejäl investering i infrastruktur i Stockholm. Vi måste komma ihåg att vi har fått en rejäl del av statens investeringar tillbaka till Stockholm, men jag anser fortfarande att den andelen är för liten.

Uppemot hälften av skatteintäkterna till den svenska statskassan kommer direkt från Stockholms skattebetalare. Därutöver vet vi att tillväxten genereras i Stockholm i stor utsträckning, och även om vi ska vara solidariska och se till att hela landet ska leva måste vi i första hand i det här rummet se till att Stockholms möjligheter att fungera som stad är till fyllest. Då är infrastrukturen en jätteviktig sak, och då är konstigt nog pengarna som nämns i sammanhanget inte särskilt mycket jämfört med hur stora investeringar som Sverige som land måste göra under den period som vi har framför oss, till 2030–2040.

Vi måste i de förhandlingar som nu förs inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen, som Ulla Hamilton har redovisat, vara offensiva och kräva ytterligare investeringar för både kollektivtrafik och vägar. Min utgångspunkt är naturligtvis att vi ska få mer till kollektivtrafiken eftersom vi är underkompenserade där. Men vi ska ha en större andel av statens kaka, det tycker jag är givet i och med att vi växer.

Man räknar med att ungefär 40 procent av landets tillväxt kommer att genereras i Stockholm fram till 2030. Det är klart att om vi inte bevakar vilka investeringar som görs i den här regionen och bara ger upp och går in i något slags recession och tycker att vi får resa med tunnelbana i stället för att föra fram med gods på vägar hamnar vi i ett läge där Stockholm inte kan vara en tillväxtmotor. Då är det ett nationellt intresse som står på spel. Skälet till att staten går in och stöttar oss i dessa investeringar där vi har samvarierande intressen är naturligtvis att alla tjänar på det.

Stockholm kan fortsätta att växa. Vi kan bli ännu starkare som tillväxtmotor, och vi kommer att få en större andel av statens budget om vi håller ihop och argumenterar tillsammans. Det är inte ett antingen-eller-resonemang utan en möjlighet till både och.

Anförande nr 242

Stellan Hamrin (V): Om man bygger Förbifarten och tar den i drift låser man fast utvecklingen för säkert 40 – 50 år framåt. Det kommer att leda till en ökad bilism. Det kommer att leda till minskad kollektivtrafik, och det kommer att leda till ökande utsläpp. Om det här är alla experter som granskat detta överens. Det kan skilja lite i tid fram och tillbaka, men i själva sakfrågan finns det ingen opposition, såvitt jag vet, från experterna.

Det är ett otroligt viktigt beslut som tas, framför allt om den byggs färdig, vilket jag hoppas att den inte gör. Det är ett hån mot de människor i utvecklingsländer som fått sitt klimat förstört på grund av våra aktiviteter, våra åtgärder som har skapat stora problem med höga koldioxidhalter i luften. Det innebär att vi inte ens ger dem en möjlighet att höja sin egen standard. Vi tar i anspråk av det utrymme som de borde få för att förbättra sin levnadsstandard. Jag tycker att det är fullständigt skandalöst.

Energi är oförstörbar, och det säger jag till dem som inte är naturvetare och som kanske inte riktigt vet det, så det spelar ingen roll vad vi driver bilarna med. Det finns alltid någon energiform som vi kan hitta som ger större eller mindre utsläpp givetvis. Men priset blir precis detsamma. För priset per kilometer för att köra bil spelar det ingen roll vilken energikälla vi har. Prisfrågan löser man inte genom att byta från diesel till gas, för priset kommer att vara precis detsamma. Det är priset som kommer att göra att Förbifarten inte kommer att användas. Det är jag ganska övertygad om.

Min morfars farfar var rysk krigsfånge, har jag fått reda på ganska nyligen. Han var med och byggde Göta kanal. Det var det dittills mest kostsamma och meningslösa infrastrukturprojekt som har gjorts i det här landet. När det var färdigt behövdes det inte. Riskerna är väldigt stora att Förbifarten blir det precis likadant med. Se till att den inte gör det!

§ 26 Detaljplan för Odenplan och Adlern Mindre 34 m.m. Odenplan och Norrtullsgatan i stadsdelen Vasastaden, Dp 2011-08525-54 (utl. 2013:83)

Anförande nr 243

Borgarrådet K e v i u s (M): Fullmäktige, åhörare! Alla partier är överens i det här ärendet. Det handlar om Odenplans framtid. Vi är många som har gått förbi Odenplan och tittat ned i hålet, hålet där Citybanan kommer att gå. Odenplan har varit och är en mötesplats för många, och den kommer att vara ännu viktigare i och med Citybanan. Om några år kommer vi alla att vilja vara vid Odenplan.

Jag vill göra reklam för den nya stationsbyggnaden, som i sin utformning kommer att påminna om en amfiteater. Man kan sitta i solen, äta en smörgås eller en korv. Det kommer att vara ett levande torg. Vi har ritat in bygggrätter för serveringsbyggnader. Vi har haft problem med tillfälliga bygglov. Man har tyckt att torg ska vara kala och att det ska vara siktlinjer överallt. Här har vi planerat in redan från början bygggrätter för servering där man kan sälja kaffe, korv, smörgåsar. Odenplan ska vara ett torg där man vill träffas och mötas.

Den här detaljplanen omfattar också 30 nya bostäder, vilket jag är mycket glad över. Det är i det kvarter Adlern mindre där Åhlénshuset ligger. Den här detaljplanen är oerhört bra, och det kommer att finnas ett cykelgarage. Där kan man ställa cykeln och byta till Citybanan eller tunnelbanan.

Med de orden yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 244

M a r i a H a n n ä s (V): Ordförande, medborgare, åhörare! Här har motståndet segrat, motståndet mot en jättestor galleria. I det här ärendet har den jättestora gallerian, som var tänkt från början, krympt. Den är rejält bantad till en gång med butiker på båda sidorna. Det tycker vi i Vänsterpartiet är väldigt bra.

Tyvärre blev det inte såsom vi ville med kulturkafé, musik och liknande utan det är mer vanlig kommersiell verksamhet. Det är lite synd, men det viktiga är att det inte blev ännu en stor galleria. Det har varit ett väldigt stort motstånd från hela Norrmalm i den frågan. Det är positivt att det byggs nya bostäder i innerstaden på redan hårdgjord mark inne på en gård och inte i en park – det är ju den här majoritetens politik att bygga i kanterna av Stockholms alla parker.

En annan bra grej gäller Sippans kiosk som vi i Vänsterpartiet har stridit för. Vi fick alla partier att skriva in att den skulle få finnas kvar, och den kommer att vara med i detaljplanen. Jag hoppas, men vet inte, att Sippans kiosk ännu finns kvar i planerna. Vi tog ett enigt beslut om att den skulle förvaras och att den skulle kunna placeras tillbaka om det finns möjlighet till detta. Det hoppas jag verkligen.

Det är jätteroligt att detta är ett enigt ärende, och jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 245

C h r i s t e r M e l l s t r a n d (C): Jag vill påminna dig, Maria, om att Sippans kiosk bedriver kommersiell verksamhet. Visst är det hemskt. Det är inte kulturkafé. Man säljer korv och betalar moms.

Anförande nr 246

M a r i a H a n n ä s (V): Jag tror att väldigt många av oss stockholmare som minns Sippans kiosk tycker att den är jätteviktig. Att det säljs korv och läsk och kexchoklad där är helt underbart.

Anförande nr 247

B j ö r n L j u n g (FP): Ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare! Det är nästan att man har frestelse att göra en annan utvikning, men jag ska inte göra det.

Även solen har sina fläckar. Det här är ett väldigt bra ärende. Det är en väldigt bra plan. Men det som är lite trist är att Odenplan skärs av i och med att bussgatan går mellan kyrkan, Gustav Vasa kyrka, och själva Odenplan. Den tillhör inte planområdet, men den gränsar till det. Jag skulle vilja vädja att vi alla försöker påverka SL och landstingets trafiknämnd på så vis att de kan acceptera en gatustruktur som är mer av en miljöanpassad bussgata i stället för en ganska otrivsam bussgata. Det kan bli ett fint stråk som går mellan Gustav Vasa kyrka och den detaljplan som vi ska hantera här. Till det ska vi återkomma så småningom.

Vi får ändå komma ihåg att kultur och kommersiell verksamhet ofta hänger ihop. Vi har en institution alldeles in vid planområdet, Kafé Tranan, helt kommersiellt men också ett kulturellt ställe i Stockholm. Det finns flera sådana exempel. Sippans kiosk är ett sådant exempel, den är en ikon i Stockholm. Kommersialism och kultur går ofta väldigt bra ihop.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 248

M a r i a H a n n ä s (V): Även solen har sina fläckar – jag trodde att det var mig du syftade på, men det var Odenplan. Det är inte så länge sedan, Björn, som kommunfullmäktige tog beslut om att inte göra denna bussgata på ett bättre sätt. Det var efter en motion från Yildiz Kafkas. Vi hade en debatt om det. Jag minns att jag själv tvingades upp i den debatten eftersom det var en trafikfråga. Nu säger du annat. Då hade ni världens chans om ni hade velat göra detta. Det här blir lite konstigt.

Anförande nr 249

B j ö r n L j u n g (FP): Visst, min invändning nu liksom då är att vi har en partner som heter SL. Fick jag föreslå skulle bussen inte få köras där. Man skulle köra runt kvarteret, och det vill inte SL och landstingets trafiknämnd. De vägrar att lyssna i den frågan. Bussen kan faktiskt gå upp en bit på Odengatan och sedan in på Dalagatan, tror jag, och ned igen. Det går inte med alla linjer men med vissa. Det är dess värre så att vi inte är ensamma i salen om att bestämma i denna fråga. SL och landstingets trafiknämnd kanske inte vill göra det vi har beslutat. Då blir det inte bra.

Jag tycker att vi ska fortsätta att fundera på den här lösningen inför framtiden.

Anförande nr 250

K a t a r i n a L u h r (MP): Fru ordförande! Här kommer ett ganska stort ärende som ändå kan verka lite småttigt efter jätteprojektet Förbifarten, detaljplanen för Odenplan som ska bli en av Stockholms viktigaste kollektivtrafikknytpunkter när Citybanan öppnar. Det är ett ärende som berör två av Stockholms stora utmaningar: att åka kollektivt och att bo. På de punkterna tycker jag att ärendet är ganska bra. Som vanligt har vissa infrastrukturdelar glömts bort. Jag skulle vilja ta upp tre saker som jag tycker att vi ska jobba vidare med.

Det första och kanske allra viktigaste är cykelparkeringarna. Inom detaljplanen planeras ett cykelgarage för 250 – 500 cyklar som med största sannolikhet blir ett betalgarage. Vi tycker att cykelgarage är bra, och vi har inte någonting mot att det blir ett betalgarage, men det måste finnas även gratisparkeringar för cykel om detta ska bli en av Stockholms största kollektivtrafikknytpunkter, efter Centralstationen. För skojs skull räknade jag in cyklar i fredags inom planområdet, fick ihop det till 162 parkerade cyklar plus en del hyrescyklar. I fredags var det en klämdag, och Odenplan består just nu av en grop, så jag kan tänka mig att behovet av att parkera cykel kommer att öka dramatiskt när Citybanan öppnar. Det kommer att bli kaos vid Odenplan om det inte finns gratisparkeringar. Att cykelgarage *bör* kompletteras med cykelparkering ovan jord, som det står, tycker jag ska ändras till *ska* kompletteras.

Den andra frågan handlar om växtlighet. När det blir fler häftiga regn är det smart att bygga så att allt vatten inte direkt måste ned i närmaste dagvattenbrunn eftersom risken för översvämning ökar. Grönskan kan också erbjuda skugga när det är varmt. Vi tycker att det finns flera anledningar till att än en gång fundera på hur man kan få in mer växtlighet på torget.

Sist men inte minst gäller det toaletter. Om jag läst rätt planeras det in två toaletter på Odenplan, en av stadens största reseknutpunkter. Om folk enligt planen ska kunna resa och fika vid Odenplan kan det bli en ganska lång toalettkö till den inplanerade toaletten vid serveringen. Kanske skulle man kunna bygga en rad betaltoaletter, precis som vid Centralstationen under mark. Eftersom planen har lite utrymme för tillägg är detta ett medskick för att knutpunkten Odenplan ska kunna bli trevlig och funktionell.

Sammanfattningsvis skulle vi vilja se vid framtida Odenplan fler träd, fler toaletter och fler, håll i hatten, trafikfordonsavställningsplatser för cykel. Dessa ska vara gratis och ovan jord.

Anförande nr 251

Borgarrådet K e v i u s (M): En del av de saker som du framför går att rymma inom detaljplanen. Detaljplanen anger max bredd, max höjd och så vidare. Däremot skulle jag vilja uppmana er att säga de här sakerna i stadsbyggnadsnämnden eller skriva ett papper. Att bara i talarstolen komma med förslag är inte helt enkelt att ta hänsyn till.

Anförande nr 252

K a t a r i n a L u h r (MP): Det var sista chansen att göra ett inspel, så nu kör jag om.

*§ 27 Sänkta förmedlingsavgifter för Bostadsförmedlingen i Stockholm AB
(utl. 2013:85)*

Anförande nr 253

E m m a L i n d q v i s t (S): Ordförande, kommunfullmäktige! Det är som vanligt när det gäller Bostadsförmedlingen himla roligt att se vilken grym verksamhet som där bedrivs. Bästa betyget måste ändå vara att så många använder sig av Bostadsförmedlingens tjänster att verksamheten rent ekonomiskt går alldeles för bra. Det är himla kul att vi i dag behandlar ett ärende om att sänka avgiften.

I anslutning till ärendet har jag en fråga till majoriteten. Bostadsförmedlingens styrelse fattade beslut i ärendet redan den 30 januari och föreslog avgiftssänkning från den 1 juni. Nu har det gått över fyra månader, den 1 juni har passerat, vilket resulterat en månads försening av avgiftssänkningen. Den är nu föreslagen till den 1 juli i stället.

Min fråga blir: Varför har det tagit så himla lång tid i ett ärende som är ganska okomplicerat och väldigt enkelt att få fram det till fullmäktige?

Anförande nr 254

J a c k i e N y l a n d e r (V): Bostadsförmedlingens verksamhet är jättebra och drivs bra, men tyvärr lämnar inte privatvårdarna tillräckligt många lägenheter. Men vi föreslår i Vänsterpartiets reservation att man anta det här i sin helhet.

Anförande nr 255

C h r i s t i n a E l f f o r s - S j ö d i n (M): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter och stockholmare! Stockholm växer, och Bostadsförmedlingen har en betydelsefull roll i att förmedla lägenheter i hela regionen. I ambitionen att göra Stockholm till en attraktiv stad för dem som väljer att bosätta sig här tar Bostadsförmedlingen ett stort ansvar. Den positiva utvecklingen av antalet kunder i bostadskön ger Bostadsförmedlingen en god ekonomisk utveckling, och vi har under de senaste åren kunnat sänka avgifter för samtliga kunder i vår kö.

De goda ekonomiska förutsättningarna för bolaget gör det återigen möjligt att föreslå en sänkning av förmedlingsavgiften. Denna gång gäller det lägenheter med så kallade ofullständiga kontrakt, det vill säga korttidskontrakt, plus-65-lägenheter och trygghetsboende. Avgiftsjusteringen ska ses som en service till äldre stockholmare som söker seniorsbostäder av olika slag. Bolaget ser det som extra angeläget att underlätta för unga att komma in på bostadsmarknaden. Därför föreslår vi en justering av avgiften för ungdomslägenheter. För de aktuella lägenhetstyperna föreslås att den nuvarande förmedlingsavgiften på 500 kronor helt tas bort, så att det blir helt kostnadsfritt från och med den 1 juli 2013. Sammantaget bedöms den här justeringen omfatta ca 1 800 lägenheter per år.

Med ett växande Stockholm är den största utmaningen för Bostadsförmedlingen att utveckla dialogen med såväl privata som kommunala fastighetsägare i hela regionen för att öka inflödet av lägenheter till förmedlingen och därmed kunna bidra till den positiva utvecklingen av fler inlämnade lägenheter. Att hitta nya samarbetspartner på hyresmarknaden är ett arbete som ständigt fortgår.

Jag yrkar därmed bifall till kommunstyrelsens förslag om att införa kostnadsfri förmedling av dessa lägenheter den 1 juli.

Anförande nr 256

E m m a L i n d q v i s t (S): Jag tycker också att det är grymt kul att vi genomför en sänkning av avgiften och om det fortsätter att gå bra kommer vi säkert att se fler sänkningar framöver. Jag ställde en fråga tidigare varför det har tagit så lång tid, fyra månader, att få upp det här enkla ärendet. Du kanske har ett svar på den frågan.

Anförande nr 257

C h r i s t i n a E l f f o r s - S j ö d i n (M): Du ska få ett väldigt kort svar: Jag vet inte.

Anförande nr 258

M a r i a A n t o n s s o n (MP): Jag har bara en kort fråga. Bostadsförmedlingen har ju i många år gått med väldigt stor vinst, långt över de avkastningskrav som finns. Köavgiften är ändå de köandes egna pengar som bara går in i kassan här. Nu ska man inte bara sänka utan ta bort förmedlingsavgiften, men jag tänkte höra: Ni kommer ändå att gå plus. Är tanken då att man snart kommer att sänka den generella avgiften?

Anförande nr 259

C h r i s t i n a E l f f o r s - S j ö d i n (M): Bostadsförmedlingen har ett ständigt uppdrag att se över både kö- och förmedlingsavgiften. När vi stänger bokslutet får vi se vad som ligger i framtiden, men givetvis är det det uppdraget vi har framöver.

Anförande nr 260

J a c k i e N y l a n d e r (V): Ordförande, fullmäktige! Det är väl klart att bostadsförmedlingen är ett välskött företag. Det går bra. Vi gör bra ifrån oss där. Jag sitter ju där tillsammans med dig, Christina.

Men det som oroar mig lite grann är att vi inte får in tillräckligt med lägenheter från privatvärdarna. Vad ska vi göra åt det? Det var kanske en annan fråga.

Anförande nr 261

C h r i s t i n a E l f f o r s - S j ö d i n (M): Bolagets roll som regional aktör har stärkts väsentligt under det senaste året, och det är glädjande att kunna stå här och berätta om att vi har fått avtal med många nya fastighetsägare. Det gäller både Signalisten, Stena, Willhem med flera. Inflödet av lägenheter från de privata fastighetsvärdarna är större än någonsin.

§ 28 Motion om principer för och hantering av bidrag till organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning (utl. 2012:142)

Anförande nr 262

K a j N o r d q u i s t (S): Ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare, mediekonsumenter! Först och främst vill jag instämma i Socialdemokraternas förslag till beslut som innebär bifall till motionen. Det finns som vanligt också en hel del bra information och bra resonemang i reservationstexterna.

I modern statsvetenskaplig forskning pekar man på att den demokratiska infrastrukturen är en väldigt viktig del av fundamentet i en demokrati. Det gäller i hög grad hos oss. Vi har folkrörelserna, vi har föreningarna, och värdet av det tror jag alla politiker borde begripa. Det är en självklarhet att det liksom är grunden för hur vi jobbar demokratiskt i Sverige och i Stockholm.

Jag har dock upptäckt att det inte varit så jättebra inom det område som jag har motionerat om. Det som jag tycker att staden skulle uppnå är alltså att få fram tydliga och transparenta spelregler. De ska heller inte vara kortsiktiga, utan det ska vara på lång sikt och på så sätt stimulera en kontinuitet. Med hjälp av dessa spelregler ska man veta att det finns tillräckligt med pengar också för att organisationerna ska kunna fungera. Varför detta behövs handlar just om den demokratiska infrastrukturen.

Det finns en del bra stödord man kan tänka på kring det här, till exempel självständighet, dialog, kvalitet, långsiktighet, öppenhet, insyn och mångfald. Vad är då det här för principer? Jo, det är de principer som staden och staten har kommit överens om i sitt samarbete med den idéburna sektorn. Det är bara det att det här har man inte kommit överens om med handikapporganisationerna, för de deltog faktiskt aldrig i det här samarbetet. Det är något som hänvisas till i materialet: Det ska göras en uppgörelse, och efter den är det så att säga lugnt. Men så är inte fallet, för det har inte gjorts upp med funktionshindersorganisationerna, som de ju heter nu.

De här organisationerna besitter en betydande kompetens som inte alls utnyttjas i en sådan utsträckning som man skulle kunna göra. Ett väldigt bra sätt att göra det är att tanka av organisationernas synpunkter via de funktionshindersråd som finns. Det görs inte heller i någon större utsträckning, utan tyvärr ödslas både tid och pengar på annat. Jag har en senare motion om det, så det kommer vi att diskutera en annan gång.

Ett argument emot att man skulle öka anslagen och ändra principerna som finns i materialet som underlag är att en del organisationer bedriver en kommersiell verksamhet. Mig veterligt förekommer det inte alls på Stockholmsnivå; det finns inte alls någon kommersiell verksamhet. Det finns däremot på riksnivå.

Vad jag är ute efter är alltså att kommunfullmäktige utifrån kommunstyrelsens beslut ska ta fram tydliga spelregler. Så tycker jag inte att det är i dag. Jag kan inte låta bli att tycka att det borde vara högre nivå på anslagen. Landstinget är mycket mer generöst. Ska vi vara bäst i världen kan vi väl åtminstone vara bättre än landstinget här i närmiljön.

Anförande nr 263

E i v o r K a r l s s o n (MP): Ordförande, ledamöter! Samhället har ansvaret för att personer med olika funktionsnedsättning ska kunna leva ett normalt och så rikt liv som möjligt. Ändå är det oftast personer med funktionsnedsättningar som kommer i kläm. De råd som finns för funktionshindersfrågor kan området men kommer sällan till tals.

Därför skriver man att det måste finnas tydliga och rättvisa regler för bidragen till föreningarna som innebär att alla föreningar och alla funktionshinder som de representerar måste ges samma möjlighet till arbete men också att man får reda på om man får några pengar eller inte så tidigt som möjligt, detta med tanke på vilka konsekvenser det kan få. Man måste också få tid att ställa om verksamheten om man har fått nedskurna medel.

Rådet tycker att beslutet om bidrag till föreningar inom funktionshindersfrågor borde ligga på kommunstyrelsen, detta för att visa att funktionshindersfrågor inte bara är sociala frågor utan täcker alla områden.

Rådet undrar hur fördelningen ska gå till. När sker detta och till hur stort belopp?

Så långt rådet. I övrigt yrkar Miljöpartiet bifall till Socialdemokraternas förslag i kommunstyrelsen.

Under Mina synpunkter framgår ett belopp. I budget för 2012 tillfördes 1 miljon kronor till de intressepolitiska verksamheterna. Medel för detta tillförs även i budget 2013, står det. Men i en av reservationerna framgår att flera funktionshinderorganisationer lider av tydlig resursbrist och är underfinansierade. Det är i så fall en fråga man måste se över.

När det gäller förslaget om nya beslutsformer för bidragsbeviljande kan det vara logiskt att staden i första hand inväntar effekterna av överenskommelsen mellan Stockholms stad och den idéburna sektorn innan staden tar ställning till andra förändringar i formerna för bidragsgivande inom området funktionsnedsättning.

Bifall till Socialdemokraternas reservation i kommunstyrelsen samt också Miljöpartiets reservation i Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd!

Anförande nr 264

J a c k i e N y l a n d e r (V): Frivilligorganisationerna lever många gånger en tynande tillvaro. De får mer och mer att göra. Vi lutar oss mer och mer emot dem. Vi ger dem mer och mer förtroende, men de får inte ekonomin att gå runt.

Då är det lite olyckligt att de också ska sitta och söka pengar varje år. En del har gjort det i decennier. Skulle de inte kunna få ett bidrag som varar kanske två år i rad så att de kunde koppla av lite grann och inte behövde hålla på och stressa? Det gäller att få dem att kunna jobba lite mer effektivt med sina verksamheter och inte hela tiden sitta och vara oroliga för hur nästa år och nästa ska se ut. Det är ju det vi gillar. Det är så ni har slimmat hela socialtjänsten. Försök hjälpa frivilligorganisationerna genom att öka bidragen och ge dem över längre tid! Det är mitt förslag.

Anförande nr 265

Y v o n n e F e r n e l l - I n g e l s t r ö m (M): Fullmäktige, åhörare! Visst ska vi arbeta långsiktigt. Ett skäl att värna om långsiktigheten är just att det finns övergripande riktlinjer som tydligt anger villkor och principer och även prioriteringar som utgör utgångspunkten för hur staden fördelar medel till föreningslivet.

Dessutom ska också staden i enlighet med FN:s standardregler fortsättningsvis också ge stöd till funktionshinderorganisationernas policyarbete. Men tidigare inriktning ligger också fast enligt riktlinjerna, det vill säga att det också ska handla om en verksamhet som är direkt individstödande. Enligt riktlinjerna ska också verksamhetsbidraget uppfattas som långsiktigt, men varför det står så står också i SLK:s svar: Om budgeten tas i november medför det att socialnämnden inte formellt får sin budget förrän efter fullmäktige har tagit beslut och protokoll är justerat. Först då vet socialnämnden vad man har i plånboken, och man har då någon månad på sig att fördela det här till de föreningar som har sökt för året.

När det gäller det andra yrkandet i motionen om nya beslutsformer för bidragsbeviljande är det rimligt att avvakta effekterna av överenskommelsen mellan Stockholms stad och den idéburna sektorn, därför att där kommer man just att diskutera de här principiella frågorna för bidragsgivning och även då, i ett bredare perspektiv, upphandling. Det är frågor om bidrag, former och principer för det hör hemma där.

Jag kan också säga att Stockholms stad har ställt sig bakom överenskommelsen som precis har alla de principer som räknades upp av Kaj Nordquist. Hela fullmäktige har ställt sig bakom den. Det finns ingen som helst politisk oenighet. Det arbetet fortsätter ju här i staden, och inom ramen för det ska man även titta på det här med bidragsgivning. Bidrag är väldigt smalt, men upphandling och bidrag som nu diskuteras inom överenskommelsen är betydligt större, och det är där dessa frågor hör hemma.

Anförande nr 266

K a j N o r d q u i s t (S): Tack för ett sympatiskt inlägg, Yvonne! Däremot är det väl så här att i materialet står det bland annat att det är bättre med projekt, för då kan man utveckla olika saker. Men det är jag är ute efter i det här är i grund och botten bidrag för intressepolitisk verksamhet, och den kan man inte upphandla. Det är ju vad organisationerna ägnar sig åt, och vad jag menar är att det tar sig uttryck i till exempel vad man kommer fram med för råd i funktionshindersråden. Om man såg på organisationerna som lite mer kompetenta och brydde sig om råden som kommer den vägen och också uppgraderade deras status skulle det blir betydligt bättre.

Sedan blev det lite sakfel där. Standardreglerna har vi ju övergett sedan fem år tillbaka när vi gick över till konventionen. Men det är i grund och botten samma tänkande, så det är helt okej.

Poängen med att skapa lite nya spelregler är just att om kommunstyrelsen tar det så markerar man att det inte bara är sociala frågor utan alla frågor.

Anförande nr 267

Y v o n n e F e r n e l l - I n g e l s t r ö m (M): Kaj Nordquist tog bland annat upp frågan om projekt. Jag kan säga, eftersom jag inte gjorde det i mitt inledningsan-

förande, att det finns ju olika typer av bidrag som organisations- och föreningsutskottet som ligger under socialnämnden betalar ut. Det är bland annat etableringsbidrag och projektbidrag, och det är ju för att vi ska få in nya idéer kring hur vi kan komplettera socialnämndens verksamhet, vilket de här frivilligorganisationerna ska göra. De behövs också för att utveckla verksamheten.

Däremot finns det även verksamhetsbidrag, och det var det jag pratade om i mitt inlägg i början, nämligen det man ska anse som långsiktigt. De föreningar som har fått verksamhetsbidrag har ju fått det under många, många år, just för att det är en etablerad verksamhet. Det finns alltså olika typer av bidrag, och det kan vara förvirrande.

Anförande nr 268

E w a S a m u e l s s o n (KD): Ordförande, fullmäktige! Tack, Kaj, för den här motionen! Jag har funderat lite grann över den och att den har skrivits.

Det är ett par saker som jag vill ta upp. I den överenskommelse som redan har nämnts här av Yvonne är en av principerna just att långsiktigheten är viktig, och man måste arbeta med det för att se hur den ska kunna fullgöras.

Den 26 mars i år tog en enig socialnämnd ett beslut om riktlinjer för bidrag till ideella föreningar där det står att läsa om vilka som kan söka bidrag, hur det ska gå till och att det ska vara arbete över staden. Sedan har det ändå blivit den här miljonen till intressepolitiskt stöd, vilket började förra året och som nu har fortsatt in i det här året.

Något som efterfrågats stort från handikapporganisationerna har varit pengar till utbildning. I budgeten i år lades 500 000 kronor till den utbildningen, och tillsammans med vår funktionshindringsombudsman och handikapporganisationerna har man tagit fram ett program som sträcker sig över hela våren och hösten. Man har anlitat föreläsare utifrån bland annat när det gäller FN-konventionen men också utifrån arbetet i staden.

Tyvärr är det ganska få deltagare på det här programmet. Det har varit kanske 25 personer. Vi bjuder i första hand in dem som sitter i våra råd, men vi kan också fylla på utifrån organisationerna själva eftersom det finns platser. Jag tror att utvecklandet av riktlinjer måste ske ömsesidigt, för ibland blir det missförstånd. Det förstår jag när jag får höra att man inte har fått delta till exempel i förberedelser där man tar fram nytt material. När jag kollar upp det med tjänstemännen säger de att de visst har träffats flera gånger om det här. Tydlighet i vad de här mötena är till för och vad som händer på de mötena måste tydligen till.

Ytterligare resurser, säger en del. Det kan hända att vi ska landa där, men det är också så att en del av organisationerna själva berättar att de tyvärr tappar medlemmar och själva behöver se över sina arbetsformer. Detta är alltså enligt deras egen utsago och inte jag som står här och hittar på. När det gäller detta får man väl se om det är resurser som ska diskuteras.

De allra flesta får sina bidrag år efter år. Det är ingen större skillnad, så det viktiga är väl egentligen om det skulle till en förändring, att man i ett tidigt skede då får veta

om att det är en sådan förändring på gång, att man får minskat bidrag eller inte fortsatt stöd över huvud taget.

Med dessa ord yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 269

K a j N o r d q u i s t (S): Ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare! Jovisst, Ewa, jag förstår vad du säger. Det är bara det att vi har principen att vi ska vara bäst i världen. I pengar är vi ju 40 gånger sämre än landstinget nu. Det är inte så jättebra, om man säger så.

Pengar har en viss betydelse. Money talks, säger de på engelska. Det är så här att när man jobbar i de här organisationerna på länsnivå vet man att det finns tydliga spelregler. Det är ganska generöst med pengar för intressepolitik. Det är ganska generöst för att man ska kunna ha kansli och en stab. Man ska kunna lita på att man ska kunna anställa dessa personer ett tag så att man kan bygga upp en kontinuerlig verksamhet. I staden får man i motsvarande organisationer med nöd och näppe till någon halv anställd på lönebidrag. Man är heller inte säker på om det kommer att vara i några år, så man får anställa på sådana premisser.

Det är alltså ganska lite stålar, och jag tror att grundproblemet är att det är för dålig status på organisationerna, för lite pengar och för lite respekt för råden.

Anförande nr 270

E w a S a m u e l s s o n (KD): Då är det väl jättebra att ni får så mycket pengar från landstinget. Tillsammans med det som Stockholms stad ger borde verksamheten kunna rulla på ganska bra.

Icke desto mindre tror jag att vi måste bli mer tydliga i det samarbete som redan är på gång.

Anförande nr 271

Y v o n n e F e r n e l l - I n g e l s t r ö m (M): Jag tänkte bara väldigt kort informera om hur det ser ut för 2013 när vi nu pratar om resurser och sådant. Nettobudgeten ligger på nära 120 miljoner kronor, och det är över 94 organisationer som får del av det. Över 35 föreningar har med fysisk och psykisk funktionsnedsättning att göra, så de är väldigt prioriterade i det här, också enligt riktlinjerna. De är också välrepresenterade, tycker jag.

Jag kan säga väldigt mycket mer, men jag tror att jag nöjer mig med det nu.

Anförande nr 272

K a j N o r d q u i s t (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Visst är det så, och jag påstår inte heller att Stockholm är en snål stad när det gäller funktionshindersfrågor, för det är vi faktiskt inte. Vi är riktigt bra när det gäller en del av handikappomsorgen och så. Det finns ett och annat att kritisera, men vi är faktiskt väldigt snåla när det gäller att backa upp de här organisationernas intressepolitiska verksamhet. Vi är dåliga på att ta vara på den kompetens som finns hos organisationerna. Det känner de av, och det är därför man frågar sig om man kan ställa upp, är det någon mening att gå på utbildningarna och sådant här.

Det har varit en dålig del av det, och det är det jag är ute efter: att vi ska ändra på det och bli mycket bättre i den här staden. Vi ska ju vara bäst i världen, och då ska vi även vara bäst i världen på att använda de här organisationerna. Det finns faktiskt en betydande kompetens här.

Så här brukar det gå till: När en kommun vill veta någonting frågar man inte handikapporganisationerna, utan då frågar man konsulter som går till handikapporganisationerna och tar reda på vad de tycker. Sedan får man en konsultrapport för dyra pengar. Det vore mycket bättre att ta det direkt från råden!

Anförande nr 273

Y v o n n e F e r n e l l - I n g e l s t r ö m (M): Visst ska man alltid sträva efter att bli bättre. Man ska aldrig slå sig till ro, och det tror jag inte heller att Stockholm har gjort.

Jag vet att det finns problem med funktionshindersråden. Visst jobbar vi med att försöka aktivera, men som Ewa Samuelsson sade så kommer kanske inte alla som man hade hoppats på till utbildningarna. Vi kanske måste vara mottagliga för att jobba på lite olika sätt för att aktivera funktionshindersråden mer. Det är klart att vi måste vara två parter om vi ska komma ännu längre.

Nu vet jag att Stockholm ändå placerade sig väldigt bra i något europeiskt sammanhang, och jag vet att Ewa Samuelsson kan säga mer om vad det var. Jag tror att Stockholm kom trea eller något liknande. Vi slår oss givetvis inte till ro med att vi är trea, utan vi klättrar vidare. Vi ska förstås ta det här till oss och jobba vidare med det. Det är en långsiktig fråga.

Anförande nr 274

J a c k i e N y l a n d e r (V): Jag tänkte inte att det här skulle bli någon lång debatt – klockan går ju. Men Yvonne, jag förstår inte hur du kan slå dig till ro på det här sättet och inte ta in det som Kaj säger. Det han säger är ju en viktig fråga. Att höja frivilligorganisationernas status är viktigt. Det vet vi. De behöver höjas upp och vara rådgivande i vissa frågor.

Kaj har alldeles rätt i det här. Det är likadant när det gäller missbruksfrågor: Man bör fråga de frivilligorganisationer som jobbar inom de här grupperna och som kan frågorna mycket mer. Men det gör man inte, och det vi frågar dig då är: Vad gör ni för att öka statusen på de här organisationerna? Finns det några planer på att höja dem i stället för att säga att folk inte kommer?

Anförande nr 275

Y v o n n e F e r n e l l - I n g e l s t r ö m (M): Nu sade Jackie lite om vad Stockholm inte gör när det gäller missbruk och sådana saker. Då tycker jag ändå att man måste vara observant på att vi söker ca 14 miljoner från statliga utvecklingsmedel, inte bara för hiv-preventiv verksamhet utan även när det gäller våld i nära relationer och liknande. Det är alltså väldigt mycket som Stockholm gör utöver de 120 miljoner för 2013 som satsas i olika former. Det här är ju ett komplement till socialnämndens verksamhet. Det är inte deras verksamhet, utan det är ett komplement.

Anförande nr 276

Y v o n n e F e r n e l l - I n g e l s t r ö m (M): Snälla Yvonne, det finns inte utrymme för att nya organisationer ska kunna komma in i verksamheten i Stockholm. Stockholm växer, och problemen växer med staden.

Pengarna finns inte. Det är jättesvårt för dem att etablera sig, och det är också svårt för frivilligorganisationerna att över huvud taget verka och bli tagna på allvar. Det tycker jag är en mycket oroande fråga.

§ 29 Motion om fler bänkar i stadsmiljön (utl. 2012:154)

Anförande nr 277

E i v o r K a r l s s o n (MP): Ordförande, ledamöter! För många har möjligheten att sätta sig ned och vila stor betydelse om de ska ge sig ut på promenad. Soffor ska därför placeras med en viss frekvens, där miljön och antalet personer som rör sig bör styra. Hänsyn måste naturligtvis tas till omgivningens utformning, till exempel trottoarernas bredd. I starkt frekventerade områden ska avståndet mellan soffor inte vara mer än ca 25 meter och inom bostädernas närområden ca 100 meter. I större park och friluftsområden ska soffor finnas med ca 250 meters mellanrum.

Det är inte motionären som har hittat på det här, även om det är skrivet i en grön pennas anda. Där finns ett beslut i gatu- och fastighetsnämnden från 2001.

Så har det dock inte blivit. Utplaceringen av bänkar och soffor har varit mycket begränsad. Gata upp och gata ned – det handlar då om frekventerade gator – kan det vara 500 meter eller ännu mer mellan bänkarna. Detta bekräftar att när det verkligen gäller är man kanske inte så intresserade av hur rörelsehindrade och äldre människor har det.

Nu har kommunfullmäktige antagit programmet *Stockholm – en stad för alla*. Då backar man något. Man hade väl insett att man misslyckats med att leva upp till det som gatu- och fastighetsnämnden beslutat, så nu heter det att det ”helst” ska vara en bänk per 25 meter där det rör sig mycket folk – ”helst”.

Stockholm – en stad för alla! Visst låter det bra. Det är bara det att det inte är riktigt så bra. Stockholms stad lever inte heller upp till helst var 25:e meter. Det är bland annat därför Miljöpartiet vill att det ska tas fram ett mer konkret och specialiserat program för ändamålet så att man verkligen lever upp till bland annat detta med var 25:e meter. Om det alls finns några viloplatser på vissa gator är det oftast i form av kaféer, och där kostar platsen pengar. Detta är inte bara ett problem för äldre och rörelsehindrade, utan även yngre personer kan behöva sitta ned ibland. Man kan fråga sig vad turisterna tycker om denna bänkfria stad. Vad ger det för intryck när de kommer i ökade skaror?

Det är viktigt att den kommunala verksamheten är väl planerad, men just när det gäller bänkar och soffor på våra trottoarer verkar det inte vara så. Frågan är förstås till allianspartierna: Kommer ni att respektera fullmäktiges beslut? Bifall till motionen!

Anförande nr 278

B o A r k e l s t e n (M): Motionären har tre yrkanden. Det ena är att vi ska utöka antalet bänkar. Det andra är att man ska lämna ut ansvaret till stadsdelsnämnderna. Det tredje är ett intensifierat samarbete med SL för att de ska vara med och sätta ut fler bänkar.

Det här är en gammal motion. Den är över 1 ½ år gammal, och även innan den motionen skrevs hade man ju det här tillgänglighetsprojektet där man satte ut bänkar och satte handtag vid sidorna för att de skulle vara lite skönare att sitta på. Det gjorde

att det fanns ett förslag på att man skulle ha ca 250 meter mellan bänkarna i ytterstaden och gärna 25 meter i innerstaden.

I dag finns Idéernas Stockholm, vilket ger en möjlighet för stockholmarna att kunna ge förslag på hur oanvända ytor skulle kunna användas bättre. Här kan man exempelvis föreslå att man sätter ut parkbänkar på lämpliga platser. Sedan sker det en bedömning av de förslag som kommer in, och då är det viktigt att man har en helhetssyn så att inte allting blir samlat på samma ställe. Inte minst när det gäller bänkarna handlar det om både utseende och placering och även snöröjning, städning och sådant.

Alla remissinstanser stöder att detta helhetsperspektiv ska finnas. I dag ligger det på trafik- och renhållningsnämnden och inte på stadsdelsnämnderna.

När det gäller nyproduktion och upprustning har sittplatser en hög prioritet, vilket gör att man i det fortsatta tillgänglighetsarbetet är noga med att få ut parkbänkar.

Det intensifierade samarbetet med SL har gett vid handen att där det finns möjlighet sätter SL busskurer. I busskurerna finns det alltid sittplatser. Är det så att det inte finns plats för en kur utan bara en bänk så försöker man sätta dit en sådan. Det handlar lite grann om bredden på trottoarer och annat.

Bland reservationerna ville man ha lite lösa möbler, och det sätts ofta i centrumanläggningarna.

Nu är inte motionären här i dag, men ni kommer väl att hälsa honom att motionen är besvarad med det som jag har berättat nu. Det blir alltså bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 279

M a r i a H a n n ä s (V): Vi tycker att det här är en bra motion och vill stödja Miljöpartiets reservation. Det hoppas jag går bra, herr ordförande.

Det är otroligt bra och fint med sittplatser, både fasta och flyttbara. För något år sedan tänkte jag skriva en motion om just stolar i parker som i Paris, där det finns massor av stolar som man kan flytta runt. Det är otroligt populärt. Där låses parkerna på natten. Så gör inte vi, så det kanske skulle vara mer problematiskt. Men det som hände när jag tänkte på den där motionen var att Medborgarplatsen helt plötsligt svämmade över av en massa stolar. Vi får se om de dyker upp i år också, för det behövs både fasta och flyttbara bänkar och stolar.

Förut hade stadsdelsnämnderna ansvaret för detta. I den gamla tidens majoritet hade vi också möjlighet att göra detta. Det tillkom också ganska mycket bänkar på den tiden. Det kanske det har gjort efteråt också, som Bo tog upp. Tyvärr är de här besluten nu centraliserade, och då kanske man inte har den där helhetssynen som Bo efterlyste. Är det några som har helhetssyn så är det ju just stadsdelarna där gatu- och parkingenjörerna har stenkoll tillsammans med medborgarna på var det behövs nya bänkar. Inte minst ur tillgänglighetsperspektiv har funktionshindersråden stor kunskap om detta.

När man sätter ut fler bänkar är det viktigt att man också ser till att de sköts. Jag vill bara passa på att nämna ett exempel. Jag ringer och skriver till trafikkontoret om de två bänkarna på första trappavsatsen i Björns trädgård upp emot moskén. Inget händer. De är extremt trasiga. Varför är de det? Varför får inte missbrukarna, som är de som bevisar dem, ha sjysta bänkar? Varför är det just de här bänkarna man inte gör någonting åt? Jag förstår inte hur länge jag ska skriva om detta. Men det kanske någon ansvarig nämndordförande i trafiknämnden eller någonting sådant kan föra vidare eftersom funktionen med att skriva på nätet eller ringa inte verkar fungera. Allt klotter är inte heller borttaget.

Jag stöder som sagt Miljöpartiets reservation!

Anförande nr 280

M a l t e S i g e m a l m (S): Ordförande, fullmäktige! Vi stöder också den här motionen. Vi tycker att det är en bra intention som Åke Askensten har när det gäller parkbänkarna. Ska man ha en levande stad och levande områden krävs det faktiskt att det finns folk ute i omgivningarna. Det spelar inte så stor roll om det är inne i stan eller i ytterområden någonstans; det är lika viktigt med bänkar. Det här handlar ju också om att skapa trygghet när folk rör sig i ett område. Det som kan vara väldigt kul är framför allt om man får ut fler bänkar och sittplatser under en säsong så att man kan se att det blir ett levande område.

Jag tycker att man ska ta fasta på det som trafikkontorets råd för funktionshindersfrågor skrev i sitt svar på det här. De tyckte att det var väldigt bra med flera olika alternativa sittplatser. De tyckte också att det var bra med olika modeller av bänkar så att man inte bara hade en typ. Armstöd och ryggstöd i olika höjder var också bra så att man mycket lätt kunde sätta sig ned och sedan resa sig upp igen.

När det gäller exakt hur långt ifrån varandra de här bänkarna ska stå måste man väl ändå se hur det ser ut i de områden där bänkarna ska sättas ut. Det viktigaste är naturligtvis att det finns en frekvens så att det är nära till bänkarna.

Jag vill yrka bifall till Socialdemokraternas reservation.

Anförande nr 281

E i v o r K a r l s s o n (MP): Den fysiska miljön i det offentliga rummet är viktig året runt. På sommaren är det bänkar där man vila, läsa eller se på folk. På vintern handlar det om snöröjning på trottoarerna så att både barnvagnar och rollatorer kan komma fram.

Det behövs en inventering av bänkarna i staden. I dialog med SL bör staden prioritera önskemål om sittplatser vid busshållplatser. Om det finns utrymme för vindskydd vid hållplatsen finns det också plats för en bänk. På andra ställen kan gångbanans bredd vara avgörande.

Vid korsningen Regeringsgatan-Hamngatan stannar buss 43. Där finns vindskydd men ingen bänk trots det centrala läget. Bussen går inte så tätt mitt på dagen. Då får resenärerna luta sig mot en mur eller vägg vid NK nära nedgången till tunnelbanan. På de långa gatorna Rådmansgatan och Tulegatan finns inga soffor. Det finns det

däremot på Birger Jarlsgatan. Det behövs en inventering av sofforna i de olika stadsdelarna.

Bänkarna är viktiga i väl frekventerade delar av staden såväl som i våra parker som också är en del av staden om man ska kunna njuta av grönskan och vila en stund i parken. I Dagens Nyheter i september förra året skrev en Stockholmsjournalist som ofta skriver om sitt Stockholm att parkbänkarna blir färre och färre i stället för fler och fler.

Det var också en kvartett i sammanhanget som hade en manifestation med namnet Ses på bänken! De spelade på Mariatorget om att fler parkbänkar i stadens offentliga rum där man kan träffas måste tillkomma. En av kvartettens medlemmar berättade att ett antal parkbänkar tagits bort i Högalid, på Östgötagatan, i Liljeholmen, i Aspud-den, på avsatsen från Slussen vid trätrappan upp emot Mosebacke och kanske på fler ställen – alltså färre bänkar i staden i stället för fler. Så uttrycktes det, och det bör ni kolla upp.

Det är tydligen så att man inte håller det rekommenderade avståndet i Stockholm. I parker och grönområden räcker det med ungefär 250 meters mellanrum.