

Yttranden vid Stockholms kommunfullmäktiges sammanträde den 27 juni 2016*§ 3 Interpellation om stadens prioriteringar i Sverigeförhandlingen (nr 2016:7)*

Anförande nr 1

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Jag ber att få hänvisa till det utdelade svaret.

Anförande nr 2

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Låt mig först tacka finansborgarrådet för svaret. För oss moderater i Stockholmsregionen är en östlig förbindelse en central fråga i den Sverigeförhandling som pågår. Dess värre verkar den rödgrönrosa majoriteten inte dela denna bedömning. Den ges låg prioritering i olika inspel och diskussioner. En komplett ringled runt Stockholms innerstad är precis som Förbifart Stockholm av stor betydelse för att avhjälpa regionala obalanser och knyta samman de norra och de södra delarna av länet.

Stockholm hade behövt denna ringled för länge sedan. Det är tråkigt att den del som var uppe i Dennispaketet under 90-talet faktiskt ströks av dåvarande S-regeringar. På grund av mångåriga försummelser av regionens infrastruktur är det i dag i praktiken Skeppsbron och Slussen som utgör den östliga förbindelse och färdväg som tiotusentals människor dagligen behöver använda för att passera innerstaden om man inte vill ta färjan mellan Rindö och Vaxholm. Det är inte hållbart vare sig miljömässigt eller ekonomiskt.

Senast i förra veckan debatterade jag Östlig förbindelse med borgarrådet Daniel Helldén på Stockholms handelskammare med anledning av att de hade släppt en ny rapport i ämnet. Enligt rapporten skulle trafiken i innerstaden kunna minska med drygt 10 procent, vilket är ungefär lika mycket som man ser trafiken minska med när det är lovveckor i Stockholm. Detta ger utrymme för att prioritera ytterligare gång-, cykel- och kollektivtrafik i innerstaden när behovet av utrymme för bilar i praktiken minskar.

I debatten blev det tydligt att Miljöpartiet inte vill ha en östlig förbindelse, och Miljöpartiet är ju en del av den majoritet som råder i Stockholm. I fullmäktigedebatten i februari var även finansborgarrådet tvekan men sade sig ändå vara öppen för förhandlingar. Nu när Sverigeförhandlingen har kommit in i nästa skede skulle jag därför vilja att finansborgarrådet ger ett möjligen tydligt svar på följande fråga.

Var står egentligen den rödgrönrosa majoriteten i fråga om östlig förbindelse?

Anförande nr 3

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! När det gäller Sverigeförhandlingen är vi inne i ett skede där vi har fått ett bud från de statliga utsedda förhandlarna som vi också har svarat på. När det gäller just Östlig förbindelse finns det i det bud som föreligger ett förslag på att detta ska bekostas av införande av ytterligare trängselskatter i Stockholm. Vi känner inte att detta är möjligt i dagsläget. Vi ser inte

heller att stadens medborgare i så stor utsträckning ska finansiera den östliga förbindelse som är en statlig väg. Detta är en statlig väg som bör byggas. Risktagande ska göras av staten, och det ska inte belasta stockholmarna kostnadsmissigt.

När det gäller själva förhandlingarna har jag från tidig början gjort klart att vi kommer att prioritera kollektivtrafiken. Vi kommer att prioritera nya spår för tunnelbanan för att säkerställa att vi har möjlighet att växla om till att fler kan prioritera att åka kollektivt. Men med detta sagt: Infrastrukturen i hela Stockholm och hela Stockholmsregionen måste fungera. Det gäller även till Lidingö, där dina partikamrater styr. Det behövs för att vi vill bygga den urbana staden och leva i den, och många människor ska få plats.

Jag ser fram emot diskussioner och resonemang om hur vi framöver kan göra saker och ting ännu bättre med vår infrastruktur. Det Östlig förbindelse saknar är tillskott av ytterligare bostäder. För att hela finansieringspaketet ska löna sig eller bekostas handlar det om bostadspotentialen. Vi har fortfarande bara 50 000 kronor per lägenhet med i förhandlingarna medan vi anser att det rimligen borde vara ungefär 150 000–175 000 kronor per lägenhet. Östlig förbindelse saknar en stor bostadspotential i Stockholmsregionen.

Vi har inte svarat med pengar i vårt bud, utan vi vill resonera framgent med förhandlingarna när förhandlingarna återupptas i augusti. Är detta någonting som vi kan se över när det gäller trängselskatterna och när det gäller kollektivtrafiken? Kan staten i större utsträckning bekosta sina egna vägar?

Anförande nr 4

Borgarrådet L a r s s o n (M): Jag kan inte tolka finansborgarrådet på något annat sätt än att man från er sida försöker vara tydlig. Men det skapar ändå viss förvirring när man å ena sidan säger att man uppenbarligen inte vill prioritera den östliga förbindelsen. Det står ju egentligen inte emot kollektivtrafik, cyklar eller gångtrafikanter. Den östliga förbindelsen är snarast en förutsättning för att vi ska bygga ut kollektivtrafiken ytterligare och för att se till att staden minskar antalet bilåkande inne i city. Det är precis vad rapporten har visat.

Om vi tittar på Stockholm, som ändå har en infrastrukturskuld, är det självklart att den ökade trängseln har en orsak i att man inte har gjort det man borde på 90-talet när det gäller ringleden. Vi kan konstatera i de rapporter som har kommit att regionen står för 57 procent av landets utveckling när det gäller antal nya människor som bor här. Men vi har endast fått 32 procent av de statliga väginvesteringarna. Jag håller med finansborgarrådet i det avseendet.

I förhandlingen handlar det dock om att våga säga att vi behöver en östlig förbindelse. Här tycker jag att finansborgarrådet är otydlig trots att hon säger att hon är tydlig. Nästan nio av tio stockholmare eller närmare 88 procent av de tillfrågade är ganska eller mycket positiva till Östlig förbindelse. Det beror just på att man ser att denna är en förutsättning inte bara för att klara av att bygga nya bostäder. Man kan naturligtvis

diskutera hur mycket just en enskild väginvestering ger. Men det handlar också om att förbindelsen som sådan skapar förutsättningar både för nya bostäder och för att arbetsplatser ska hamna i olika delar av regionen. Man ska kunna ta sig mellan nord och syd och öst och väst i större utsträckning än vad man kan i dag.

Detta är argumentationen kring Förbifart Stockholm. Det är naturligtvis samma argumentation kring Östlig förbindelse. Frågan kvarstår: Kommer Socialdemokraterna att verka för en östlig förbindelse om de ekonomiska delarna skulle se annorlunda ut? Borgarrådet tar ju själv upp frågan om budet. Eller kommer ni att gå Miljöpartiet till mötes i denna viktiga fråga för Stockholmsregionen? Vi vet att Stockholms stad ligger på plats 13 av 39 när det gäller städer med mest trängsel i Europa. En stockholmare spenderar i dag i snitt elva arbetsdagar per år i bilkö. Det är inte samhällseffektivt ur någon aspekt.

Anförande nr 5

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Eftersom jag blev apostroferad tänkte jag att det är bäst att jag svarar Joakim när det gäller vad som har sagts i debatten förra veckan. Vad jag sade då handlade om den rapport som Stockholms handelskammare lade fram respektive de rapporter som Trafikverket har lagt fram och som handlar om infrastruktur i Stockholm, framför allt Östlig förbindelse.

Jag gör bedömningen att om man ska titta på att bygga olika saker – tunnelbanor, vägar, cykelbanor och annat – ska man göra samhällsekonomiska bedömningar. Man ska också se vad det får för effekt på staden, vilka klimateffekter det får och vilka sociala effekter det får.

Joakim försöker här säga en sak och göra det till sanning, det vill säga att en östlig förbindelse skulle minska trafiken i innerstaden med 10 procent. Om man tittar på handelskammarens rapport ser man att man inte kan vederlägga varifrån den kommer. Eller rättare sagt: Den kommer från en rapport som kom för ett år sedan, där man inte heller riktigt kunde säga detta. Man kan inte säga hur man kan räkna fram denna siffra.

Låt oss i stället titta på vad Trafikverket säger i sina analyser, som ligger inlagda i Sverigeförhandlingen när det gäller Östlig förbindelse. De konstaterar att man kan få en samhällsekonomisk nytta av att bygga en östlig förbindelse. Men det innebär att man ökar trafiken i länet med 1 procent. Det är inte bra, men 1 procent låter inte så mycket.

Jag tror att det var DN som skrev att på själva leden rör det sig om 70 000 mil per dag i extra trafik. Men det är inte den riktigt intressanta saken. Det som jag talade om och tog upp, och som Joakim också kanske borde kommentera någon gång, är att analyserna för samhällsekonomisk nytta bygger på att trafiken i länet tros öka med 50 procent fram till 2030. Vid detta datum och med dessa trafikökningar kan vi tala om samhällsekonomisk nytta, för då har vi ett trafiksystem som har havererat. Det kan vi se i staden i dag. Om vi ska lägga till 50 procent trafik fungerar det inte.

Vi har som mål att biltrafiken ska minska, och då blir det något helt annat. Om man räknar om och tittar på de rapporter som Trafikverket har landat på en minuspost när det gäller samhällsekonomisk nytta att bygga dessa vägar. Det går inte. Det blir underutnyttjande av befintlig infrastruktur. Man tappar all den nytta som eventuellt skulle finnas eftersom hela beräkningen bygger på en extrem trafikökning. Det är möjligt att Moderaterna vill ha denna femtioprocentiga trafikökning i Stockholm om 13 år, men jag tror inte att era väljare vill det. Jag ska inte säga vad era väljare vill, för det är er uppgift att ta reda på det. Men jag tror inte att stockholmarna vill ha en femtioprocentig trafikökning.

Anförande nr 6

P e r O s s m e r (SD): Fru ordförande! Det här är en stor fråga som vi egentligen inte borde diskutera i några minuter utan ha en särskild konferens om. Det kommer kanske att bli så. Men Sverigedemokraterna har några principiella synpunkter som jag ändå vill framföra. Den så kallade Sverigeförhandlingen har som mål att bygga höghastighetsjärnvägar från Stockholm till Göteborg och från Stockholm till Malmö. Kostnaderna för projektet kommer, särskilt med tillhörande infrastruktur för stationer och vägar, att bli väldigt höga. I dagsläget hamnar vi någonstans mellan 300 och 400 miljarder kronor – kanske mer.

Sverigedemokraterna är tveksamma till projektets ekonomiska och nyttomässiga bärkraft. Ett bantat projekt med en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Linköping skulle däremot kunna vara till fördel för Stockholmsregionens tillväxt.

Sverigedemokraterna ser också gärna en utbyggnad och modernisering av järnvägsnätet mellan Stockholm och Uppsala. Ett annat mål för Sverigeförhandlingarna är förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i de tre storstadsregionerna. I samband med den så kallade Stockholmsförhandlingen 2013 utkristalliserade sig några tunnelbanealternativ och andra spåralternativ. De underlagen för definitivt ställningstagande är inte ännu fullständiga.

För att återkomma till den östliga förbindelsen har den diskuterats i många år, främst för bilar och då mellan Nacka och norra Stockholm över, eller snarare under, Djurgården. Förbindelsen ska anknyta till Norra länken. Olika förslag finns om sträckningen, och vi kommer kanske att få se fler.

Sverigedemokraterna ser i huvudsak fördelar med en fullbordad trafikring runt hela Stockholm, och vi är därför principiellt positiva till att den så kallade Östra länken byggs.

Anförande nr 7

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! När det gäller Sverigeförhandlingen i stort – nu kom vi ju in även på höghastighetstågen – är det ungefär 8 miljarder som budet ligger på och som Stockholm ska vara med och medfinansiera. Det är pengar som är ett orimligt högt belopp för Stockholm. Jag ser inte riktigt att vi kan gå till mötes med

att medfinansiera 8 miljarder kronor för de här satsningarna. Det gäller höghastighetstågen och det gäller Stockholmsförhandlingarna, tunnelbana och Östlig förbindelse.

När jag ser i ett förhandlingsbud att vi inte kommer att kunna ta de här pengarna från stadens kassa för att finansiera lösningarna måste man prioritera. Det kanske är en av de svåraste uppgifterna för en politiker: Vad är det jag ska prioritera? Här har jag ett paket med mycket bra saker, men jag måste prioritera. Pengarna räcker inte till allt. Då handlar min prioritering om tunnelbana. Det handlar om nya spår där vi ska kunna dra en tunnelbana med ett nytt citysnitt mellan Älvsjö, Liljeholmen och Fridhemsplan för att inte all tunnelbanetrafik ska behöva passera T-Centralen. Det skulle öka tillgängligheten. Vi vet i beräkningar att det också skulle göra att fler väljer tunnelbanan och kollektivtrafik, vilket i sin tur naturligtvis gör att det ser lättare ut på våra vägar.

Jag tror inte att vi med en begränsad plånbok, som vi ändå har i Stockholm, ska prioritera Östlig förbindelse. Vi vet också att det ligger i förslaget att Östlig förbindelse innebär införande av trängselskatter på citybroarna. Ett sådant införande gör att de personer som bor söder om stan och tar bilen in till city får betala dubbla trängselskatter jämfört med dem som bor norr och väster om staden och ska in till city. De får bara betala *en* trängselskatt. Det är inte ett system som är förenligt med det ringsystem som vi har för trängselskatter i dag.

Jag håller med borgarrådet Larsson när du tar upp skillnaderna mellan hur mycket nya boende vi har i Stockholm och hur lite vi får i infrastruktursatsningar i regionen. Det här är någonting där vi måste gå hand i hand när det gäller diskussioner med regering och riksdag. Vi behöver mer infrastruktursatsningar i Stockholm. Vi behöver få en större del av kakan för infrastruktursatsningar i Stockholm. Vi behöver dubbelspår till Uppsala. Vi vet att sträckan Linköping–Stockholm redan är med i infrastruktursatsningarna. Men vi vet inte om den är med i höstens infrastrukturproposition. Här kan vi göra mycket.

Anförande nr 8

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag konstaterar nu att efter 20 minuters debatt har ingen talare över huvud taget berört ämnet i interpellationen. Den handlar om eventuell tunnelbana förbi Bromma flygplats. Ordförande har inte på något sätt påpekat detta för debattörerna, så jag antar att det nu är lösare tyglar när det handlar om att hålla sig till ämnet.

Hursomhelst – jag tänker i varje fall hålla mig till ämnet. Jag har en fråga till finansborgarrådet, och jag läser ur hennes svar. Det står så här: Stockholm skickade under hösten in ett underlag med ett antal projekt som inspel till Sverigeförhandlingen. För att ha ett väl underbyggt underlag initierade staden tillsammans med landstinget ett arbete där företrädare för staten och landstinget tillsammans med expertis i form av forskare på KTH, konsulter bla, bla, bla... De storstadsåtgärder som valdes ut efter analysen var bla, bla, bla... västlig tunnelbana mellan Alvik och Vällingby.

Om man är helt blank och bara läser texten som den står här får man intrycket av att staden och landstinget tillsammans har gjort ett inspel till Sverigeförhandlingen. Då blir den fråga som jag ställer till finansborgarrådet: Var det på det sättet att staden och landstinget tillsammans gick in? Min bild – och det är detta jag vill ska bli rättat – var att staden och landstinget gick in med olika inspel till Sverigeförhandlingen. Den stora skillnaden var att landstinget inte ville ha med den västliga tunnelbanan mellan Alvik och Vällingby. Dessutom gick också Socialdemokraterna med på inspelet från landstinget utan tunnelbanan, och faktiskt även Miljöpartiet. Här fick alltså varken Daniel Helldén eller Karin Wanngård med sig sina partikamrater i Landstingshuset.

Detta är min bild. Om den är fel ber jag om ursäkt, men jag ville bara ha detta klargjort.

Anförande nr 9

Borgarrådet L a r s s o n (M): Fru ordförande! Jag tycker att det är bra att finansborgarrådet ändå lyfter den utbyggda kollektivtrafiken som en viktig fråga, för det är den. Det är vi helt överens om. Att få en tunnelbanelinje från Fridhemsplan till Älvsjö är naturligtvis nödvändigt, inte minst med tanke på den expansiva utveckling som Älvsjö står inför. Det handlar bland annat om tusentals nya bostäder och arbetsplatser.

Men det man – och framför allt Daniel Helldén – duckar för är det faktum som finns på bordet när det gäller till exempel Norra länken. Det visar vad som också händer med innerstaden. Jag minns när vi debatterade den första delen av Norra länken här i salen på 90-talet. Då talade man om att 65 000 bilar hade lämnat Norra Stationsgatan varje dygn för att sedan gå på det som var den första etappen av Norra länken.

När Norra länken nu invigdes i sin helhet minskade trafiken på Lidingövägen med 30 procent, vilket möjliggjorde en breddad cykel- och gångväg tack vare att man tog ytterligare ett bilkörfält i anspråk. Givet att trafiken beräknas minska med upp till 60 procent på vissa gator finns det enorma möjligheter att förbättra de kapacitetsstarka trafikslag som alla nu vurmar för.

Trafikborgarrådet försöker dock här nu i talarstolen få det till att just Östlig förbindelse skulle medverka till en trafikökning på 50 procent. Om det är det du försöker få fram med din argumentation stämmer inte det. Givet en trafikökning i Stockholm kommer Östlig förbindelse naturligtvis att leda till en avlastning. Det är det vi vill framhålla. Vikten av att få ringen på plats för Stockholm är väsentlig för Stockholms hela trafikinfarkt. Vi måste se till att dränera den infarkt som ändå råder emellanåt.

Vi ser hur känsligt det är i Stockholm. Senast under midsommarafton såg vi vad som händer på en enskild väg när det blir den kraftiga köbildning som sker efter den olycka som där hände. Det stannar upp hela funktionen i regionen, och man får ta de mest märkliga omvägar för att över huvud taget ta sig genom staden en helgdag.

Vi behöver ett både robust och heltäckande infrastruktursystem. Det är ändå så att Socialdemokraterna, som är en stor del av den majoritet som bestämmer i den här

staden, måste kunna svara på om man är beredd att för att få fram ett robust och framkomligt infrastruktursystem också inkludera vägnätet. Vägnätet är en del av detta som 2030 kommer att innefatta betydligt mer miljövänliga bilar, Daniel Helldén. Det kommer att bli fler elbilar, även om du var tveksam även till det under debatten.

Anförande nr 10

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! Jag kan ta vid där borgarrådet Larsson slutade när det handlar om att få fram miljövänligare bilar och hur man kan arbeta aktivt med det. Jag vet inte om vi hinner så långt i kväll, men det handlar om laddstolpar och infrastruktur kring elbilar i staden. Det gäller också möjligheten att vara mer miljövänlig med bilpooler och att alla hushåll inte behöver äga sin privata bil. Detta arbetar majoriteten med hela tiden.

Det är positivt att vi är överens om att tunnelbanan är viktig. Det är det vi kommer att prioritera i Sverigeförhandlingarna. Det handlar om utbyggd tunnelbana i vår infrastruktur i Stockholm. Det handlar framför allt om hela tillgängligheten och att det ska vara lätt att ta sig till och från utbildning och jobb i Stockholmsregionen.

När det gäller Rickard Walls inlägg är meningen formulerad så att för att ha ett väl underbyggt underlag initierade staden tillsammans med landstinget detta. Jag stod tillsammans med Kristoffer Tamsons på en presskonferens där vi meddelade utredningens sammanfattning, helt enkelt, av hur man ska dra tunnelbanan. Den sträckning som du talar om via Bromma flygplats är inte ekonomiskt försvarbar så länge Bromma flygplats finns kvar. Vi spelade dock in detta till Sverigeförhandlingarna. Det var vi som part som gjorde det. Stockholms läns landsting är en part i Sverigeförhandlingarna, och Stockholms stad är en annan part. Vi spelade alltså in det, och liksom Sverigeförhandlingarna strök vi det i och med att det inte är ekonomiskt försvarbart så länge Bromma flygplats finns kvar.

Interpellationen handlar om stadens prioriteringar i Sverigeförhandlingen. Jag anser att jag som finansborgarråd har svarat på detta. Vi kommer som sagt att återuppta förhandlingarna från den 10 augusti när vi går vidare med detta. Jag vill vara tydlig och rak och säga till fullmäktige att 8 miljarder kronor är alldeles för mycket pengar. Då måste vi göra prioriteringar: Vad är det staden ska satsa på? Då handlar det om tunnelbana.

Anförande nr 11

Borgarrådet H e l l é n (MP): Fru ordförande! Jag kan inleda med att understryka och följa i spåren av vad både Joakim Larsson och Karin Wanngård har sagt: Tunnelbanan är det som vi prioriterar och ska prioritera. Det är vad vi behöver för att klara av trafiken i Stockholm när Stockholm växer. Vi är överens om att Stockholm ska växa kraftigt. Då behöver vi en bra och robust kollektivtrafik, och det är det vi satsar på.

Jag är i sammanhanget glad att Joakim Larsson talar sig varm för cyklarna. Det är positivt att vi är eniga också om detta i den här församlingen. Vi är också eniga om att

vi ska satsa på de alternativa drivmedel som behövs för de bilar som kommer att behövas i Stockholm, och det är en ganska stor mängd. De insatser som vi måste ta till är omfattande. Vi håller på med laddinfrastruktur, till exempel, för alla de elbilar som kommer att komma. De kommer att fylla upp delar av våra gator. Tyvärr kan de inte bli tillräckligt många enligt de beräkningar som finns, i alla fall inte i tid.

Joakim Larsson talar om ett robust transportsystem. Det är lite grann som att han har glömt bort att det pågår ett bygge av en hel trafikled i västra delen av Stockholm. Om ni minns debatten handlade den om att vi måste ha ett robust trafiksystem. Om det händer någonting med Essingeleden måste vi bygga Förbifarten. Nu byggs en sexfilig motorväg där borta, och du får den robusthet som du kräver och som skulle åtgärda detta om det som hände med pråmen Lodbrok händer eller om lastbilar dundrar in i våra broar här och var och ställer till det. Arbete pågår för sådär en 65 miljarder.

Det intressanta med diskussionen om Östlig förbindelse är att de samhällsekonomiska beräkningarna bara kan klaras hem om vi samtidigt har en femtioprocentig trafikökning. Det är det som är något som Joakim bör analysera närmare. Vill han ha det så? Om vi hade fullt med pengar skulle jag gärna se en cykelbro över till Djurgården eller kanske en bro där det också finns några, eller många, bilvägar – jag vet inte. Men har vi råd med dessa satsningar när det visar sig att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt och vi samtidigt bygger en annan väg som ska lösa just de problem som Joakim Larsson pekar på? Jag tycker att det är lite märkligt.

Anförande nr 12

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag kan inte låta bli att göra ett förtydligande när vi nu talar om samhällsekonomi. Daniel Helldén säger att det krävs en 50-procentig trafikökning för att kunna räkna ihop detta – enligt den samhällsekonomiska kalkylen, det vill säga enligt tjänstemannaprodukten. Sedan är det upp till oss politiker att göra den samhällsekonomiska samlade bedömningen. Då ska vi väga in – teoretiskt – total betalningsvilja för alla människor i hela världen och även framtida generationer. Då förstår du att 99 procent kommer att ha värde noll. Men det handlar om oss stockholmare. Vilken värdering gör vi stockholmare?

Då ska vi räkna in till exempel Joakim Larsson, som nog inte är i salen längre, eller jag, som blir jätteglada när vägen byggs. Då blir det ett plus i kalkylen. Men Daniel Helldén blir jätteledsen emotionellt, och då blir det ett minus i kalkylen. Det här är fortfarande någonting som vi själva bestämmer över. Vi ska representera väljarna och medborgarna, och då ska vi försöka komma fram till ett resultat.

Skilj alltså på kalkylen, som är tjänstemannaprodukten – och där vi har hört Daniel Helldéns slutsatser – och att komma till en politisk samhällsekonomisk bedömning! Den har vi inte sett än så länge.

§ 5 Interpellation om finansiering av Tele2 arena (nr 2015:63)

Anförande nr 13

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Jag ber att få hänvisa till det utdelade svaret.

Anförande nr 14

P e t e r J ö n s s o n (M): Fru ordförande! Låt mig börja med att tacka finansborgarrådet för det utförliga svaret på min interpellation. Frågan är angelägen för vårt kommunala fastighetsbolag SGA Fastigheter. Det är alltså bolaget som äger våra kommunala arenor som Tele 2, Globen och Hovet.

Varför är då denna fråga så angelägen? Sedan jag skrev min interpellation i oktober förra året har SGA Fastigheter haft en helt onödig räntekostnad på över 17 miljoner. Hur kommer det sig? undrar man. I samband med att vi i fullmäktige, som den minnes gode vet, fattade beslut 2009 om att bygga Tele 2 Arena beslutades också att arenan delvis skulle finansieras med markförsäljningar i området. Arenan stod färdig för tre år sedan, men marken är fortfarande inte såld. När Alliansen lämnade över hösten 2014 fanns det dock långt gångna planer på att sälja tomten söder om Tele 2 Arena för utveckling av handel och bostäder. Det fanns också planer i staden på att flytta förvaltningar från Kungsholmen till tomten norr om Hovet. Man skulle kunna tillskapa många hundra bostäder i absolut bästa läge.

Allt detta stoppade den nya majoriteten. Resultatet är att stockholmarna blev berövade efterlängtade bostäder. Stadens tjänstemän är kvar i omoderna kontor. SGA Fastigheter, som äger de tomter som skulle säljas, har dessutom nu över 1,3 miljarder mer i skulder än vad man hade behövt ha. Dessa skulder kostar bolaget, och därmed staden och dess skattebetalare, över 2 miljoner i månaden eller 26 miljoner per år. Detta motsvarar över 200 förskoleplatser.

I sitt svar hänvisar finansborgarrådet till nya utredningar om vad som kan byggas på tomterna. Men man kan ännu inte säga när försäljningen kan ske. Vidare menar hon att det inte är någon fara om försäljningen av tomterna har blivit försenade då markpriserna i Stockholm har gått upp under tiden av beslutsångest. Men detta är väl spekulation i markpriser?

Anförande nr 15

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Tack så mycket, Peter Jönsson, för interpellationen! Den ger mig möjlighet att nu tydliggöra någonting. Det ni gjorde var att ni tog en mark som ägs av staden och sålde den till staden. Det var så ni skulle finansiera arenabygget på grund av att ert idrottsborgarråd står uppe i talarstolen och säger: Tele 2 Arena kommer inte att bekostas av skattebetalarna i Stockholm! Tele 2 Arena har bekostats av skattebetalarna i Stockholm. Det finns inga gratisbyggen. Det måste man vara på det klara med innan man går in och bygger en stor arena. Vi visste

det. Vi ville bygga arenan, men vi förstod också att det kostar pengar att bygga en arena i Stockholm.

Markspekulationer, kan man verkligen hugga i med. Markspekulationer är det just när man tar mark som ägs av staden som man säljer till sig själv i den andra änden. Man säljer till sig själv för att finansiera en arena på 2 miljarder kronor. Man säljer alltså till sig själv.

Vi ärver dessa fabulösa trevliga projekt som det inte finns någon finansiering av. Jag går då genast in och kollar om det finns något uns av sanning. Finns det en finansiering som är hållbar? Jag kan då direkt konstatera att det inte finns någon sådan. Det här är bara påhitt, alltihop. Det är en affär som är påhittad för att ett idrottsborgarråd har stått och lovat att ett arenabygge inte ska betalas av skattebetalarna.

Det vi har gjort nu är att säkerställa att programarbetet går framåt vid Söderstaden. Vi håller på just nu. Enligt tidplanen ska allting förhoppningsvis till våren 2017 upp för ett beslut av fullmäktige. Det kommer att bli fler bostäder eftersom vi inte flyttar Tekniska nämndhuset. Det blir möjlighet till fler bostäder och arbetsplatser i privata företag i stället för att man bara flyttar om stadens egna förvaltningar för att försöka gömma kostnader på 2 miljarder kronor.

Anförande nr 16

M e h d i O g u z s o y (V): Peter! Ni kände redan från början till förutsättningarna för hur arenan skulle finansieras. Ni hade fem år på er. Från 2009 till 2014 fanns det inte särskilt många konkreta planer på att avyttra de tomter som skulle delfinansiera själva arenaprojektet. Ni hade något intentionsavtal med Ikea, men det finns ju inte hur mycket mark som helst vid det södra bygget. Jag undrar hur många bostäder det hade kommit till om Ikea hade smällt upp ett gigantiskt varuhus.

Vi tog över makten för två år sedan, och vi håller på med att hitta en bra lösning. Dessutom har det som du vet tillkommit ytterligare projekt. Det gäller Hovet och upprustning av Globen. Man vill göra allting tillsammans, för det kanske blir mycket bättre för staden och invånarna att få fler bostäder, som Karin var inne på.

Visst är det jättesynd att det kostar en massa pengar för staden, men det visste man från början. Detta är ingen nyhet vare sig för dig, för mig eller för stockholmarna. Som Karin nämnde lovade man när beslut fattades i den här församlingen att detta inte skulle belasta skattemedel. Det är bara nonsens. Det gör det. Vi vet till exempel att det har gått 25 år sedan Globen togs i bruk och att den fortfarande går back. Det kommer tyvärr att vara likadant med Tele 2 Arena.

Anförande nr 17

P e t e r J ö n s s o n (M): Tack så mycket, finansborgarrådet och Mehdi! Låt mig börja med ditt inlägg, Mehdi. Du har helt rätt i att det är med skattepengar vi har tänkt finansiera Tele 2 Arena. Men i och med att det har dröjt så länge med försäljningarna av

tomterna innebär det en ökad kostnad för Stockholms stad och Stockholms skattebetalare. Jag menar att det är lite onödigt. När Alliansen tappade makten i förra valet för snart två år sedan fanns det ganska långtgående planer på att utveckla både den norra byggrätten, norr om Hovet, och den södra byggrätten, söder om Tele 2 Arena, för såväl bostäder som handel.

Detta blev dock stoppat – idiotstopp. Nu har vi sett en ny utredning. Det är nog inget fel på den, och där packar man ihop Hovets försäljning och Globens renovering. Men risken är att vi begraver detta i ytterligare en utredning och att vi tappar ytterligare tid.

Faktum kvarstår: I och med att vi inte säljer tomterna sitter vi med högre kostnader i SGA Fastigheter. Där genereras kostnader som är ganska onödiga.

§ 6 Interpellation om hur kostnaderna för ensamkommande påverkar Stockholms stads verksamhet (nr 2016:8)

Anförande nr 18

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Jag ber att få hänvisa till det utdelade svaret.

Anförande nr 19

P e r O s s m e r (SD): Ordförande, fullmäktige! Jag tackar finansborgarrådet för svaret, som i varje fall på en punkt ger ett klart besked: Turordningen i kön för den vanliga Bostadsförmedlingen ska inte ändras. Kötiden ska gälla.

Men nu löser man som sagt problemen genom att bygga särskilda bostäder för flyktingar, och inte för Stockholms vanliga medborgare. Om detta vet vi inte så mycket. Till och med Moderaterna klagar på bristen på information, och Sverigedemokraterna får veta ännu mindre.

När det gäller denna fråga går utvecklingen snabbt. Interpellationen är från slutet av januari. Det har alltså gått sex månader, och mycket vatten har hunnit rinna i Strömmen här ute. Saker och ting förändras. Egentligen är interpellationen endast en förpostfäktning till motion nr 2016:22, i vilken det krävs ett samlat grepp från stadens sida för att klarlägga kommunens kostnader för flyktingar och illegala invandrare.

I interpellationen efterfrågas kostnaderna för så kallade ensamkommande barn, dels i relation till kontingenten 400 stycken, dels för ytterligare 3 000 stycken under detta år. Det efterfrågas i huvudsak boende- och byggkostnader och inte alla övriga, mer svårbedömda, kostnader.

Borgarrådet ger inte många svar. Det är som om det känns förbjudet att tala om kostnader, precis som det ända fram till helt nyligen var förbjudet att tala om volymer. Det har till och med professor Lars Calmfors sagt i DN: Riksdagen bör tillsätta en volymkommission. Att tala om kostnader är alltså tabu när vi ser på finansborgarrådets svar. Det talas om att Stockholm ska vara en attraktiv stad, att alla ska kunna trivas och ha det bra och att alla ska ha jobb och bidra till det gemensamma bästa. Alla ska på något sätt kunna bidra till det diffusa begreppet hållbar stad. Man hänvisar till den starkt kritiserade OECD-utredningen, som egentligen handlar om bra utbildad europeisk arbetskraft och inte om analfabeter från utomeuropeiska länder.

Jag har ställt frågan: Finns det planer på att köpa in fler boendeplatser? I dag har vi fått svar på detta, sex månader senare. Vi har Mässan, och vi har Sköndal. Vad kostar det, och hur ska dessa miljarder finansieras? Ska det göras besparingar? Ska kommunalskatten höjas? Får vi se det redan i höst eller senare? Eller är det så att vänstermajoriteten räknar med att staten via sina skattehöjningar skenbart ska betala för allt?

Anförande nr 20

A n n a R a n t a l a B o n n i e r (FI): Det är inte förvånande att det är just Sverigedemokraterna som skriver en interpellation där man ställer barn mot barn och sätter en prislapp på personer. På flera ställen i interpellationen visas att Sverigedemokraternas politik går ut på att skilja människor åt och att sätta olika värden på människor och barn. Det är i sig både osmakligt och obehagligt, och framför allt måste vi se att detta handlar om rasism.

Att göra skillnad på människor och att ställa dem mot varandra utifrån ursprung är rasism, och det måste adresseras på det sättet. Vi har ett ansvar som politiker och människor att bistå barn och vuxna som har flytt från krig och förföljelse. Men vi har också ett ansvar för att sätta ned foten mot rasism oavsett om den dyker upp i skolan, på gatan eller i Stockholms kommunfullmäktige.

Anförande nr 21

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Då tar jag och läser ur det interpellationssvar som Karin Wanngård har skrivit: Beräkningar från bland andra OECD visar att migranter i världens rika länder bidrar mer via skatter än vad de kostar i form av bidrag och andra stödinsatser. Detta är en OECD-rapport som publicerades 2013. Det är ett klassiskt exempel på desinformation som svenska massmedier kablar ut. Det var Dagens Nyheter som slog upp det här stort.

Så här är det egentligen: Det OECD gjorde är en lunta på 430 sidor, men det finns en huvudsida som omfattar en tabell. Man tar nettokostnaden för invandring. Man börjar i första raden, ungefär som när man läser en bolagsresultaträkning. I första raden tar man bara rörliga kostnader. Man belastar inte invandring med kostnader för försvar, brandväsen, regeringskansli och så vidare. Det är klart att det blir positivt med en sådan kalkyl. Men om man sedan lägger på att också invandrare ska betala för dessa fasta overheadkostnader blir resultatet negativt. Men det skrev förstås Dagens Nyheter inte ett ord om. I stället var det detta första budskap som kablades ut över hela Sverige, och tydligen har det fastnat hos politikerna också.

Min fråga till Karin Wanngård blir: Är du medveten om hela sammanhanget och för själv denna skröna vidare till Rådssalen? Eller är du bara ett offer för ditt eget system så att du inte vet hur det förhåller sig? Du trodde kanske på vad Dagens Nyheter skrev, och tänkte att så måste det vara. Detta är min fråga, det vill säga: Är du offer för ditt eget system, eller är du en del av ditt eget system?

Anförande nr 22

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Jag kan börja med ett litet utdrag ur vår lokaltidning, där det för några dagar sedan stod om detta att 40 procent av våra ungdomar mellan 18 och 30 år saknar egen bostad. Det är i princip en halv generation som inte tillåts att flytta hemifrån. Dessa våra vuxna barn mår väldigt dåligt av detta psykiskt. I svaret skriver Karin Wanngård att det är en prioriterad uppgift att ordna

bostäder åt dessa 2 800 vuxna personer som nu ska bosätta sig i Stockholm – för övrigt en majoritet unga män.

Jag blir ändå lite konfunderad. All politik handlar om prioriteringar. För mig är det självklart: Borde inte våra egna barn vara de som ska prioriteras först och främst av allt?

Jag vill ställa en fråga till dig, Karin Wanngård. Det satsas enorma summor på att ordna bostäder till nyanlända invandrare. Det får man väl tycka vad man vill om, men när kommer satsningen på våra vuxna barn? När ser vi ett liknande engagemang för att ordna bostäder åt våra vuxna barn som tvingas bo hemma? Vi hör här om en förlorad generation. Det är enormt många som mår psykiskt dåligt. När kommer satsningen på dem?

Anförande nr 23

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Stockholm ska vara en öppen stad. Stockholm står upp för mänskliga rättigheter, och Stockholm välkomnar nya stockholmare. Oavsett om man är född på Södersjukhuset, om man kommer från Haparanda eller om man kommer från något annat land inom EU eller utanför EU eller om man flyr från krig och terror är man välkommen till Stockholm.

Därför är vi tydliga i majoriteten med att vi kommer att bygga bostäder för alla som vill vara stockholmare. Vi ska bygga hyresrätter, vi kommer att bygga bostadsrätter och vi kommer att försöka pressa både byggpriser och hyror så att alla har möjlighet att bosätta sig i Stockholm.

Under hösten 2015 såg vi att antalet människor på flykt ökade. Ett stort antal människor som blev tvingade att lämna sina länder och fly undan krig och terror kom till Stockholm. Vi gjorde då insatser som gjorde det möjligt att finna en fristad och särskilt hantera detta i oväntade situationer. Nu har de tillfälliga insatserna övergått i långsiktigt arbete.

Stockholm är en tillväxtmotor för hela Sverige. Det kräver att människor bosätter sig här, arbetar här och skapar sitt eget liv här. Naturligtvis kostar det pengar. Det kostar pengar att bygga bostäder. Det kostar pengar att bygga skolor, förskolor, infrastruktur och samhällsservice. Självklart är det så. Men jag kommer aldrig att räkna människor utifrån ursprung, utifrån var man kommer ifrån och efter kostnader och tillgångar. Därför blir jag så beklämd, om än inte alls förvånad, över Sverigedemokraternas ensidiga fokus på vad just nyanlända kostar. Självklart kostar det pengar oavsett var barnet är fött. Men självklart tjänar vi i förlängningen genom skatteintäkter, genom ett samhälle som håller samman, ett samhälle som växer och ett samhälle som står upp för mänskliga rättigheter, tillväxt och företagande. Det är det politik handlar om.

Anförande nr 24

P e r O s s m e r (SD): Fru ordförande! Mitt svar blir lite grann av en replik på föregående talare. Jag kan först göra en randanmärkning. Nu slumpar det sig så, Karin

Wanngård, att jag är född i Haparanda. Det verkar kanske otroligt för många. Jag känner mig särskilt välkommen.

När det gäller representanten för FI hade jag svårt att hänga med. Men jag förstår att det var ett allmänt misstroende, för att inte säga avsky, mot Sverigedemokraterna. Jag kom att tänka på den tyske 1800-talsdiktarens ord: gross, gross und abscheulich, alltså stor, stor och avskyvärd. Det var väl ungefär det hon ville få fram.

Det är en sak som är viktig här, Karin Wanngård. Vi politiker kan ha olika känslomässiga infallsvinklar – humanitära och andra. Men till syvende och sist är det ändå en fråga om pengar – skattemedel. Det är därför vi står här, och det är därför vi är tillsatta av dem som har valt oss. Man kommer inte ifrån att det här kostar. Vi har uppfattningen – och vi kan nästan hoppas att vi har fel, men jag tror inte det – att det här skulle ge pluseffekter i slutändan. Stockholms stad får ersättning för ensamkommande barn med 1 900 kronor. Men i de flesta fall räcker inte det. Det blir alltså ett deficit. Om man ska tro Dagens Nyheter, som har tittat på hela länet, är det betydande kostnader för framför allt HVB-hem. De kan kosta 6 000 kronor, och i extremfallet 10 000 kronor, per dygn. Det är naturligtvis ovanligt, men sådana siffror förekommer.

Man kan säga att den här debatten ligger lite före sin tid. Redan om något år, kanske redan i höst, vet vi resultatet. Då vet vi om vi har svarta eller röda siffror. Då kan vi diskutera siffrorna ännu mer.

Anförande nr 25

A n n a R a n t a l a B o n n i e r (FI): Jag hörde inte allt vad Per Ossmer sade, men jag uppfattade någonting om känslomässighet. Det är klart att politik väcker känslor. Men det här är också vår politik från Feministiskt initiativ: att inte göra skillnad på människor utifrån vare sig kön, etnicitet, sexualitet eller något annat epitet.

Jag vill också bara säga att jag blir enorm provocerad om pratet om ”våra” barn och ”våra” vuxna. De ensamkommande som kommer till Stockholm är våra barn. Det är Stockholms barn. De flyktingar som kommer hit är Stockholms människor. De har precis samma rättigheter till det som den här staden ska göra som alla barn.

Anförande nr 26

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag fick inget svar av Karin Wanngård på min fråga, men hon kanske inte hann med det. Svaret kanske kommer i hennes följande anförande.

Då tar jag och bygger på med en fråga till. Jag läser ur hennes interpellationssvar: Stockholm ska vara en öppen stad. Under hösten 2015 ökade antalet människor på flykt som kom till Stockholm. Detta sade hon ju också själv i talarstolen. Nu ska vi se. Jag hävdar att de allra, allra flesta som kom till Sverige och Stockholm under hösten 2015 rent fysiskt kom från Danmark och Tyskland. Då är min fråga: Var det alltså krig, terror och förföljelse i Tyskland och Danmark som de här människorna flydde ifrån?

Anförande nr 27

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Det är tyvärr alltid här man hamnar i den här debatten. Man vill tala om, i det här fallet, kostnader för något, och då är det inte vi som för in debatten på att tala om varifrån människor kommer och så vidare. Det är ni som gör det hela tiden. Man måste kunna ha en konstruktiv debatt där man diskuterar vad saker och ting kostar. All politik handlar om prioriteringar.

Jag kan ställa frågan till er också: Varför ställer ni grupper mot varandra? Varför ställer ni våra svenska ungdomar mot människor som kommer från andra länder, helt enkelt? Ni ställer grupper mot varandra. Vad är det som säger att den ena gruppen ska få och den andra inte ska få? Jag poängterade just i mitt förra inlägg att vi har en jättestor grupp – våra egna barn som mår jättedåligt. Det är många av de vuxna som bor i förorten som själva har föräldrar som en gång i tiden kom från ett annat land. Vi vill satsa på de här ungdomarna också och göra det lättare för dem att få en bostad. Men hur ska det gå när ni vägrar att se verkligheten som den är?

Man måste inse att det inte finns hur mycket resurser som helst. Man måste helt enkelt prioritera. Vi har nått ett tak i Sverige, och det är dags att vi slutar upp med de här känslolagren, tar tag i problemen och tar ansvar.

Anförande nr 28

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! Att människor och mänskligt lidande väcker känslor är ingenting konstigt utan ytterst humant. Om man har sett hur det ser ut i flyktinglägren, följt debatten om människor som flyr över Medelhavet och omkommer och sett döda barn i famnen på hjälparbetare väcker det känslor.

Vi vet från Stockholm och den styrande majoriteten att vi kan göra vår del av detta. Vi kan bidra till att det blir så mycket bättre för människor – att de kan må bättre, leva i Stockholm och forma sina liv här. De ska ha all möjlighet att drömma, växa och bli efter sina drömmars längtan.

Det är inte på något sätt förbjudet att tala om kostnader. Det är därför vi har budgetdebatt i flera dagar. Det är också därför vi försöker förenkla informationen så att den når till alla Stockholms hushåll för att de ska kunna ta del av vad vi fattar beslut om när det gäller de 43 miljarderna i skatteintäkter och vad de går till. Vi har uppföljning med tertialrapporter där vi ibland justerar efter befolkningsökning och då våra prognoser inte har fallit väl ut. Vi har ett bokslut som vi också debatterar då det har gått genom av revisorer. Vi är tydliga med att visa vad saker och ting kostar.

Men det Sverigedemokraterna efterfrågar i den här debatten är exakt kostnad för en viss typ av individer. Det är någonting som vi inte har i budgetsystelet i dag. Och det är någonting som jag aldrig kommer att införa i vårt budgetsystelet. Det är precis som jag sade tidigare: Oavsett var i världen man är född, oavsett hur man har sökt sig till Stockholm eller om man är född och uppväxt i Stockholm ska vi stå för att bidra med möjligheter. Det handlar om möjligheter till en skola där man kan finna sina drömmar

och drömmars längtan. Det handlar om bostäder och om möjlighet till företagande och jobb. Det gäller alla människor. Vi ska inte ställa grupper mot varandra.

Anförande nr 29

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag håller mig till interpellationen. Jag kommer nu med min tredje fråga till Karin Wanngård. Hon har ju ett inlägg kvar, så hon kanske tar alla mina frågor i ett klipp.

Det handlar alltså om kostnaderna för ensamkommande. Ett sätt att skaffa sig en bild av kostnaderna är att ge sig ut i verkligheten på verksamhetsbesök. Det är naturligtvis ingenting nytt, men under våren var jag och besökte ett sådant här boende för ensamkommande. Det här gällde ett äldre par som bodde i en stor villa. Barnen hade flyttat hemifrån, och sedan blev det skilsmässa. Kvinnan, frun i familjen, ville inte lämna villan, så hon tänkte att hon kunde göra den till ett boende för ensamkommande. Hon sköter det väldigt bra, så det är inte detta det handlar om. Jag var alltså där. Där fanns fyra stycken pojkar, förstås. Två av dem var uppenbart 14–15 år. En av dem kunde ha varit 20, men hellre fria än fälla. Men en av dem var en uppenbart vuxen karl på 25–30 år. Jag frågade, och kvinnan sade då att hon hade talat med mottagningssystemet. De sade då: Han behöver också hjälp.

Man sätter alltså vuxna karlar som ensamkommande barn. De kostar fem gånger eller ännu mer än vad en vanlig kostnad. Detta är kostnader som skenar helt i onödan. De här karlarna behöver inte 24 timmars service. Detta är egentligen inget nytt. Din statsminister var också på ett asylboende och stod där med ”barnen”. Alla kunde se att det var vuxna karlar. Var är barnen någonstans? Det är den mest pinsamma bilden. För övrigt fanns det svarta afrikanska män där. Jag visade bilden för min fru – numera exfru – som kommer från Västafrika. Vad säger du om detta? frågade jag. Hon bara skrattade och sade: Detta är obviouslyly vuxna karlar – adult men!

Interpellationen handlar alltså om kostnaden för ensamkommande. Detta är en cirkus. Karin Wanngård! Du slarvar bort våra skattepengar på vuxna karlar från andra sidan jorden.

§ 9 Muntlig frågestund

Fråga nr 1. Lagar och regler

Anförande nr 30

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande! Jag får väl tala ovanligt fort, eftersom vi är lite försenade. Då hinner jag kanske med det jag ska säga. Jag står här med två uttalanden av Daniel Helldén i två helt olika frågor. Den ena frågan gäller att tillåta cyklister att cykla mot enkelriktat. Där säger Daniel Helldén så här: Många cyklar redan mot enkelriktat. Då är det bättre att de följer trafikreglerna, så nu löser vi det problemet. Det andra uttalandet handlar om parkeringsplatser för bilpooler. Där säger Daniel Helldén så här: Vi får inte reservera platser för bilpooler på gatuparkering. Det är juridiskt omöjligt.

Jag blir lite fundersam. Varför är det möjligt i det ena fallet och i det andra inte bara inte möjligt, utan fullständigt omöjligt – så omöjligt att det inte ens går att utöva påtryckningar på dem som äger makten över frågan? Varför går det när det gäller att tillåta cyklister att cykla mot enkelriktat men inte när det gäller att underlätta för bilpooler att verka och fungera i Stockholm?

Anförande nr 31

Borgarrådet H e l l é n (MP): Herr ordförande! Lagar och regler, som frågerubriken lyder, kan handla om mycket. Det var bra att jag nu fick veta vilka frågor jag ska svara på.

När det gäller frågan om att cykla mot rött ljus finns det en massa olika dimensioner. Man kan hitta andra lösningar. I dag finns vissa förordningar som säger att man inte får släppa fram fordon och cyklar mot rött ljus. Frågan är om man kan hitta sätt att göra det på ett sådant vis att det ändå är lagligt, vilket går bra i många andra europeiska länder som följer samma grundkonventioner som gäller för de här sakerna.

Vi vill att man ska titta på det och se om man kan göra så. Det finns till exempel ett antal trafikljus där det inte ens finns bilar, utan de är till för gående. De gånger det inte finns några gående, eller bara enstaka gående, där är det inga problem med att släppa fram cyklister i sammanhanget. På vissa ställen har vi låtit cykelbanorna gå utanför trafikljusen, vilket gör att de inte gäller. Det handlar också om korsningar, där cykelbanorna är lagda så att de inte berörs av trafikljusen.

Vi vill att trafikkontoret ska titta på detta och försöka se om man kan hitta lösningar. Samtidigt ligger vi såklart på våra myndigheter för att se till att det blir åtgärdat i den mån lagstiftningen förhindrar det.

När det gäller parkeringslagstiftningen och detta med att reservera platser för bilpooler i gatumiljön är lagstiftningen sådan att jag tror att det krävs ett riksdagsbeslut för att ändra regelverket. Vi får inte göra detta. Vi uppväktar regeringen och alla dem som bör

uppvaktas i detta sammanhang för att se till att det kan göras. Men om vi säger till bilpoolerna att de får parkera där på reserverade platser gäller inte det. Det innebär att parkeringsvakterna är skyldiga att avgiftsbelägga dessa. Det är två helt olika saker. Det är klart att vi ska följa reglerna, men vi ska försöka ändra dem i den mån det går.

Anförande nr 32

Borgarrådet B r i n c k (M): Nu handlade det inte om att låta trafikkontoret titta på möjligheterna att låta cyklister köra mot rött ljus. Nu handlade det om att man redan har beslutat och genomfört möjligheter för cyklister att cykla mot enkelriktat. Vi har haft olika uppfattningar i frågan. Jag tror att detta är dumt. Jag hoppas att det inte kommer att inträffa en allvarlig olycka innan även trafikborgarrådet inser att det här möjligen inte var så smart.

I samma artikel säger för övrigt borgarrådet: Vi hoppas att bilarna respekterar de nya skyltarna. Det hoppas jag också. Problemet är att skyltarna på vissa ställen är uppställda så att bilisterna knappast ser dem. Det är det som är det stora problemet med detta – att plötsligt införa helt olika trafikregler för olika trafikantkategorier. Det är en sak i Amsterdam, för där har det varit så länge. Det är en annan sak i Köpenhamn, för där har det också varit så länge. Men här inför man detta system plötsligt och utan förvarning. Man skyltar inte upp det särskilt väl. Jag tror inte att det är en bra idé.

Det gläder mig dock att trafikborgarrådet tycker att vi ska följa lagar och regler. Jag hoppas att han också utövar starka påtryckningar när det gäller en ändrad lagstiftning som gör det möjligt att prioritera bilpoolsbilar.

Anförande nr 33

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag ber om ursäkt, Cecilia Brinck, för att jag trodde att du talade om rödljus. Om vi nu talar om enkelriktat är det så att vi nu tar bort skyltarna om enkelriktat och fordonstrafik förbjuden, vilket gör att vi följer lagstiftningen. Vi bedömer att det finns tydliga skyltar som talar om att det finns cyklar som kan komma från andra hållet. Det kommer också att målas ut så kallade cykelmyror, det vill säga cyklar uppmålade i gatan som visar för bilisterna att det kan komma cyklar från andra hållet.

Detta är en reform som vi räknar med kommer att fungera bra. Den uppskattas av cyklisterna. Det hade varit ännu mycket bättre om vi hade kunnat behålla skyltarna om enkelriktat och en tillägsskylt som talar om att cyklar får åka där. Det hade varit tydligare för bilisterna eftersom de många gånger i den här staden tyvärr inte följer trafikreglerna. Men vi kan inte göra det. Vi hade önskat att det var så, men nu byter vi ut skyltarna, låter cyklarna komma fram och ser till att inte bilarna blockerar för cyklarna.

Anförande nr 34

Borgarrådet B r i n c k (M): Nej, alla bilister följer inte alltid trafikreglerna. Men ärligt talat: Det gör inte alla cyklister heller, vilket vi väl alla har upptäckt då och då.

Det är ingen, allra minst jag, som har ifrågasatt att det är lagligt möjligt att genomföra denna förändring av möjligheten för cyklister att köra mot enkelriktat. Frågan gäller väl snarare trafikborgarrådets något legära inställning till lagstiftning: Eftersom många cyklister redan gör så här kan vi ju tillåta det så slipper de åtminstone bryta mot lagen. Det finns rätt mycket som människor gör som inte är lagligt och som vi rimligtvis inte anser att vi ska legalisera så att människor ska slippa bryta mot lagen. Det är ett rätt klent argument, Daniel Helldén.

Anförande nr 35

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Om Cecilia Brinck tror att det var det enda argumentet har hon fel. Poängen är att det finns en enorm massa cyklister – en övervägande majoritet – som följer trafikreglerna. För dem släpper vi nu på reglerna så att de kan cykla den genaste vägen genom staden när det är trafikregler som är uppgjorda för bilarna för att de inte ska kollidera med varandra därför att de är stora och tunga. Det är skillnad på två ton bil och kanske 85 kilo cykel inklusive den som cyklar på den. Det är helt andra saker, andra bredder och så vidare.

Vi gör så att gatorna går att använda för cyklisterna när de har varit enkelriktade för bilarna därför att bilisterna inte klarar av att hantera trafikmiljön i Stockholm. Vi ändrar helt enkelt den ordning som råder. Cyklarna får komma fram, och bilarna får hålla sig borta åt det ena hållet.

Fråga nr 2. Badmöjligheter

Anförande nr 36

J o a r F o r s s e l l (L): Det ska gå att bada och fiska överallt i Stockholm, har borgarrådet Luhr basunerat ut på diverse debattsidor i staden. Det är klart att det är positivt att det finns en vision om ett hållbart Stockholm med rent vatten. Det skulle vara trevligt om vi kunde äta fisken från Stockholms vatten, och det skulle vara trevligt om alla kunde bada.

Tyvärr gör Miljöpartiet den miss som man har gjort tidigare. Man gjorde den med naturreservaten, och man gör den nu med badplatserna. Miljöpartiet vill att det ska gå att bada genom att man gör vattnet rent. Men alla kan inte bada bara för att vattnet är rent. Om man läser på Stockholms hemsida kan man se att det finns 30 stycken strandbad i Stockholm, varav noll är helt anpassade för personer med funktionsvariation och bara två är delvis anpassade.

Det är klart att det är fint att ha en vision om ett hållbart Stockholm, men är det verkligen hållbart om alla stockholmare inte kan bada i det vatten som du vill göra rent?

Anförande nr 37

Borgarrådet L u h r (MP): Ja, jag har basunerat ut att man ska kunna bada och fiska i hela Stockholm. Det är ett mål som vi har att göra vattnet renare och att även göra det mer tillgängligt för så många stockholmare som möjligt. Tillgänglighetsfrågan är

jätteviktig, och den är någonting som vi jobbar med i den rödgrönrosa majoriteten. Det är tråkigt att man inte kan bada överallt. Jag var ute i Grimsta och Sättrastrandsbadet i förra veckan och tog badvattenprover på bakterier. Där finns en funktionshinderanpassning; man kan köra ned i vattnet med rullstol och därmed få tillgång till badet. Det är viktigt att man har detta på många ställen. Det finns på vissa ställen men inte på alla.

När vi talar om badvatten handlar det mycket om att vi ska göra vattnet renare. Detta är också ett mål när det gäller att tillgängliggöra strandbaden för fler och fler. Det vi jobbar med nu på miljösidan är främst att göra vattnet bättre så att man ska kunna bada och fiska på fler ställen. Här jobbar vi med till exempel felsökning av avlopp för att det ska bli renare vatten. Vi tittar på om det är förorenat vatten på grund av gamla miljöföroreningar, till exempel. Vi tittar på övergödning så att det inte finns algtoxiner i vattnet. Detta är också ett sätt att göra vatten mer tillgängligt. Men självfallet ska vi inte glömma funktionshinderfrågorna.

Anförande nr 38

J o a r F o r s s e l l (L): Miljöpartiet har ju fått erfara att politik handlar om att prioritera. I Stockholms stadshus, till skillnad från i regeringen, kan man inte skylla på att det är andras prioriteringar som man anpassar sig efter. Vi har sett hur era prioriteringar är. På det senaste nämndsammanträdet togs ärendet om Magelungen upp. Där var Alliansen tydlig med att det inte bara krävs en upprustning av miljön utan också att man tillgängliggör för människor. Det ska vara människorna som är i fokus, och det är för oss som stockholmare som miljön ska vara ren. Det är inte för miljön i sig, utan det är för oss som stockholmare. Vi människor måste kunna bruka miljön. Det är det som är hållbarhet. Hållbarheten måste stå i relation till oss som använder miljön.

Vi har facit från er politik. Det har visat sig tidigare när det handlar om naturreservaten, där vi hade en tillgänglighetssatsning som ni sedan gjorde om så att man prioriterade biologisk mångfald framför att göra dem tillgängliga för personer med funktionsvariation. Det är klart att det är lite lustigt att du talar om hållbarhet när ni bara ser hållbarhet ur en aspekt och inte vill satsa på tillgängligheten.

Anförande nr 39

Borgarrådet L u h r (MP): Självklart måste man titta på alla olika aspekter av hållbarhet. Vi har fyra stycken grundpelare: ekologisk hållbarhet, social hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och demokratisk hållbarhet. Det är aspekter som vi försöker titta på ur alla vinklar.

Om vi talar om Magelungen, till exempel, är det ett bad som har diskuterats under många år. Magelungen har ganska många problem. Just nu håller vi på att ta fram en handlingsplan för att se hur vi ska åtgärda Magelungen. Det handlar just om hur Magelungen ska bli renare. Om man ska kunna bada i Magelungen måste det muddras, och vass måste tas bort. Då kan man skapa en trevlig och bra badplats. Förra året røjde

vi vass där efter att de boende efterfrågade det för att man ska kunna komma ned i vattnet från bryggan. Men vi måste också få bort övergödande ämnen för att få ett renare vatten. Vi måste även titta på hur vi ska jobba på lång sikt för att det ska bli ett rent bad och för att man på längre sikt ska kunna bada på fler ställen. Det går inte att börja med att göra en badplats om man sedan inte kan bada i vattnet.

Anförande nr 40

J o a r F o r s s e l l (L): Det är klart att Viktor, som har en funktionsvariation, måste vara viktigare än vassen. Någonstans måste vi prioritera människan framför miljön. När vi ska göra miljön renare är det för att personer med funktionsvariation och andra stockholmare ska kunna använda den. Det är därför det är viktigt med hållbarhet.

Du säger att ni ska titta på de olika hållbarhetsaspekterna. Ni har haft makten i Stockholm nu ett tag, och ni har haft chans att titta på det här. När jag ser på resultatet märker jag att det fortfarande är noll badplatser och strandbad som är tillgänglighetsanpassade och två som är delvis anpassade. Det är också så att ni, som jag sade tidigare, har tagit pengar som vi satsade på tillgänglighet i naturreservaten och lagt på biologisk mångfald. När ni ska rensa upp i Magelungen gör ni inte det ur ett mänskligt perspektiv, som vi i Alliansen vill göra, där man ser till vilka behov människor har. Hur ska vi göra för att människor använder platser så att vi brukar miljön mer? I stället prioriterar man Pelle framför päronen och Pela framför pelargonerna. Jag tycker inte att det är rimligt.

Det här handlar om att vi ska tillgängliggöra Stockholm för fler stockholmare. Annars är det inte socialt hållbart.

Anförande nr 41

Borgarrådet L u h r (MP): Jag tycker att jag har svarat på många av dina frågor. Självklart ska man, oavsett om man är funktionshindrad eller vem man nu är, bada i rent vatten. Man ska inte bli sjuk när man kliver ned i ett bad. Det prioriterar vi starkt nu. Det gäller alla stockholmare. Folk ska ha rent vatten.

Vad gäller våra naturreservat tittar vi på hur vi ska skapa en större social inflytning i naturreservaten. Där tittar vi också på hur man till exempel vid Flatenbadet kan få ut ensamkommande flyktingbarn. Hur kan man få ut personer som inte automatiskt kommer ut i naturen på olika sätt? Det finns många saker som vi gör för att få så många som möjligt att uppleva naturen och att uppleva våra bad. Det vi gör gör vi för att få en långsiktig hållbarhet och för att få fler att kunna nyttja både våra naturområden och våra vatten. Det ska också kunna ske på lång, lång sikt framöver.

Fråga nr 3. Varför startar byggande av skolpaviljonger (moduler) innan man fått bygglov?

Anförande nr 42

P e r O s s m e r (SD): Herr ordförande! Jag noterar allra först att shorts och håriga ben är kutym här i talarstolen. Jag ska sedan övergå till ämnet. Redan den 14 januari i år beslutade utbildningsnämnden att det för asylsökande skulle byggas och förhyras skolpaviljonger på ett 20-tal platser här i landet.

Detta var inte precis något beslut som man basunerade ut – allt för att undvika överklaganden. Direktiv gavs till Sisab för ett snabbt framtagande av tekniska handlingar och sökande av bygglov. Det hela skulle gå snabbt. Snabbt skulle man köra igång med byggnadsarbeten, och ibland har man inte ens haft bygglovet klart.

Min fråga till borgarrådet Mogert är därför: Ska staden därför att man tror att detta är politiskt opportunt, eller vad det nu kan vara, starta byggandet av skolpaviljonger innan man har fått bygglov?

Anförande nr 43

Borgarrådet M o g e r t (S): Herr ordförande! Nu ansvarar inte jag för att bygga skolor utan för att ge bygglov, som Per Ossmer säkert känner till. Jag är därför möjligen helt fel person att fråga om detta. Man ska inte börja bygga innan man har bygglov. Du uttrycker dig ganska svepande och påstår att utbildningsnämnden har fattat beslut om att bygga skolor på 20 platser i landet, vilket låter tämligen osannolikt eftersom utbildningsnämnden mig veterligen har ansvar för Stockholm.

Generellt ska man alltså inte börja bygga innan man har bygglov. Man kan däremot på egen risk göra vissa markarbeten. Om man börjar bygga innan man har bygglov utgår vite och böter oavsett om man är kommunal eller privat.

Anförande nr 44

P e r O s s m e r (SD): När jag sade ”landet” menade jag givetvis ”staden”. Det var en felsägning.

Vi får allmänt lite rapporter. När det gäller Fruängsskolan anmälde vi den 19 juni till stadsbyggnadskontoret att man hade satt igång ett bygge. Kontoret skulle se till att det blev rättelse. Vad hände då? Ingenting. Man skyndade på bygglovet, och det blev klart den 13 juni. Samma dag ringde handläggaren till byggbolaget – just ringde, och ingenting mer. Det blev ingen syn på platsen.

Som bekant är det så att som man ropar i skogen får man svar. Allt var okej, och man hade bara börjat med en grusbädd. I själva verket lade man en grund som var en makadambädd för modulerna. Byggprocessen hade alltså kommit igång. Så kan det inte få gå till.

Då är vi inne på ditt område – stadsbyggnadskontoret. Självfallet ska stadsbyggnadskontoret snabbt gripa sig an denna typ av ärenden. Och man ska åka ut till byggplatsen och inte bara ringa. Man ska göra som alltid: besiktningar.

Anförande nr 45

Borgarrådet M o g e r t (S): Jag måste säga att jag inte riktigt förstod problemet. Du talar om en skola som alltså har fått bygglov.

(P e r O s s m e r (SD): Nej, de hade inte fått bygglov.)

Där hade man gjort markarbeten, vilket man får göra på egen risk. Det var grunden i mitt svar. Man kan göra vissa markarbeten på egen risk, men man ska inte starta byggnationen. Det är förutsättningarna. Jag måste säga att jag inte riktigt förstår problemet. Är det skolbygget du är emot?

Anförande nr 46

P e r O s s m e r (SD): Jag förstår att det är besvärligt för borgarrådet Mogert att sätta sig in i alla frågor och hur detta har gått till.

Jag ska förklara: Man får inte starta byggprocessen och börja anlägga grunder och sätta igång med allting. Däremot finns det något som heter marklov, och man har rätt att till exempel lägga jord på en grusplan vid en skola. Man får förhöja den med ända upp till 50 centimeter för att man vill ha gräs. Men det var det inte fråga om här, utan här drog man igång hela byggprocessen – vi vet inte när, men åtminstone hade man gjort det den 9 juni. Den 13 juni fick man alltså bygglov. Så var det. Vi har hört rapporter ifrån alla håll, men just det kollade vi upp. Jag var själv på platsen.

Anförande nr 47

Borgarrådet M o g e r t (S): Då kvarstår min uppfattning: Man ska inte börja bygga innan man har bygglov. Det gäller både kommunala och privata aktörer. Det är faktiskt inte konstigare än så.

Fråga nr 4. Gränsen för kommunens ansvar och dess kärnverksamhet

Anförande nr 48

C h r i s t i n a L i n d e r h o l m (C): Herr ordförande! Den 19 juni var borgarrådet i SVT Stockholm och berättade för oss stockholmare att du tyckte att det behövdes en kommunal biograf till i staden, eller till och med i innerstaden, för att vara riktigt specifik. Det skulle vara minst en ny biograf eftersom utbudet var alltför dominerat av kommersiella intressen. Du är också beredd att gräva i stadens skattkista för att rätta till detta missförhållande.

Då är naturligtvis min fråga: Anser du att det är kommunens ansvar och att det ingår i dess kärnverksamhet att satsa på alternativa biografier?

Man kan också fråga sig om det behövs fler alternativa biografier i staden. Det finns ju redan några.

Anförande nr 49

Borgarrådet M o g e r t (S): Låt mig dela upp frågan. Till att börja med: Ja, jag tycker att kultur är en kommunal kärnverksamhet. Jag tycker att vårt uppdrag är mycket mer än bara vård, skola och omsorg. Jag tycker att det också handlar om att värna medborgarnas fritid och kulturella utveckling. Principiellt är det så. Vi har en kommunal biograf, som du säkert känner till, i Kulturhuset. Jag tänker på inga sätt be om ursäkt för den. Jag tycker att den är viktig, och jag tycker att den tillför saker i vår stad. Detta kan jag säga om det ena.

Det andra är att jag tror att du har missuppfattat frågan. Det jag talade om i SVT och i DN Kultur handlade om att vi utlyste en möjlighet att söka pengar för privata aktörer för att projektera för en ny fristående biograf – av det enkla skälet att vi har ett privat monopol. Jag tror inte på privata monopol, framför allt inte när det gäller tillgången till kultur. De skapar en likriktighet och en enfald i stället för en mångfald även om det i detta fall är en ganska bra monopolist, om man får säga så. Den är kommersiellt framgångsrik, och den håller fläckvis hög kulturell kvalitet. Men den begränsar ändå mångfalden i Stockholm. Den begränsar mångfalden för oss som ser film, den begränsar mångfalden för dem som distribuerar film och den begränsar mångfalden för dem som vill göra filmfestivaler.

Det var detta frågan handlade om. Det handlade inte heller om att gräva i kistorna, utan det handlade om att utlysa en möjlighet att söka inom ramarna för befintlig budget. Så var det med den saken.

Anförande nr 50

C h r i s t i n a L i n d e r h o l m (C): Herr ordförande! Staden driver en biograf i Kulturhuset. Det är vi överens om. Vi är också överens om att kultur är bra och viktigt och att kultur bidrar mycket till utveckling och välfärd och många sådana saker. Men frågan är fortfarande om det är staden som ska bestämma att vi ska ha ett alternativ till och säga: Vi har lite för lite, så därför måste vi satsa projektpengar på att någon ska öppna en biograf till.

Vad är syftet med det man ska visa där? Vi har förutom Kulturhuset, där det är mellan en person och fullsatt i salongen på de föreställningar som ges, ytterligare två som får driftsstöd från staden. Även denna nya är nu förutskickad att få driftsstöd. Jag vet inte hur man ska fortsätta sedan; det verkar som något slags sluttande plan. Nu har vi bestämt att det är för mycket av det här. Då måste vi satsa lite pengar för att det ska bli mer sådant här. Så verkar man tänka.

Anförande nr 51

Borgarrådet M o g e r t (S): Du menar att vi befinner oss på ett sluttande plan när vi får en fristående biograf till, och sedan blir det socialism och lidande. Jag är inte helt säker på att det är en korrekt analys.

Tanken är precis detta: Vi har en monopolsituation i Stockholm. Det vet alla i Stockholm som tycker om film och är intresserade av film. De flesta känner till vilka begränsningar detta medför. Delvis därför ger vi ett kulturstöd till de fristående biografier som har ett kulturprogram. Det finns ingen självklarhet i att om man får till en ny biograf ska den få kulturstöd. Det beror helt på programmet. Dessa program prövas också varje gång, antingen varje år eller vart tredje år, enligt den ordning vi har. Det finns ingen självklarhet i det.

Min analys är att Stockholm skulle må bra av att få ytterligare en biograf och ytterligare mångfald. Det förvånar mig att Centerpartiet av alla är emot mångfalden och för det privata monopolet.

Anförande nr 52

C h r i s t i n a L i n d e r h o l m (C): Det är inte mångfalden vi är emot. Det är den politiska kommunala klåfingrigheten – att lägga sig i utbudet. Människorna får tydligen inte efterfråga saker och ting i olika kulturformer. Det kanske inte finns någon jättelik efterfrågan på smal film eller så kanske denna efterfrågan tillgodoses genom biblioteken och vad som finns i dag. Det kan vara Filmhuset och olika filmklubbar. Det saknas inte utbud just i Stockholm, borgarrådet! Det är ganska omfattande, även om SF är dominerande på biomarknaden. Det är vi överens om.

Anförande nr 53

Borgarrådet M o g e r t (S): Det är precis så: Vårt utbud är begränsat, och det styrs av vad det är SF vill visa. Det är ett problem som alla filmdistributörer och alla filmälskare känner till. Alla människor som driver filmfestivaler vet att detta är ett problem.

Då har kommunen två alternativ, som jag ser det. Antingen kan vi stillastående titta på och säga att marknaden får lösa det här, det vill säga att monopolet kommer att fortsätta, eller så använder vi våra resurser och möjligheter till att hjälpa till att bryta upp monopolet. Jag tycker att det senare är en naturlig väg, för det leder till ökad mångfald och till en bättre och mer intressant stad.

Fråga nr 5. Extra städinsatser i Stockholm

Anförande nr 54

M i k a e l V a l i e r (KD): Stockholm är en attraktiv stad, och det är mycket folk som rör sig här. Särskilt under sommartid ställs extremt höga krav på renhållning. Kristdemokraterna har flera gånger lyft frågan om nedskräpning, och borgarrådet Helldén har svarat att vi inte behöver oroa oss. Första säsongen var det råttor födda

under Alliansens styre som vi såg. Men nu har det skett något generationsskifte, så det borde vara den här majoritetens rättor vi ser.

Trots Daniel Helldéns försäkringar kan vi se att klottret har ökat. Vi kan också se att nedskräpningen knappast har minskat. Särskilt kring våra badplatser är situationen ibland helt oacceptabel. Nu har föreningen Städa Sverige beslutat sig för att sluta städa i staden eftersom de har tappat sin största sponsor. Det kommer att ställa ännu högre krav på stadens egen renhållning.

Då undrar jag: Med vilka extra insatser avser borgarrådet Helldén att möta denna situation?

Anförande nr 55

Borgarrådet H e l l é n (MP): Herr ordförande! Stockholm är en attraktiv stad och ska också vara det, Mikael. Vi ska se till att den fortsatt är det. I en stor stad händer mycket saker. Det blir skräp som vi tar hand om. Ja, det växer upp rättor i staden. Det är möjligt att det är en helt annan generation nu än den som ni hade uppe och tog med.

För att se till att Stockholm fortsätter att vara en bra stad finns det medel anslagna till framför allt stadsdelarna, som sköter verksamheten. Det handlar till viss del också om trafikkontoret och våra centrala parker. Vi har hört att Städa Sverige har tappat sin sponsor; det togs upp vid förra fullmäktigesammanträdet. Det är olyckligt. Jag vet inte vem sponsorn var. Det kanske du vet? De har gjort en hel del insatser framför allt på badstränder och så vidare. Det är stadsdelarna som hanterar dessa delar. Som det ser ut nu är det inom ramen för den budget de har som de ska hantera städningen.

Nu under sommaren finns det extra personal i form av våra ungdomar som sommarjobbbar. Jag hoppas att det väger upp en del av detta, men det vet jag inte. Jag har ingen statistik över hur mycket Städa Sverige har gjort och hur det har påverkat. Men jag hoppas verkligen att vi fortsatt har väl underhållna badstränder. De stora som vi har finns i Hässelby-Vällingby, i Farsta och i Bromma. De har sådana här anläggningar.

Du anför att det finns ett ökat klotter. Vi har ju talat om det många gånger i fullmäktige. Klotterfrågan handlar om en enormt ökad anmälningsgrad, och det gäller vad man än tittar på i anmälningsystemet eftersom vi har en ny tyck-till-lapp. Det intressanta här är städningen. Det är klart att vi ska se till att göra vårt bästa för att det blir rent.

Anförande nr 56

M i k a e l V a l i e r (KD): Kristdemokraterna vill att vi ska avsätta fler sommarjobbbar till städinsatserna. Vi vill också ha fler sopkärl och fler punktinsatser av såväl polisen som kommunala ordningsvakter så att man kan bötfälla folk som skräpar ned. Det är inte lagligt att skräpa ned.

Vi avsatte 25 miljoner extra för detta i vår budget. Nu hade staden behövt dem. Varifrån tar ni pengarna nu? Det kommer att behövas mer pengar. Stadsdelarna kommer att kräva mer pengar. Vad gör vi då?

Anförande nr 57

Borgarrådet H e l l é n (MP): Om det nu är så att stadsdelarna kommer att kräva mer pengar än de har i dag får vi titta på vad man kan göra åt det. När det gäller budgetfrågan hade ni i er budget, som var uppe samtidigt med vår i höstas, mycket riktigt lagt mer pengar. Men ni hade samtidigt ryckt undan posten för underhåll av våra nya områden. Det hade inte varit så roligt när vi hade byggt nytt att inte kunna underhålla dessa områden. Det är ju lätt om man bara flyttar pengar mellan poster och stryker någonting. Det löser inte problemen i staden. Det är mycket knivigare än så.

Vi ska se till att vi har det rent i vår stad och på våra badstränder. När det gäller sopor och sopsortering håller vi på med ett sådant program. Vi håller på att ställa ut sopsorteringskärl i staden. Man kan se på dem som finns redan nu i Rålis. Vi satte vi upp dem i höstas, och de är det första som ska utvärderas.

Jag tror inte att vi kommer att kunna få ut polisen och inte heller kommunala ordningsvakter. Vi får inte ha sådana vakter för att jaga någon, för detta är en ordningsfråga som polisen ska sköta. Det är ett problem.

Anförande nr 58

M i k a e l V a l i e r (KD): Bra att vi är överens om att det är en viktig fråga! Det är bra att det ser ut som att stadsdelarna skulle kunna få mer pengar om de behöver det. Det är tråkigt att vi inte kan styra polisen, men det inser också jag att vi inte kan. Majoriteten kan dock alltid prata med myndigheter, och det hoppas jag att ni gör.

Sopkärlen i Rålis är fantastiska. Sopkärlen på många andra platser, som skulle vara fantastiska, är tyvärr inte tillräckliga. Man behöver bara gå förbi Hornsbergs strand dagen efter, eller möjligen timmarna efter, det att någon har städat för att se att det blir knökfullt direkt. Det går inte att göra glasflaskor kompakta i obegränsad mängd i Bigbelly-tunnorna.

Jag är glad att du tar detta på allvar, och jag hoppas att vi får se en snyggare stad. Men jag tror att det kommer att behövas mer pengar.

Anförande nr 59

Borgarrådet H e l l é n (MP): Det är möjligt att det kommer att behövas mer pengar; det får vi titta på om det blir sådana förändringar. Jag vet inte hur stor effekt det blir av att Städa Sverige tappade sin sponsor. Vi får helt enkelt se.

Bra sopkärl ska ut på fler platser. Sopkärl har vi redan överallt i staden, men vi ska se till att det finns ordentliga sådana. Vi har de komprimerande som vi håller på att ställa

ut. De kan inte komprimera glas hur som helst, men de är fantastiska när det gäller de take-away-lådor som folk springer runt med i parkerna.

Det ska bli bättre. Vi har lösningar. Huruvida sponsorsfrågan påverkar negativt får vi se. Vi ska självklart följa upp och titta på det.

Fråga nr 6. Hammarby sjöstad

Anförande nr 60

R i c h a r d B e n g t s s o n (L): Ordförande, fullmäktige! Min fråga rör också underhållet av våra stadsmiljöer och angränsar därför delvis till den tidigare frågeställningen. Vi vet att upplevelsen hos oss som stockholmare av våra stadsmiljöer är centralt för hur vi uppfattar staden och medborgarskapet i största allmänhet. Väl underhållna stadsmiljöer där kommunal service fungerar när det gäller belysning, gator och torg, träd, parker och så vidare sprider en känsla av tillit och samhörighet i samhället som helhet. Det är också tvärtom – när vi upplever att kommunen inte sköter sina åtaganden kan det väcka känslor av att man är bortglömd eller inte prioriterad. Det kan minska känslan av att politiker eller kommunen tar ansvar för det som de har tagit på sig ett ansvar för. Om ingen annan bryr sig, varför ska då jag bry mig? Så kan människor börja tänka.

Därför gjorde det mig lite bekymrad när jag läste i Sjöstadsbladet i förra veckan att det finns en lång rad kommunala underhållsansvarsområden där som inte hanteras. Det gäller belysning, det gäller träd, parker, blomsterarrangemang med mera.

Min fråga till Daniel Helldén är: Stämmer den bild som ges i Sjöstadsbladet, och vad beror det i så fall på?

Anförande nr 61

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Herr ordförande! Jag kan säga att jag inte har läst artikeln i Sjöstadsbladet som handlar om detta. Jag har inte fått indikationer på att det finns så stora problem i Hammarby sjöstad. Jag var där i förra veckan och hälsade på vid ett frukostmöte med Rotary. Jag fick inte någon uppfattning av att det pågick något speciellt som var problematiskt utöver generella frågor som handlar om parkering och annat i stadsdelen.

Men visst kan det vara så; jag kan inte säga något om det. Om Sjöstadsbladet skriver om det är det självklart att vi ska titta på det. Hammarby sjöstad brukar betraktas som en välskött och fin stadsdel. Det är en välmående del av Södermalm. Det är ju Södermalms stadsdelsförvaltning och stadsdelsnämnd som har huvudansvaret för hur det hela hanteras där.

Jag kan egentligen bara säga att om det finns något i artikeln som har substans ska vi titta på det, och jag ska ta och läsa den. Men jag fick som sagt inte höra någonting om detta när jag var i Hammarby sjöstad i förra veckan.

Anförande nr 62

R i c h a r d B e n g t s s o n (L): Det är utmärkt att höra att du var där så sent som i förra veckan och träffade en grupp andra medborgare där som inte hade reagerat så som de här gör. Men här har jag en lista på 21 punkter. Det gäller belysning längs kajer och på vägar, av träd med mera som under lång tid har varit eftersatt och inte har åtgärdats. Det gäller ett antal träd och planteringar som är illa eftersatta. Det kan finnas olika bilder av det här, och det kanske är så att man är ute och jobbar och att olika prioriteringar har gjort att man inte har kunnat lösa just detta.

Det som gör mig lite extra bekymrad är dock att detta har varit anmält via appen. Åtminstone enligt artikeln har ”vi på lokaltidningen” försökt nå personal på trafikkontoret, parkförvaltningen och ansvariga politiker, bland andra Daniel Helldén, utan att få några svar. Man har smällt upp detta i sin tidning eftersom man naturligtvis förväntar sig svar.

Upplevelsen av att man anmäler problem och hör av sig via appen – som ju har ökat antalet anmälningar, vilket du nämnde i den tidigare frågeställningen – och att detta inte leder till några åtgärder är naturligtvis ett problem.

Anförande nr 63

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Om det kommer in klagomål via appen Tyck till är det klart att de ska åtgärdas. Sedan kan man inte tala om hur fort de ska åtgärdas, för det beror helt på vad det är för någonting som är problematiskt. Om det är någonting som är farligt ska det åtgärdas på en gång. Om det är fråga om klotter ska det ske inom 24 timmar. Andra saker kanske tar längre tid. När det gäller kajer vet jag inte, för jag gissar att de tillhör Stockholms Hamnar.

Vi ska se till att vi hanterar stadsdelarna på ett bra sätt; så är det. Nu tappade jag lite grann tråden, så du kan ta nästa inlägg. Jag återkommer!

Anförande nr 64

R i c h a r d B e n g t s s o n (L): Vi har höga ambitioner för alla stadsdelar i det här avseendet. Det tycker jag är bra, och det ska vi fortsatt ha i Stockholm. Jag överräcker helt enkelt artikeln till dig här. Du kan läsa den och höra av dig till Sjöstadsbladet och till sjöstadsborna som säkert hoppas att få ett svar när det gäller vem som är ansvarig för vilka delar i detta och när de kan åtgärdas.

Anförande nr 65

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Nu har jag någonting i handen som jag självklart ska läsa. När det gäller frågor från press har vi som regel att alltid svara. Det kan hända någonting som gör att det inte blir så, men jag har inte hört att vi har fått in någon fråga. Självklart ska vi svara på en sådan fråga.

Fråga nr 7. Polisen har börjat avvisa tiggare på Södermalm. Hur ställer sig borgarrådet Lindhagen till det?

Anförande nr 66

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! På Södermalm har polisen enligt uppgift börjat avvisa tiggare med hänvisning till att kommunal mark inte får tas i besittning utan tillstånd. Polisen säger även till butiker som ställer ut gatuskyltar att ta bort dessa.

Min fråga till Åsa Lindhagen blir helt enkelt: Polisen har börjat avvisa tiggare på Södermalm. Hur ställer sig borgarrådet till detta?

Anförande nr 67

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Martin Westmont ber mig alltså att kommentera polisens arbete. Jag förutsätter att polisen gör sitt arbete. Mitt fokus som socialborgarråd är att på bästa möjliga sätt värna de människor som lever i stor utsatthet i vår stad. Det är det som alltid kommer att vara min prioritet.

Vad kan vi göra för de människor som lever i Stockholm i en sådan oerhört stor utsatthet som de EU-medborgare som försörjer sig genom att be medmänniskor om pengar gör? Det kommer att vara vår första prioritet. Där jobbar vi också på många olika sätt från majoritetens sida med att ge denna grupp stöd. Vi har härbärgen, vi har Crossroads och vi inleder ett hälsoprojekt för kvinnor i denna grupp, som lever i stor utsatthet. Självklart är det också viktigt att ha en nära kontakt med polisen så att vi säkerställer att vi från stadens sida kan göra de insatser som vi har beslutat att vi ska göra för den här gruppen.

Anförande nr 68

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Borgarrådet säger att det är bra med nära kontakt med polisen. Jag undrar lite grann: Vet du om det här är beslut som har fattats av lokala polisbefäl, eller är det direktiv från er politiker som har gått ut om att det nu är nya regler som gäller? Det skulle jag vilja ha svar på.

Såvitt jag vet är detta någonting som nu sker på Södermalm. Bör man då inte utöka det så att det innefattar hela Stockholms stad?

Anförande nr 69

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Jag rår som sagt inte över polisen. Däremot är jag mån om att vi har ett gott samarbete, bland annat av skälet att det till exempel genomförs avhysningar i vår stad. Jag är oerhört mån om att vi då har bra kommunikationskanaler mellan staden och polisen så att vi ser till att exempelvis EU-teamet, som jobbar med att stödja den här gruppen, har möjlighet att informera i god tid och se till att människor får veta vad som kommer att hända och att det finns alternativ i staden.

Jag träffade polisen för inte så länge sedan just för att diskutera detta. Jag upplever att vi hade ett bra möte då vi talade just om vikten av god kommunikation, vilket förstås ligger i både stadens och polisens intresse. Vi har ju olika roller. Det är inte helt ovanligt i den här salen att man ibland lägger över polisiära uppgifter på kommunen. Det är viktigt att skilja dessa åt. Vi har olika roller, vi kompletterar varandra och vi måste ha ett bra samarbete särskilt när det gäller en så oerhört utsatt grupp som den vi talar om just nu.

Anförande nr 70

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Borgarrådet nämnde att ni har en dialog med polisen. Det är jättebra, och det tycker jag absolut att man ska ha.

Men jag funderar lite på vad som sades under kommunfullmäktiges möte den 25 april. Då sade du: Jag kommer alltid att motsätta mig ett tiggeriförbud. Nu är vi där, på Södermalm. Du säger att ni för en dialog med polisen och så vidare och att du vill stödja dem i deras arbete. Men samtidigt har du sagt att du gör allt för att motsätta dig ett tiggeriförbud.

Min fråga blir då: Kommer du att fortsätta att samarbeta med polisen, hjälpa dem och ge dem de rätta redskapen för att kunna upprätta lag och ordning? Eller kommer du att göra det du sade den 25 april, det vill säga att göra allt du kan för att motsätta dig ett tiggeriförbud?

Anförande nr 71

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Det vore något uppseendeväckande om jag skulle säga att vi inte ska samarbeta med polisen. Det kommer jag förstås inte att säga. Jag uppfattar det som att du på något sätt ser en motsättning mellan det jag sade den 25 april och det jag säger i dag. Jag ser inte någon som helst motsättning av det slaget. Jag känner mig inte lurad in i någon fälla.

Det som är viktigt är att jag alltid kommer att stå upp mot ett tiggeriförbud. Jag tycker inte att vi ska förbjuda människor som lever i så oerhört stor utsatthet att vända sig till sina medmänniskor och be om hjälp. Jag tycker inte att det är rätt sätt att möta denna utmaning genom att säga åt människor som ser som sin enda och sista möjlighet att be om medmänsklighet från dem som passerar förbi att de inte ska få ha denna möjlighet. Det kommer jag aldrig, aldrig att driva.

Men självklart ska vi ha ett gott samarbete med polisen. Att polisen gör sitt arbete och genomför avhysningar och avvisningar ser jag inte står i motsatsförhållande till ett tiggeriförbud. Där är det oerhört viktigt att vi har ett gott samarbete, inte minst för den här utsatta gruppens skull.

Fråga nr 8. Avloppsvatten och brister i avloppssystemet

Anförande nr 72

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! I förra veckan kunde vi i vår lokaltidning läsa: Bajsvatten forsade rakt ut i stadens vatten. Förra året var det svarta rubriker om ett hus på Strandvägen som hade tömt sitt avloppsvatten rakt ut i Saltsjön i 85 år. Till en början tänkte jag att detta är ett gammalt problem och gamla synder som vi behöver rätta till. Men i artikeln skrevs det också om ett hus i Norra Djurgårdsstaden, som byggdes så sent som 2013, som hade läckt ut vatten. Det är helt orimligt att vi har det på det här sättet. Jag tycker att vi måste kunna ha bättre kontrollmekanismer för våra nyproducerade hus. Detta kan alltså hända i vårt miljöprofilsområde i Stockholm.

Min fråga till Katarina blir: Hur följer du upp detta så att det inte ska ske i framtiden? Och vad har Stockholm Vatten för långsiktig strategi för att säkra hela avloppsnätet?

Anförande nr 73

Borgarrådet L u h r (MP): Tack för din fråga! Vi har satsat ganska mycket på avloppsnätet och på vatten sedan vi tog över efter Alliansen. Vi har till exempel ökat underhållet av avloppsnätet. Vi har nu ett löpande underhåll i stället för att bara laga där det går sönder. Vi har också ett ganska spetsigt vattenprogram där vi bland annat genomsöker avloppsledningarna för att det inte ska läcka ut avloppsvatten i våra vattendrag.

Just med denna satsning och de nya ägardirektiven har vi börjat genomsöka avloppsnätet för att hitta läckor. 2015 sökte vi igenom 600 olika avloppssystem och tittade på dagvattensystemen för att se om det läckte ut avloppsvatten där. Då hittade vi 15 stycken där det fanns felkopplingar. Anledningen till att vi hittar dessa felkopplingar är att vi har tagit en långsiktig strategi för att kunna hitta läckande avlopp i vårt system. Jag vet att det här har pågått under lång tid, och vi har hittat avloppsvatten i vårt grundvatten, till exempel. Vi har vetat att det läcker ut vatten. Men nu letar vi och hittar läckor.

Anförande nr 74

J o n a s N a d d e b o (C): Det är jätteviktigt att ni har kommit igång med letandet efter felkällorna. Men när jag läste artikeln förstod jag att vi bara har tittat på en liten del av avloppsnätet. 600 avloppssystem låter ju jättemycket när du säger det. Men hur mycket avloppssystem har vi i Stockholms stad? Det är intressant. Jag hoppas på att man ska kunna göra mycket mer för att kunna hitta vattenläckorna.

När tror du, Katarina, att ni har fått en åtminstone godtagbar kontroll på det läckande avloppsnätet? När tror du att man har så mycket att man kan säga hur avloppsnätet ser ut? Finns det någon sådan tidprognos eller plan?

Anförande nr 75

Borgarrådet L u h r (MP): Det är en svår fråga, för som du säger har vi ett jättestort avloppsnät. Det vi hittade i Nybroviken var ett avlopp som hade läckt i nästan 100 år utan att man hade hittat det. Nu letar vi alltså.

Vi har vårt vattenprogram. Vi har 23 stycken olika sjöar och vattendrag i Stockholm, och vi tar fram ett program för varje sjö och varje vattendrag. Det Stockholm Vatten gör nu är att titta på alla avloppsledningar som går runt sjöarna och vattendragen för att det inte ska kunna läcka ut vatten i närheten av dem. Det ska inte heller läcka ut vatten i vårt dagvattennät.

Sedan har vi problem med till exempel bräddningar. Vi har tagit en dagvattenstrategi för att vi vid häftiga regn inte ska få overflow i vårt avloppssystem som gör att vi spolar ut avloppsvatten i våra sjöar och vattendrag. Det är ytterligare ett steg.

Jag kan dock inte säga att detta kommer att vara klart om två år, till exempel. Vi kommer att fortsätta att söka igenom avloppsnätet, till att börja med runt våra sjöar och vattendrag för att sedan fortsätta inåt. Vi har nu ett löpande underhåll där vi tittar på var det kan tänkas läcka. Men det är ett ständigt pågående arbete som vi har satt igång.

Anförande nr 76

J o n a s N a d d e b o (C): Tack Katarina! Det arbetet är bra. Men det jag skulle vilja veta är när vi vid nyproduktion kan säkra att vi inte bygger in nya läckage i avloppsnätet. Den frågan tycker jag inte riktigt att jag fick svar på, så den får du gärna återkomma till i ditt nästa svar.

Stockholms vatten är en oerhört viktig resurs både för varumärket Stockholm och för oss som bor i den här staden. När jag åker utomlands talar jag ofta om hur fantastiskt det är i Stockholm – att man både kan bada och fiska precis mitt inne i staden. Det är för många andra storstäder en ren utopi. Nu briserar denna nyhet om Stockholms vatten precis när badvattnet börjar få åtminstone något så när rätt temperatur. Vad säger vi till våra barnfamiljer? Är det säkert att släppa ut barnen att bada i Stockholms badvatten? Det är mina två frågor, Katarina.

Anförande nr 77

Borgarrådet L u h r (MP): När det gäller den första frågan, om nyproduktion, vet jag att det på riksnivå pågår ett arbete med att på bättre sätt kunna märka upp de rör man kopplar. Men det är ingenting som vi gör på kommunal nivå. Man har ett egenkontrollprogram där de som gör olika stambyten eller bygger själva ska visa att de har följt alla standarder och kopplat rätt. Nu tittar man på om det finns bättre sätt att jobba med rören, men det är ingenting som jag är involverad i.

Vad säger jag till barnfamiljerna? Jag kan säga att det är säkert att bada vid våra 31 godkända strandbad. Jag var själv med en av våra miljöinspektörer i förra veckan på Sättrabadet och tittade på när han tog vattenprover. Detta görs hela tiden nu under

badsäsongen. Det rapporteras in i ett rapportverktyg och finns på hemsidan. Där kan man gå in och titta på hur vattenproverna har sett ut.

Vi jobbar hela tiden för att det ska bli bättre och säkrare och för att man inte ska kunna upptäcka någonting som ska göra att man ska behöva stänga baden. Och ja, baden är säkra i Stockholm!

*§ 13 Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering**Investeringar för genomförande av plan för gatuparkering (Utl. 2016:112)*

Anförande nr 78

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Det är den 27 juni. Vi gör ett omtag. Oppositionen återremitterade ärendet den 30 juni trots att vi tydligt har redogjort för hur vi har berett det och analyserat det, och ni har er fulla rätt att göra det.

Vi har nu låtit stadsledningskontoret titta på ärendet enligt konstens alla regler, och de har kommit fram till att det förslag som ligger är ett väl genomarbetat förslag. Vi går alltså fram med samma förslag. Med sikte på långsiktighet och framförhållning pekar vi ut hur vi ska kunna klara Stockholm kraftiga befolkningstillväxt och bostadsbyggande samtidigt som vi skapar en fungerande framkomlighet i gaturummet. Antalet stillastående bilar minskar. Antalet bilar som letar parkeringsplatser ska bli färre. Minst 15 procent av parkeringsplatserna ska vara frigjorda för besöks trafik. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. Vi måste skapa en bättre framkomlighet i stadens alla delar.

Som jag sade för två veckor sedan har vi problem med alltför många parkerade bilar som tävlar om utrymme i närförorterna. Det handlar om infartsparkerade bilar som kommer längre utifrån och från våra grannkommuner, och det handlar också om uppställning av bilar från innerstaden i syfte att undkomma avgifter. Detta tillsammans med ett kraftigt bostadsbyggande skapar problem. Vi måste reglera utanför innerstaden. På så sätt skapar vi utrymme för dem som bor där att parkera, vi skapar en marknad för garage som många gånger används till annat och vi skapar incitament att placera bilen på fastighetsmark i stället för på den gemensamma gatan.

När vi bygger är det också viktigt att de nya parkeringstal som vi har tagit fram där vi har minskat kravet på parkeringar vid nybyggen möts med avgifter så att vi inte bara flyttar ut problemen på gatan. Vill man parkera sin bil ska man antingen betala på gatan eller lösa det på egen tomtmark, och detta utan att kostnaden läggs på alla boende i ett hus. Vi möter Stockholms utveckling och löser stadens problem.

Låt mig återupprepa att de stora förändringarna i det här ärendet är att vi nu utsträcker parkeringsreglerna till att gälla utanför staden. Vi delar in staden i sex zoner där zon 4, 5 och 6 utgör områden utanför innerstaden. Zon 4 och delar av zon 5 är tänkta att börja genomföras i höst och vara genomförda 2018. När det gäller resterande delar av zon 5 och zon 6 är avsikten att vi ska utvärdera genomförandet och se vad det får för effekter och om det är de effekter som vi avser.

Reformen ändrar också parkeringstiderna i innerstaden och utökar parkeringsreglerna till närförorterna. Vi har en långsiktig plan för hela stadens utveckling. Vi uppdaterar parkeringsreglerna enligt en lagstiftning för buss, taxi och tunga lastbilar. Vi utökar avgiften för mc för att lätta på trycket på parkeringsplatserna. I syfte att få bukt med framför allt de utländska falska handikappstillstånden och den misstänksamhet som i dag

finns inför ett tillstånd i bilrutan inför vi parkeringsavgifter för detta tillstånd, men vi ger rätt till dem som kan visa upp att tillstånden är korrekta att få en kraftigt reducerad dispensavgift på 500 kronor per år för fri parkering i alla områden i Stockholm.

Det här är en viktig reform, och jag vill understryka att de förändringar som görs inom ramen för det här beslutet kommer att utvärderas och noga analyseras. Vi kommer att lägga extra stor vikt vid att utvärdera reformerna för funktionshindertillstånden och för mc. Kommer reformen att lösa problemen med de olagliga utländska funktionshindertillstånden? Ställer den till problem för dem som har korrekta tillstånd? Detta ska följas och noga utvärderas. Samma sak gäller för mc. Hur kommer beläggningen att se ut på mc-platserna? Kommer vi få alternativa mc-platser, till exempel i våra garage? Detta kommer att utvärderas och följas upp.

Det här är en bra reform. Det är en viktig reform för Stockholm. Vi kommer att analysera utfallet, och om det behövs återkommer vi med justeringar.

Med detta vill jag yrka bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 79

J o n a s N a d d e b o (C): Det mesta i det här förslaget är bra, Daniel Helldén. Vi är med på många delar av detta. Förra gången stod du i talarstolen och viftade med en stor bunt papper. I dag står jag i talarstolen och viftar med detta. Det är från funktionshinderrörelsen, och där är de riktigt upprörda över det här beslutet. Med det här beslutet tar ni ett viktigt avsteg från att betrakta bilen som ett hjälpmedel, likt en rullstol eller en permobil. Både DHR och HSO är superkritiska till att ni gör detta och till att ni gör det för stävja fusk och kollektivt straffar alla dem som har stora behov och sköter sig. Funktionshinderrörelsen känner sig motarbetad och menar att vi kan stryka ambitionen att ha en tillgänglig stad i världsklass efter att vi har fattat det här beslutet, och nu vill du testa och utreda detta. Stockholms beslut kommer att påverka andra kommuner som kommer att fatta likadana beslut. Det kommer att ställa till det för rörelsen. Har du verkligen utrett det här tillräckligt?

Anförande nr 80

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Ja, vi har utrett detta tillräckligt. Vi löser ett stort problem. Det är ett stort problem i Stockholm, men det är inte samma stora problem i andra städer. Bilen är ett hjälpmedel för dem som har ett funktionshinder. Därför ska det också finnas parkeringsplatser som är speciellt anvisade för dem. Det är de som ska använda dem och inte de som inte behöver det. Vi har ett problem med att nästan en sjättedel av alla tillstånd som används här i staden är ogiltiga, men vi kan inte beivra dem. Vi kan inte komma åt dem. Med det här förslaget blir vi av med dem. Parkeringsplatserna kan användas till rätt saker. Det är själva poängen med detta.

Detta är ett speciellt stort problem i Stockholm. Andra kommuner har andra typer av problem. I Uppsala tar man redan betalt när de parkerar på andra parkeringsplatser. I Umeå och Skellefteå gör man det och till viss del i Södertälje. Detta är inte något

revolutionerande som händer i Stockholm, och vi har ett annat system. Jag får återkomma till det.

Anförande nr 81

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Jag vill börja med att beklaga majoritetens sätt att hantera vår återremiss från det förra fullmäktigemötet. Visst kan det verka vara så som borgarrådet Helldén uttalar sig, att återremissen bara är ett politiskt käbbel, men jag tycker att borgarrådet ska säga till funktionshinderrörelsen som har stått här utanför och demonstrerat att det är politiskt käbbel. Det håller jag inte med om.

Låt mig nu gå över till saken. För två veckor sedan var borgarrådet mycket förvånad över att vi i Centerpartiet agerade som vi gjorde. Därför vill jag vara tydlig med att vi delar ambitionerna i parkeringsstrategin. Framkomligheten behöver öka, och trafikens miljöbelastning måste minska. Dessutom måste kantstensparkeringen också minska och utrymmet användas till viktigare saker. Vi vill se cykelbanor, busskörfält, uteserveringar och annat som gör att vi får en trevligare och mer levande stad. Vi står också bakom de delar av strategin och planen som gäller ökade avgifter och de utökade tiderna.

Det är dock tre konkreta förslag som vi inte kan ställa oss bakom. Det första gäller införandet av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehinderade. Det har redan varit tydligt. Det andra gäller det dåligt genomarbetade förslaget på avgifter för moped och motorcykel. Det tredje gäller avgifterna för nyttoparkeringstillstånd C där Centerpartiet motsätter sig den höga avgiften och det begränsade antal platser som staden erbjuder för foodtrucks.

Olyckligast av de här förslagen är förändringarna för människor med funktionsnedsättning. Funktionshinderrörelsens åsikter i frågan är att förslaget är förkastligt. Det ökar byråkratin och låter viljan att få ordning på fusket gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser att staden i stället, tillsammans med polisen, bör kraftsamla för att komma åt de människor som har stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att det är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning bland dem som fuskar.

Stockholm är inte bara ett föredöme när vi gör bra saker utan även när vi gör dåliga saker och genomför dåliga beslut. Det innebär att om vi tar det här steget finns det fler kommuner som kommer att titta på oss och göra likadant. Det är just då som vi riskerar att sätta de här personerna i kommunarrest. Beslutet handlar inte bara om 42 kronor i månaden, utan detta får påverkan på hela landet. Sverige och Stockholm har ju tidigare drivit på för en avgiftsfri parkering för personer med funktionsnedsättning som verkligen behöver bilen som hjälpmedel. Nu vänder vi 180 grader och inför avgifter för dessa människor.

Jag tycker att det är oerhört olyckligt, och därför vill jag yrka bifall till Centerpartiets reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 82

Borgarrådet H e l l é n (MP): Fru ordförande! Du pratar om nyttoparkeringstillstånd C för foodtrucks. Vi har tidigare haft en lång debatt om var de kan stå någonstans. Det går till exempel inte att ha dem centralt i innerstaden utan att det blir problem. Det är bara att gå ned och se hur det ser ut där.

Du nämnde tillstånden för rörelsehindrade, mc-parkering och nyttoparkering C. Du säger att vi nu ska skicka ut polisen att punktmarkera och hålla koll på hela staden och se till att de här falska tillstånden kommer bort. Tidigare hade vi en diskussion om att poliserna skulle jaga dem som skräpar ned. Vi har tidigare pratat om dubbdäck och höga hastigheter här i salen. Polisen kommer inte att prioritera de här frågorna. Vi kommer inte åt det här problemet. Det finns ingen annan lösning. Ingen kan peka på en annan lösning.

Anförande nr 83

J o n a s N a d d e b o (C): Jag vet att det finns erfarenheter från andra städer där det har varit effektivt att genomföra sådana här räder. Polisen har inte resurser nog att stå där varje dag och hur länge som helst, men tillsammans skulle man kunna hitta andra sätt att göra detta på. Jag tycker inte att man har utrett detta ordentligt. Jag tycker att det är synd att man bara säger att när vi genomför det här kommer vi att följa och utvärdera det. Det här är människor som behöver bilen som ett hjälpmedel, och dem ska vi använda för att testa och se om vi kommer att lyckas. Jag är osäker på om vi kommer att få bukt med de här fuskstillstånden över huvud taget. Jag tycker att det som Centerpartiet har föreslagit är en bättre väg att gå.

Anförande nr 84

J a n V a l e s k o g (S): Ordförande, fullmäktige! Det här är det största helhetsgrepp som vi nu tar under överskådlig tid gällande parkeringsfrågor med en effektiv och trafikstyrande effekt. Det här ärendet omfattar stora förändringar. Vi får en relevant geografisk utvidgning av parkeringsreglerna, ändrade avgifter för besöks- och boendeparkering, mer verklighetsanpassade p-tider över dygnet, stopp för kanske 1 000 falska parkeringstillstånd för funktionshindrade och en mer rättvis prissättning för olika trafikslag, och allt detta i en och samma strategiska plan.

Trots omfattande förslag till förändringar har vi fått ett bra stöd för detta ärende. Det finns i huvudsak två kritiska synpunkter som mycket av återremissen gäller. Jag menar att det är kritiska synpunkter som inte klarar en granskning och som i det ena fallet är ren populism och i det andra fallet bygger på missuppfattningar och dålig kunskap om p-planen.

Oppositionen kritiserar att mc och moped ska betala mellan en femtedel och tredjedel av vad bilisterna betalar för besöksparkering i de mest efterfrågade områdena i

Stockholms innerstad. Man tycker till exempel att 5 kronor i timmen är för mycket där bilisterna betalar 15 kronor i timmen. Men vad är ert alternativ? 4 kronor i timmen, 3:50? Kan man få några bud under kvällen här? Ni har sagt att ni tycker att avgifter ska införas för mc, men ni har inga konkreta förslag. Det kallar jag för populism.

Jag har respekt för att många av de funktionshindrade har frågor om vad en reducerad p-avgift som kostar 500 kronor per år innebär i praktiken. Men här förekommer helt klart en hel del desinformation. Regeln om tre timmars fri parkering på platser med parkeringsförbud gäller i hela landet. Större kommuner och enstaka mindre med särskilt stora problem med falska tillstånd kommer eventuellt att införa symboliska avgifter för att bli av med de falska tillstånden. Detta, tillsammans med Stockholms 42 kronor i månaden för reducerad p-avgift, innebär ingen kommunarrest.

Parkeringsplanen innebär att det totalt blir fler lediga p-platser och att risken att vanliga bilister medvetet felparkerar på p-platser för funktionshindrade minskar. Målet är, som många av er vet, att 15 procent av platserna alltid ska vara lediga. Bortåt 1 000 falska tillstånd kommer alltså att bli mycket svåra att använda. Utländska tillstånd kräver att man kan styrka äktheten för att kunna få parkera till den subventionerade avgiften. Om man med ett falskt tillstånd ändå betalar fullt pris och ställer sig på en reserverad plats för funktionshindrade riskerar man faktiskt att få bilen borttransporterad, och det kommer knappast att ske.

Jag är glad att vi generellt sett har fått ett stort stöd för denna strategiska parkeringsplan. Bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 85

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande! Med sedvanlig tvärsäkerhet avfärdar Jan Valeskog alla invändningar som antingen utslag av missuppfattningar eller populism. Därför måste jag fråga Jan Valeskog en sak eftersom den enade funktionshinderrörelsen uttrycker så stark kritik som man gör här. Beror det också på att de är populisterna eller felinformerade?

Anförande nr 86

J a n V a l e s k o g (S): I den debatten påstås till exempel att det är diskriminerande när man kräver en speciell utrustning för att kunna betala sin avgift. Det är inte helt korrekt. Avgiften kan antingen lösas via automat, betalas via Betala P, som är en kostnadsfri app, genom dator, genom vanlig telefon med telefonsvar eller med faktura för den reducerade årsavgiften på 500 kronor. Det krävs alltså inte, vilket sägs i debatten, en särskilt utformad utrustning, vilket skulle vara diskriminerande, för att kunna betala. Det är ett sådant exempel.

Anförande nr 87

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Jag vill klargöra att vi i Sverigedemokraterna inte tycker att mc-förare ska betala någon avgift över huvud taget. Jag har en fråga till dig Jan Valeskog. Jag hoppas att vi är överens om att de köer vi ser i

Stockholm kostar betydligt mer än de avgifter man skulle få in på mc-förare om man börjar lägga avgifter på dem. Tycker du inte själv då att det kan vara en bättre idé att skapa bättre förutsättningar för människor att åka motorcykel och moped och på sätt få bort trängsel och köer i Stockholm?

Anförande nr 88

J a n V a l e s k o g (S): Den här frågan handlar inte om trängsel, men som bekant betalar man inte någon trängselavgift för mc eller moped, och det ska man inte heller göra. En bilist som kör dagligen i rusningstrafik betalar ungefär 1 400 kronor mer. Det är naturligtvis en stor skillnad. Det även en stor skillnad när det gäller andra skatter. En bilist kommer att betala tre till fem gånger mer än vad en mc-förare eller mopedist kommer att göra när man parkerar på en besöksparkering. Räknar man ihop detta blir skillnaden i kostnad väldigt stor, och det tycker jag är rätt.

Anförande nr 89

M i k a e l V a l i e r (KD): Det finns ju förslag på avgifter för mc-parkeringar. Mc-organisationerna har till exempel föreslagit 20 kronor om dagen, lika mycket som det kostar per dygn att stå på Arlanda. Om man kan jämföra, kan man räkna, men någon form av mätning borde ha gjorts. Och det har inte gjorts någon mätning på hur många motorcyklar och mopeder som finns. Det här är bara taget ur luften. Trots vad ni har sagt tidigare kan man ana att det är för att få in mer pengar och inte för att lösa något egentligt problem för motorcyklisterna.

Anförande nr 90

J a n V a l e s k o g (S): I Stockholms city finns det ungefär 400 platser för mc och moped. De är fulla normalt sett. En del av parkeringsplanen, och det gäller både bilar och motorcyklar, är att det ska finnas 15 procent lediga platser. Det innebär att det ska vara en viss omsättning så att det alltid finns platser tillgängliga. Det är ett skäl till att vi inför dessa avgifter.

Jag tycker fortfarande att det är intressant att du säger 20 kronor, men ni har inte föreslagit någonting. Ni säger att det ska införas mc-avgifter och avgifter för moped, men ni säger ju inte vad ni tycker att den avgiften ska ligga på. Det vore intressant att höra det sedan.

Anförande nr 91

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Jag tycker att man enkelt kan konstatera att det finns en hel del arrogans om ni kallar allt som inte är som det ni tycker för populism. Du kallar det populism när vi tillsammans med de seriösa organisationerna inom mc-världen till exempel vill hitta rimliga avgifter som kan ges en förankring, vilket faktiskt har skett med en del andra grupper. Du säger att det är populism. Samtidigt understryker du gång på gång att vi ska utvärdera det här och se om det blir dåligt och så. Då ska det minsann ändras.

Då undrar jag hur många motorcyklister som byter till bil är det rimligt att det ska bli. Hur mycket längre köer ska det bli i staden för att du ska ifrågasätta de här avgifterna?

Anförande nr 92

Jan Valeskog (S): Då måste man som mc-förare plötsligt vilja ta en kostnad på dels trängselavgifter på 1 400 kronor i månaden, dels en tre till fem gånger högre parkeringsavgift vid besöksparkering. Det är en ganska enkel matematik att räkna ut att de kostnaderna ligger skyhögt över vad det kostar att köra motorcykel.

Jag tycker att det är populism att ni inte har varit konkreta. Vi pratar alltså om 5 kronor i timmen för en motorcyklist att besöksparkera på malmarna. Vad är ert förslag? Är det 3:50 eller 2:50? Ni säger inte vad ni tycker fast ni i själva verket ändå säger att ni vill ha de här avgifterna. Vad är rimligt för er?

Anförande nr 93

Borgarrådet Brinck (M): Ordförande! Jag börjar med att konstatera att den fråga jag ställde till Jan Valeskog i min replik var en helt annan fråga än den han sedan svarade på. Han får därmed nu möjlighet att svara på den igen. Den handlade om huruvida funktionshinderorganisationerna har missförstått eller medvetet misstolkat när de avfärdar det här förslaget i den del som gäller parkeringsplatser för funktionshinderade. Den frågan svarade inte Jan Valeskog på, men nu får han en chans till att göra det.

Jag tänkte faktiskt inte upprepa hela den debatt som vi hade förra gången, men däremot ser jag på talarlistan att det är rätt många andra som tänker göra det, så vi kan nog hålla på ett tag i alla fall. Jag vill bara konstatera att återremissen har lett till att borgarrådet har skrivit om sina synpunkter där han upprepar samma sak som han har sagt tidigare. Det har inte lett till att så mycket som ett kommatecken i det faktiska förslaget har förändrats. Om det kan man säga mycket. Det kan vi göra i ett annat sammanhang. Det innebär i sin tur att de invändningar som vi hade förra gången kvarstår.

Det handlar om funktionshinderparkeringarna och synen på bilen för funktionshinderade. Bilen är ett hjälpmedel. Den är inte ett fordon, utan den är ett hjälpmedel. Det handlar om införande av boendeparkeringsavgifter i delar av staden där det faktiskt inte behövs. Och det handlar om den nya reglering som gäller för motorcyklar och mopeder.

Vad gäller boendeparkeringen sade vi förra gången, och nu säger jag det igen i alla fall, att vi inte har några problem med att man inför boendeparkeringsavgifter i delar av ytterstaden där det faktiskt finns ett påtagligt behov. Det finns flera sådana. Jag vet inte om ni minns hur det var förra gången. Det var väldigt mycket prat om allt det omfattande underlag och den faktainsamling som hade legat till grund för det här, men det visade sig efter bara någon vecka att åtminstone en del av den faktainsamlingen var grovt felaktig, nämligen den som gällde parkeringstalen i Minneberg. Där var man tvungen att justera förslaget eftersom det visade sig att boendeparkeringsstalet inte var

1,2 eller vad det ursprungligen stod utan snarare 0,6. Det tycker jag att man kan ha med sig när man diskuterar detta i fortsättningen.

Den fråga jag ställde till Jan Valeskog vill jag faktiskt ställa till trafikborgarrådet också. Jag talar inte om oss här i salen. Det här är trots allt en politisk diskussion. Vi har olika uppfattningar. Men är de remissinstanser som är kritiska till förslaget det därför att de inte förstår vad det handlar om? Eller är det därför att de är medvetet desinformerade av någon, oss då antar jag? Om det är så att de är det ena eller andra, har du då gjort några ansträngningar att försöka föra ut dem ur denna okunskapens dimma och få dem att inse att de har fel och att den kritik de riktar mot det här förslaget i själva verket är omotiverad eftersom det är väldigt mycket bättre än vad de uppenbarligen har intrycket av?

Ordförande! Därmed vill jag yrka bifall till vår reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 94

J a n V a l e s k o g (S): I ett sådant här stort ärende är det kanske inte så konstigt att det blir en del missförstånd och desinformation. När det gäller de funktionshindrede nämnde jag ett exempel där det finns ett missförstånd i diskussionen, nämligen att det bara skulle finnas en form av utrustning för att betala, vilket skulle innebära att det var diskriminerande. Man kan faktiskt betala på en rad olika sätt, till exempel via automat, Betala P, dator, vanlig telefon, betal svar eller med faktura. De här sätten att betala kan naturligtvis inte vara diskriminerande.

En annan sak som också påstås i debatten är att parkeringsplanen innebär att det blir färre parkeringsplatser och att det skulle öka risken att fler skulle ställa sig på platserna för funktionshindrede. Det är precis tvärtom. Det blir fler lediga platser. Det blir mindre risk för att man ställer sig på de funktionshindrades platser. Vi får bort kanske 1 000 falska tillstånd. Jag anser att det är en allvarlig kriminalitet som vi måste beivra, och det lyckas vi med på det här sättet. Och ni har inte ett enda realistiskt, trovärdigt förslag.

Anförande nr 95

Borgarrådet B r i n c k (M): Det är kanske onödigt att upplysa Jan Valeskog om vem som sitter i majoritet och vem som sitter i opposition. Det är din sak att lägga fram realistiska förslag, och det är vår sak att kritisera dem. Men det är inte det funktionshinderorganisationerna säger. HSO i Stockholms stad säger att de tycker att det saknas en konsekvensanalys. Det är illa utrett, och de förutsätter att företrädare för funktionshinderorganisationer involveras. De pratar inte om betalningssätten. De pratar inte om att det bara är möjligt att betala om man har en smartphone. Det vet vi också. De vet också att det inte är så. DHR vill att den här delen av förslaget lyfts ut, för att de tycker att det är dåligt. De för ett resonemang om bilen som hjälpmedel.

Det här med att det skulle handla om betalsättet och att detta skulle vara en missuppfattning av förslaget är någonting som du faktiskt har hittat på Jan Valeskog. Det är inte så.

Anförande nr 96

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Bilen är ett hjälpmedel. Därom är vi överens. Det här är en reform som är till för att se till att det finns tillräckligt många platser. Vi blir av med dem som ogiltigt använder platserna och som vi inte kan komma åt. Alla har inte analyserat och förstått att det inte finns några andra lösningar. Den lösning som någon har lagt fram här är att vi ska ha massor med poliser som springer runt i staden och kontrollerar detta. Polisen gör inte det. Det vet vi, och det vet ni. Det här förslaget kommer till rätta med dessa ogiltiga tillstånd. Vi löser ett stort problem. Om man inte har sett alla olika varianter av andra lösningar som har diskuterats när man tittar på detta kanske man tror att det här är någon form av illvilja. Det är det inte. Jag har träffat organisationerna och råden och diskuterat och hört synpunkterna. De har funnits med i den remissomgång som varit. Det här är ingenting nytt.

Anförande nr 97

Borgarrådet B r i n c k (M): Visst har de funnits med i remissomgången, och de har svarat och sagt att de tycker att det här är ett dåligt förslag. Du delar inte den uppfattningen. Du talar om det här som en reform, och du berättar att det här är den enda vägen – det är i sig en formulering som jag tycker är lite onödigt ödesbetonad – men det är det faktiskt inte alls. Ni har slängt er här i debatten hit och dit med att nu kan vi få bort 700–1 000 falska handikapptillstånd.

I själva verket finns det ingenting i ärendet som styrker det. Det är en förmodan, en förhoppning, ni har, men det finns ingenting som tyder på att det de facto blir så. Jag hoppas du har rätt. Jag tror nämligen inte heller att det här handlar om illvilja. Jag tror bara att det handlar om felaktig politik. Jag tror inte att ni vill de här människorna illa. Men jag tror inte att ni vet vad ni ska göra, och därför hittar ni bara på något.

Anförande nr 98

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Ordförande, ledamöter och kära åhörare! Jag är ledsen att vi har denna debatt så snart inpå den tidigare. För mig visar det på ointresse att ta till vara återremissens möjligheter från den rödgröna majoritetens sida. Det visar på lomhördheten gentemot funktionshinderrörelsen och även mot mc-folket. Det är precis som om ni har en hjälm på er för att slippa lyssna.

Författaren Maggie Strömberg har skrivit en bok som heter *Vi blev som dom andra*. Den handlar om MP:s väg till makten. Det kan knappast bli tydligare än den nyordsordning som Daniel Helldén infört i parkeringsplanens mest känsliga områden. Man skulle kunna tro att han har gått skola hos de mer vana Socialdemokraterna.

De av åhörarna som till vardags åker på två hjul och ni som utanför bilen ofta tar er fram på ytterligare några hjul kan särskilt lyssna nu, mina vänner. Ni är nämligen inte utsatta för införandet av några avgifter. Ni är tvärtom utsatta för något så positivt som en reduktion. Jag läser här: Avgifterna för mc innebär en reduktion jämfört med avgiften för bil.

Detta är spännande, men ännu bättre, eller värre, mina vänner, blir det när det gäller avgifterna för personer med rörelsehinder. Genom att införa en möjlighet att ansöka om reducerad parkeringsavgift för personer med bla, bla, bla får trafikinämnden en möjlighet att bla, bla, bla. Det är ord och inga visor. Man får en känsla av att det är själva införandet av en reduktion som ska lösa alla problem. Det är den heliga graalen. Det skulle faktiskt vara lite lustigt om det inte var så sorgligt. Ni säger att ni vill lösa de rörelsehindrades problem, fast de vill inte ha det. Ni lyssnar inte på problemen.

Fru ordförande! Jag tycker också att det är tråkigt att ni inte lyckas få till ett förslag som kan antas med en bredare majoritet. Det finns trots allt bra saker i detta. Liberalernas utgångspunkt för parkeringspolitiken är att framkomligheten ska öka. När yteffektiva transportslag som cykel-, gång- och kollektivtrafik premieras blir det enklare att ta sig fram även med bil. Liberalerna ställer sig därför i huvudsak positiva till den utökning av parkeringsavgifterna som föreslås träda i kraft. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet bör vissa sträckor som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken vara helt fria från gatuparkering. Men parkeringsavgifter ska användas med precision. Man föreslår avgifter på ställen där framkomligheten är god.

I övrigt kan jag också konstatera att staden begränsar möjligheterna för människorna att använda bilen. Då måste man öka möjligheterna att transportera sig på annat sätt. Det måste faktiskt kombineras med en aktiv politik för andra trafikslag. Det är till exempel viktigt att flera och bättre cykelparkeringar byggs i innerstaden.

Fru ordförande! Med detta yrkar jag bifall till Liberalernas reservation i kommunstyrelsen. Ta av er hjälmen och lyssna!

Anförande nr 99

M a l i n E r i c s o n (FI): När bilar parkeras uppstår ett framkomlighetsproblem. Det verkar som om oppositionen menar att framkomligheten främst handlar om bilisters möjligheter att hitta en parkeringsplats. Om det finns tillräcklig plats för att parkera ännu en bil har vi inga framkomlighetsproblem. Det är knappast en inställning som förvånar eftersom större delen av oppositionen verkar anse att bilens plats i staden inte får hotas på något sätt. Jag tycker att det är ett synnerligen enögt sätt att se på framkomlighet. Den viktigaste frågan i sammanhanget är hur bilen står i vägen för de andra trafikslagen. Bilarna inkräktar på gångtrafikanters och cyklisters utrymme både när de rör sig i trafiken och när de står stilla. Med tanke på att en bil står parkerad 90–95 procent av tiden tar varje parkerad bil upp orimligt mycket plats i gaturummet.

Det är också dags att bilisterna får bära en större del av det som de kostar oss alla. Det är inte gratis att bygga och underhålla gator och vägar. Det vet vi. Att då låta ett visst trafikslag gratis ta upp 15 procent av utrymmet bara för att stå stilla är ju vansinnigt.

Feministiskt initiativ ser det här förslaget som ett steg på vägen mot att begränsa privatbilismen och få en mer människovänlig gatumiljö med större plats för den rörliga trafiken, särskilt i form av gående, cyklisterna och kollektivtrafik. Nu är det viktigt att vi

bevakar hur utfallet blir så att grupper inte påverkas negativt av fel anledningar. Jag tänker då särskilt på personer med funktionsnedsättningar. Det måste vara en prioriterad del av den utvärdering som ska ske.

Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 100

Patrik Silverudd (L): Någon pratade tidigare om vantolkningar och desinformation. Det är lite underligt att du säger att vi inte står bakom stora delar av det här förslaget. Det är tvärtom så att vi tycker att stora delar av förslaget är mycket bra. Det gäller just de delar som du själv lyfte fram som viktiga, nämligen att skapa en ökad genomströmning i staden, inte minst för gång- och cykeltrafik.

Men det återstår ett par viktiga frågor, mina vänner. Den fråga jag tänker rikta särskilt till dig handlar om personer med rörelsehinder. Jag har mycket svårt att förstå varför man ska införa den här avgiften när man är så tveksam som ni uppenbarligen är. Hur långt ska det gå? I hur många kommuner ska man behöva betala dessa 42 kronor?

Anförande nr 101

Malin Ericson (FI): Jag ber om ursäkt om jag har missuppfattat någonting om era tankar om framkomligheten. Det kanske inte är någonting som Liberalerna står bakom. Det finns problem med detta, men ingen plan är så bra att den inte kan bli bättre. Vi kommer att behöva ser över den här. Vi är helt öppna för att det kan behövas en revidering, men vi räknar med att vi har en ihärdig opposition som kommer att uppmärksamma varje liten sak som inte blir bra och att vi får en chans att se över det här igen.

Anförande nr 102

Borgarrådet Brick (M): Ordförande! Jag tar vid där Patrik Silverudd slutade. Vi är ju överens om framkomlighetsstrategin. Det har vi diskuterat förut i den här salen. Därför förstår jag över huvud taget inte din inledande passning. Vi är överens om den, och vi är överens om stora delar av det här ärendet. Den här diskussionen om att vi tycker att det är bra med stillastående bilar är faktiskt helt obegriplig. Jag vill dessutom bara för ordningens skull säga att det inte är gratis att köra bil. Bilister betalar hyfsat mycket skatt som bland annat går till att underhålla gator och vägar.

Att FI:s målsättning med detta är att begränsa privatbilismen har vi förstått förut. Det är en uppfattning som ni absolut får ha, men den var tydligen mycket viktigare för er än det var att få till en lösning för funktionshindrade som fungerar. Nu säger du att det får ni titta på. Ja, det hoppas jag innerligt att ni gör. Jag är dock inte helt säker på att trafikborgarrådet delar den uppfattningen.

Anförande nr 103

Malin Ericson (FI): Bilister betalar skatt för vägar och gator. Det gör vi allihop, även vi som inte kör bil och tar upp den platsen. Vi har arbetat med den här

planen under en längre tid, och på det stora hela är jag väldigt nöjd med det vi har kommit fram till, det vill säga att en större del av Stockholm får parkeringsavgifter och att avgifterna höjs i de redan avgiftsbelagda områdena. Jag är säker på att utvärderingen kommer att visa att ännu fler områden ska avgiftsbeläggas i nästa skede. I övrigt upprepar jag det jag har sagt. Det är viktigt att vi bevakar utfallet så att inte grupper påverkas av fel anledningar.

Anförande nr 104

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande! Du dunkar ihop oss i en klump, Malin. Jag vet att du inte har suttit så länge i fullmäktige. Ni kom ju in efter det senaste valet. Men jag hoppas att du har lyssnat någon gång när jag har varit uppe och pratat om att kantstensparkeringen måste minska, att vi måste göra plats för cykelbanor, att vi måste öka tillgängligheten för gångtrafikanter och att vi måste utveckla parkeringsgarage så att vi får bort bilarna från gatorna. Jag hoppas också att du har hört att jag har sagt att jag tycker att det mesta i den här planen är rätt och att jag tror att det kommer att bli bra. Det renhåriga som du hade kunnat göra, Malin, hade varit att argumentera för varför ni gör de här försämringarna för människor med funktionsnedsättning. Det hade varit renhårigt.

Anförande nr 105

M a l i n E r i c s o n (FI): Det var också för att jag vet att ni arbetar för en minskad biltrafik som jag sade att det verkar som om en större del av oppositionen verkar se bilens plats i staden som något som man måste försvara. Det är tråkigt att du inte tycker att jag argumenterar renhårigt, men det här är den argumentation som jag har.

Anförande nr 106

M i k a e l V a l i e r (KD): Fru ordförande! Jag är inne på samma linje. Om det nu var viktigt för er att grupper inte ska drabbas av det här på ett felaktigt sätt, varför drev ni inte den frågan? Och om ni drev den här frågan, vad fick er att ge er? Varför gav ni upp när det gäller handikapparkeringarna? Varför gav ni upp? Och vad fick ni i stället i så fall?

Anförande nr 107

M a l i n E r i c s o n (FI): När man sitter i majoriteten eller en annan grupp för man diskussioner om saker fram och tillbaka. Man värderar olika saker olika, och till slut kommer man fram till en kompromiss.

Anförande nr 108

B a w e r K e v i r (S): Stockholm växer, och det skapar många nya möjligheter men ställer också stora krav, bland annat på att ordna ett fungerande och hållbart trafiksystem. En genomtänkt parkeringsplan är därför en avgörande faktor för att klara dessa utmaningar. Förslaget till ny parkeringsplan förväntas bidra till att uppfylla flera mål i stadens framkomlighetsstrategi. Mycket har nämnts. Jag vill inte upprepa förra

gångens tal, men det talades mycket om funktionshindrades tillstånd. Den punkten har jag lite statistik på.

I Stockholms stad har ca 5 000 personer beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade, men det är otroligt svårt att hitta en parkeringsplats i dag. De har bara 1 500 platser i hela Stockholm. Jag har pratat med många av dem. Jag har några bekanta som åker till staden, men de hittar ingen parkeringsplats. Det är ett problem. Det problemet måste lösas av oss politiker. Trafikkontoret, som ansvarar för parkeringsbevakningen på gatumark i Stockholm stad, har under flera års tid sett en ökning av antalet utländska parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Dessa tillstånd är misstänkt falska eller falska. Ökningen är en konsekvens av EU-överenskommelsen att tillståndet ska gälla inom hela Europa oavsett vilket land det är utfärdat i. Det är näst intill omöjligt att kontrollera äktheten av ett tillstånd utfärdat i ett annat EU-land.

För att se hur omfattande användningen av utländska och falska tillstånd är genomförde trafikkontoret en undersökning under oktober och november 2014 där parkeringsvakter fick i uppdrag notera antalet utländska tillstånd. Undersökningen genomfördes med två undantag på de avgiftsbelagda gatorna innanför tullarna.

Anförande nr 109

Borgarrådet **B r i n c k** (M): Ordförande! Vi tvistar inte om verkligheten. Vi vet att det är så det ser ut. Vi vet att det finns en massa falska tillstånd i omlopp. Det vi tvistar om är lösningen. Vi tror inte på er lösning.

Anförande nr 110

B a w e r K e v i r (S): Det är inte bara ett, två eller tre falska tillstånd som finns i statistiken. Det innebär att av stadens 32 000 avgiftsbelagda parkeringsplatser upptogs ca 2,3 procent av dessa 740 fordon med misstänkt falska utländska tillstånd. Det är inte lite. Det är 2,3 procent. Det måste vi göra något åt, och det gör vi i dag.

Anförande nr 111

P a t r i k S i l v e r u d d (L): När vi pratar om siffror kan man möjligen fundera på hur man vet att de här falska tillstånden är falska om man inte undersöker dem. Det är det min fråga handlar om. Staden får ökade intäkter med ungefär 400 miljoner kronor. Hur många av de miljonerna är du beredd att lägga på en ökad bevakning av platser för funktionshindrade?

Anförande nr 112

B a w e r K e v i r (S): Precis som nämndes förut är det otroligt svårt att kontrollera de falska tillstånden från utlandet. Trafikkontoret har ringt till Polen. De har inte fått något svar på tre månader efter det att de har frågat om ett tillstånd. Vi har gjort allt. Vi har ringt och kontrollerat, men vi fick inget resultat. Då måste vi göra något annat.

Anförande nr 113

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Ordförande, fullmäktige! Nu ska vi ta ställning till ett ärende som ser exakt likadant ut som för ett par veckor sedan. Så mycket för den nya beredningen. Ni har bråttom, mycket bråttom, att försämra för personer med funktionsnedsättning. Regeringen har aviserat att den till hösten ska lansera ett handlingsförslag för hur man ska komma till rätta med problemet med fusk när det gäller parkeringstillstånd. Varför inte vänta och se vad regeringen kommer fram till? Varför så bråttom med att införa något som förstör för så många?

Vi har i enighet beslutat om målet att Stockholm ska vara världens mest tillgängliga huvudstad. Den 13 juni 2011 fattade vi beslut om att Stockholm ska vara en stad för alla, och vad jag kommer ihåg var ingen emot det. Vi menade alla. Ni menade tydligen en stad för nästan alla. Ni vill straffa dem som allra bäst behöver sin bil. Funktionshinderrörelsen är kraftfullt emot ert förslag om att avgiftsbelägga parkeringar, men ni vet tydligen vad som är bäst. Det är inte rimligt att personer med funktionsnedsättning ska betala för andra människors fusk.

I många debatter, under många år och i många olika sammanhang när funktionshinderrörelsen har bjudit in har jag mött många från er sida, och jag kan tala om att nästan alla har velat vara alla goda gåvors givare. Ni har tyckt att allt har varit jättebra som de har föreslagit, och ni har lovat och lovat. Nu har ni möjlighet. Nu har ni makten, men nu visar ni ert rätta ansikte, och det gäller inte bara i Stockholms stad. Det gäller också på regeringsnivå. Här handlar det om parkeringstillstånden, och på riksnivå handlar det om att försämra assistansersättningen.

Jag yrkar bifall till Liberalernas förslag.

Anförande nr 114

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det sägs att vi har bråttom. År 2013 kom det första uppdraget om att utreda de här frågorna, och det uppdraget kom under er tid. Sedan har trafikkontoret utrett detta. I december lade vi fram förslaget i trafiknämnden. Det gick ut på remiss till 118 remissinstanser. Det var ute under tre månader och kom tillbaka. Det har diskuterats. Det har tagits upp i trafiknämnden igen och skickats hit. Det har varit uppe här, det har gått tillbaka och kommit upp en gång till. Det är inte att ha bråttom. Det innebär att vi har berett det här väl, gått igenom det och diskuterat det.

Regeringen har presenterat vad de vill göra. De vill införa ett nationellt register för handikapptillstånden. Det gäller de svenska tillstånden och inte de utländska. Det går inte att ha ett nationellt register för de utländska tillstånden. Och nästan alla bilar som har ett utländskt tillstånd är en svenskregistrerad bil. Det är inte utländska bilar som kommer hit och ställer sig utan svenska bilar med utländska tillstånd.

Anförande nr 115

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Du tycker tydligen att ert förslag är perfekt på alla sätt. Det är tydligt att du tycker att det är så perfekt att man inte behöver bry sig om återremissyrkandet eftersom förslaget redan var färdigt och klart.

När det gäller parkeringstillstånden hävdar jag att om man verkligen vill finns det såklart möjligheter. Har man kunnat komma överens om roamingavgifter och alla möjliga saker på EU-nivå vore det konstigt om man inte skulle kunna komma överens om parkeringstillstånden.

Anförande nr 116

J a n V a l e s k o g (S): Liberalerna säger att vi har bråttom. Det kan man inte beskylla Liberalerna för. Ni har hållit på i åtta år utan ha kunnat ta fram ett enda förslag på det här området. Det har inte kommit fram ett enda förslag på åtta år. Det är inte bråttom i alla fall, så där kan jag ge er rätt.

Du höll ett svavelosande anförande här, men vi pratar alltså om 42 kronor i månaden för att få bort minst 740, och säkert många fler, falska tillstånd. Vi hörde siffror här. Platserna för funktionshindrade är fullbelagda. Vi vet att det fanns 740 falska utländska tillstånd i svenska bilar en valfri dag. Det var säkert betydligt fler än så. Det är en omfattande kriminell verksamhet som jag inte förstår att ni kan stödja på det sätt som ni gör i praktiken. Nu har vi chansen att få bort den kriminella verksamhet som det handlar om när man använder falska tillstånd i den här omfattningen. Det är satt i system. Det är mycket allvarligt. Det är otroligt glädjande att vi kan få bort dem. Vi frigör massor av platser, och allt detta för 42 kronor i månaden. Och du moraliserar väldigt djupt över detta här.

Anförande nr 117

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Ja, ni gissar att ni kommer att få bort dem, Jan Valeskog. Det har ni inget som helst bevis för. Om det vore ett utmärkt strålande förslag är de väl ändå mycket konstigt att inte funktionshindrörelsen applåderar er, och det kan man faktiskt inte säga att de har gjort.

Anförande nr 118

M i k a e l V a l i e r (KD): Ordförande, ledamöter, åhörare! Nu står vi här igen med en återremitterad parkeringsstrategi. Avsikten med en återremiss är ju såklart att omarbota förslaget så att det blir bättre och så att det går att få en större enighet kring beslutet. Det är ganska lite som vi är oense om, men det är ganska viktiga frågor. Borgarrådet säger att förslaget har snurrat ett varv till hos förvaltningen. Det måste ha varit ett ganska snabbt varv och allt måste tydligen ha varit perfekt eftersom ingenting har ändrats. Nu tänker alltså majoriteten trycka igenom det här förslaget oförändrat trots att inga nya argument har gjort paketet särskilt mycket lättare att svälja.

Majoriteten visar fortfarande att man inte tycker att det är bra att fler åker tvåhjulning tvärtemot de relevanta remissinstansernas råd. Det finns faktiskt inga vettiga

beslutsunderlag när det gäller just motorcykel- och mopedåkning. Det finns inga mätningar gjorda här. Man har gissat sig till en trängsel och dragit till med en nivå på priset som man tycker är lämplig.

Majoriteten visar också fortfarande att för att några, ganska många ändå, missbrukar handikapptillstånden ska de som drabbas av fuskets själva betala sig ur det. Det är lite som att låta den som mobbas själv hantera mobbaren. Det är inte bra. Jag har försökt att få svar på några frågor från förvaltningen. Hur förhindrar man förfalskning av de nya svenska Stockholmstillstånden? Varför krävs det en avgift? Jag förstår att man kan skaffa Stockholmstillstånd för handikapparkering genom någon sorts procedur men varför ska det kosta pengar? Hur ska det gå till rent praktiskt om man tillfälligt har en annan bil? Vi pratar om hyrbilar, bilpooler, en bil som man har under den tid ens egen bil är på service och så vidare. Det måste finnas praktiska lösningar kring det här. Majoriteten har, trots skryt om många remissinstanser, valt att inte lyssna på några av de relevanta synpunkterna.

Majoriteten borde lyfta ut det här ogenomtänkta förslaget på avgifter för motorcyklar och mopeder och ta en rejäl sittning med mc-organisationerna för att hitta den nivå som Jan Valeskog frågade efter. Det handlar inte om att det borde vara gratis utan om att nivån är för hög.

Majoriteten borde också lyfta ut de delar som handlar om handikapparkering och tillsammans med funktionshinderrörelsen återkomma med ett förslag som bättre motsvarar den situation som de själva upplever. Stockholm ska vara en stad för alla. Med det här förslaget blir det inte så, och det är onödigt och dumt. Både mc-rörelsen och funktionshinderrörelsen har bra förslag. Lyssna på dem! Majoriteten trycker igenom ett förslag som innehåller delar som man vill testa och som man nu säger sig vara beredda att ändra på kanske redan i höst i stället för att lyfta ut dem och göra rätt från början.

Jag yrkar bifall till Moderaternas reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 119

Borgarrådet H e l l é n (MP): Fru ordförande! Nej, vi gör så att Stockholm inte är till för dem som har ogiltiga tillstånd. Det är viktigt i den här reformen. Det finns också en annan sak som är viktig med det vi gör. Ni har inga förslag på hur man ska lösa det här. Ni bara kritiserar förslaget och kommer inte med några lösningar. Det finns inga konstruktiva lösningar från er sida. Det vill jag poängtera, och Jan Valeskog har också poängterat det.

Hur kan man kontrollera Stockholmstillstånden? Ja, om man har ett utländskt tillstånd får man helt enkelt visa upp att man har rätt till detta. Man måste ha någon form av intyg och andra saker så att man kan verifiera att det faktiskt är ett giltigt tillstånd. De tillstånd som nu finns i bilarna får vi inte kontrollera där. De ligger där, och enligt EU-förordningen får vi inte ens vända på dem. Man får inte be dem att vända på tillstånden.

Den som har ett tillstånd kan ansöka om tillstånd för hur många bilar de vill, men de måste ha sitt eget tillstånd i den bil de kör.

Anförande nr 120

M i k a e l V a l i e r (KD): Vad är det som hindrar att man förfalskar de svenska tillstånden? Det måste ju gå att kopiera även dem på ett eller annat vis. Ska de som kontrollerar detta, polisen eller parkeringsvakter, fria eller fälla om det är tveksamheter om man har lånat en bil eller vad man kan argumentera kring? Det här kommer att bli jättekrångligt. Det finns ju förslag. Ni har ju fått förslag. Det kan vara gratis att få det här tillståndet om man har en funktionsvariation som kräver att man har bil. Visst ska man behöva tillstånd, men låt det vara gratis! Ni vill ju ha in pengar för detta.

Motorcykelrörelsen har själva har föreslagit 20 kronor om dagen. Det är ett förslag. Jag antar att det finns fler förslag, men det är för högt i dag. Det borde vara lägre, men ni har inte tagit till er de uppgifterna alls.

Anförande nr 121

J a n V a l e s k o g (S): Det var faktiskt mycket intressant. Nu förstår jag för första gången att Mikael Valier inte har förstått vad själva förslaget går ut på när det gäller de funktionshindrade. Det är nämligen avgiften som är i fokus här. Man får en rejäl rabatt på avgiften. Om man kan visa upp ett äkthetsintyg får man det kopplat till personen. Den här personen kan ha flera bilar, vilket också framgår av ärendet om man har läst det ordentligt. Man kan ha tio bilar. Om man använder en bilpool skulle man kunna ha tio bilar eller ännu flera om man har skäl för det, men så är inte fallet normalt sett. Man kan alltså ha flera bilar, och det är kopplat till en rabatt på avgiften. Därför är det här ett sätt att garantera att de här skojarna försvinner, och det är det geniala med det här.

Anförande nr 122

M i k a e l V a l i e r (KD): Jag påstår å andra sidan att det inte alls bara är den billiga avgiften som gör att man fuskar med det här tillståndet utan även det faktum att det finns en parkeringsplats där man kan stå, och med det här kortet kan man dessutom stå där gratis. Jag påstår att det inte alls bara är avgiften som gör att fuskarna håller på.

Anförande nr 123

P e r O s s m e r (SD): Fru ordförande! Liksom många andra blir jag förundrad över att en återremiss inte leder till något försök till nytänkande från trafiknämndens sida. Vi diskuterar ju det hela från samma utgångspunkter som för några veckor sedan. Allmänt kan man konstatera att hela förslaget andas en antipati mot bilismen och privat motortrafik i Stockholm. Med tanke på att Socialdemokraterna brukar ha en något så när förnuftig inställning i de här frågorna kan man väl tro att det är Miljöpartiets grumliga tankegångar som ligger bakom förslaget.

Det är i och för sig ett rimligt tänkesätt att alla som har fordon som upptar gatumark eller vissa fall annan gemensam kommunal mark ska betala för sig. Men om man tänker efter vilka konsekvenser ett sådant synsätt får kan man fundera på om det alltid är

rimligt. I dag tar vi i princip inte betalt för motorcyklar. Det har lett till att ganska många använder en motorcykel för sina resor till staden, framför allt när det gäller arbetsresor. På det sättet minskas biltrafiken. I Stockholm har vi inte den situation som många östasiatiska länder har där det bara kryllar av motorcyklar och skotrar. Det beror på att det är det smidigaste sättet att ta sig fram i tät trafik. Så vill vi inte ha det i Stockholm heller, men minskar vi kraftigt på motorcykel- och mopedtrafiken blir resultat en ökad mängd bilar, och det tycker vi är ett ännu sämre alternativ.

Förslaget innebär en höjning av nyttoparkeringstillståndet. Det drabbar små företag och i slutändan konsumenterna. När det gäller hemtjänsten finns det anledning att titta över möjligheterna att reducera kostnaderna för nyttoparkeringstillstånden. Dessutom får boendeparkeringen sig en smäll genom en höjning på 1 100 kronor. Det mest anmärkningsvärda är ändå att de som flyttar till en nybyggd bostad inte ska få tillstånd för boendeparkering. Det är mycket underligt resonemang. Jag undrar om likabehandlingsprincipen gäller.

Förslaget skulle kunna diskuteras i enskildheter. Det finns en del bra saker där, men sammanfattningsvis finner Sverigedemokraterna att det rymmer för många fel eller för mycket som är olämpligt.

Fru ordförande! Därför yrkar Sverigedemokraterna avslag på kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 124

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Daniel Helldén inledde den här debatten med att säga att vi gör ett omtag. Jag vet inte riktigt vad man ska tycka om det med tanke på att den här återremissen gick iväg några dagar, och sedan kom i stort sett samma förslag tillbaka igen. Jag tycker själv att det är respektlöst mot väldigt många. Det finns väldigt många människor som lever på små marginaler. De berörs mycket av det här beslutet. Många har svårt att röra sig. Många måste ha bil när de transporterar sig till jobbet och så vidare. Och man bryr sig inte ens om att ta till sig detta och göra en rejäl bearbetning av förslaget. Jag tycker att det är mycket olyckligt.

Själva strategin går ju ut på att framkomligheten ska öka. Jag är av den uppfattningen att förslaget motarbetar sitt syfte på många sätt. Vill man bidra till en minskad trängsel och mindre köer ska man uppmuntra människor att transportera sig på två hjul, det vill säga på motorcykel och moped, och inte tvärtom. Det kan man också se i andra städer där trängseln är ännu större än den vi har i Stockholm. Där ser man i stället till att införa incitament så att fler människor väljer att åka moped och motorcykel. Det är också en politisk linje som Sverigedemokraterna förespråkar.

Strategin har stora brister, och Sverigedemokraterna kommer att vara beredda att riva upp det här förslaget efter 2018 och göra om det, och vi hoppas att fler partier också är beredda att göra det då. Vi vill verka för mindre köer och mindre trängsel i Stockholm.

Vi anser att den här strategin motverkar det, och det är också därför som vi yrkar avslag på förslaget.

Anförande nr 125

L o r e n a D e l g a d o (V): Fru ordförande! Jag kommer inte att upprepa det som tidigare har sagts förutom att parkeringsstrategin är välkommen och behövd. Det krävs mod och framtidsvision för att ta det här helhetsgreppet i staden. Där tror jag att vi är överens.

Det finns ett behov att av att komma till rätta med de förfalskade parkeringstillstånden för rörelsehindrade. Svaret har varit att det i dag inte finns andra alternativ för den storstad som Stockholm ändå är. Det här är en lösning som kommer att utvärderas tillsammans med intresseorganisationerna. Det kommer vi som parti att följa noga och syna konsekvenserna av. Vi välkomnar också den granskning som utmanar den här delen av strategin att bli bättre.

Bifall till parkeringsstrategin!

Anförande nr 126

Borgarrådet B r i n c k (M): Nu är vi där igen, Lorena. Du säger att det krävs mod och framtidsvision för att lägga fram detta, och det gör det väl på något vis. Och sedan uttrycker du dig, får jag väl ändå säga, rimligt kritiskt om den del som handlar om funktionshindrade och säger att det måste man följa upp och här måste vi ha en utvärdering. Det står ingenting om det i ärendet. Det är så dags att komma med detta nu när fullmäktige ska fatta beslut. Var har ni varit sedan december när vi har sagt detta och påpekat just detta? Var var Vänsterpartiet då?

Anförande nr 127

L o r e n a D e l g a d o (V): Vi har såklart fört en intern debatt inom majoritetsgruppen såsom alla partier gör. Vi har också kommit fram till att det finns olika sätt att hantera den här frågan. En sak som vi också vill lyfta fram är att vi behöver en lösning för att komma till rätta med detta och få de här platserna tillgängliga. Än i dag har man inte hittat en sådan lösning, och det finns ingen liknande lösning för en storstad som Stockholm. Vi har gått ifrån den här månadsavgiften på 300 kronor i månaden. Den har nu gått ned till 500 kronor per år.

Anförande nr 128

M i k a e l V a l i e r (KD): Fru ordförande! Om jag inte minns fel sade ni i Vänsterpartiet förra gången vi debatterade den här frågan att ni var tveksamma och hade problem med den här handikapparkeringslösningen men att ni i en förhandlingssituation beslutade er för att gå på den linjen ändå. Jag är intresserad av att höra vad ni fick i stället. Vad fick ni i stället när ni sålde ut handikapprörelsen?

Anförande nr 129

L o r e n a D e l g a d o (V): Vi har inte sålt ut handikapprörelsen. Det vi fick i stället var en sänkt avgift som har blivit årlig i stället.

Anförande nr 130

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Fru ordförande! Du säger att det finns olika sätt att hantera den här frågan. Det är helt riktigt. Problemet är ni väljer att inte hantera den alls. Ni låter ju den gå igenom. Ni låter ett förslag som jag uppfattar att ni egentligen inte riktigt tror på gå igenom. Det är inte att hantera något, utan det är låta bli att hantera det. Jag ställer samma fråga till dig som jag ställde till Socialdemokraterna. Varför vill ni inte satsa åtminstone några av de 400 miljoner som ni får in i ökade intäkter på att göra ett försök att granska parkeringarna i stället?

En annan sak som jag vänder mig emot är de här nyordsvändningarna som ni använder. Man kan inte sänka en avgift som inte finns. Ni inför en ny avgift. Ni sänker inte en avgift, för den fanns inte tidigare.

Anförande nr 131

L o r e n a D e l g a d o (V): Jag uppfattade inte sista delen av frågan, men jag tänker så här: Du menar att vi inte hittar någon lösning på problemet. Ni regerade i åtta år och tog inte tag i problemet över huvud taget. Att man som funktionshindrad i staden inte hittar parkering och får åka runt och runt eller inte ens kan använda parkeringen utanför sin arbetsplats är ju inte att hantera frågan heller. Det gjorde ni aldrig. Det här är ändå ett försök att hitta en lösning, och det kommer såklart att utvärderas.

Anförande nr 132

S a l a r R a s h i d (S): Som många har varit inne på växer Stockholm. Det för med sig nya möjligheter men också många utmaningar. En av dessa är att skapa hållbara trafiksystem och en annat är att skapa en ordentlig framkomlighet i staden. Parkeringsplanen blir ett mycket viktigt verktyg för att uppnå detta mål. Som alla vet förväntas planen i sin helhet leda till ökad framkomlighet och en bättre tillgång till parkeringsplatser samt till att stadens mål om en minskad biltrafik och miljömålen uppnås så att vi kommer närmare till en klimatsmart och hållbar stad.

Låt mig nu gå över till den brännheta frågan om PRH-tillstånden. Det finns ca 1 500 platser som är reserverade för funktionshindrade. För mig är det verkligen olyckligt att vi har hamnat på kollisionkurs med både funktionshinderrörelsen och funktionshinderrådet. De har satt sig väldigt hårt på tvären. Det är sant att bilen är ett hjälpmedel för de funktionshindrade, men bilen är också en frihetsreform för dem. Den är skillnaden mellan frihet och ofrihet för många av dessa människor.

I min värld är det så att om det är möjligt för mig som funktionshindrad att genom en avgift på 42 kronor i månaden, vilket inte är en parkeringsavgift utan en administrationsavgift, parkera inne i staden kommer jag att säga ja till dessa 42 kronor alla dagar. Frihet för mig är också att kunna använda bilen när jag bäst behöver den. Frihet för mig

blir således att kunna verka i samhället som alla andra. Jag kan förstå att man tar detta så hårt efter andra försämringar som har gjorts för människor som är funktionshindrade eftersom det här är en symbolisk fråga. Jag skulle alla dagar säga ja till dessa 42 kronor, och jag hoppas att det är detta det handlar om.

Jag tycker inte att det har funnits några förslag på hur man ska lösa den här frågan på den här sidan. Ni står inte på de här människornas sida, utan ni står på samma sida som människor med lyxbilar där det finns ett oändligt fusk med parkeringstillstånd.

Anförande nr 133

Borgarrådet **B r i n c k** (M): Ordförande! Jag respekterar din uppfattning, att du inte tycker att det här är ett problem och att du är beredd att betala de här pengarna alla dagar i veckan för att ha tillgång till en parkeringsplats, men det är ju alldeles uppenbart en uppfattning som inte delas av huvuddelen av funktionshinderrörelsen. Då blir man ju, som vi har gett uttryck för hittills i den här debatten, lite betänksam. Vad är det ni vet som inte de vet? Vad är det ni har förstått som inte de har förstått? Eller tvärtom: Vad är det de har förstått som inte ni har förstått?

Semantiken, om man kallar det parkeringsavgift eller administrationsavgift, tror jag ärligt talat inte spelar någon som helst roll. Folk kommer att uppfatta det som det det är, nämligen en avgift för den att parkera, och då är det en parkeringsavgift.

Det här sista om att vi står på de fuskande lyxbilåkarnas sida var faktiskt så enfaldigt så det tänker jag inte ens kommentera.

Anförande nr 134

S a l a r R a s h i d (S): Jag undrar vad du föreslår för åtgärd för att försöka få bort fusket, Cecilia. Vad föreslår du för att se till att människor som har funktionshinder ska kunna parkera? Det har du inte svarat på. Jag måste hålla med Jan Valeskog om att det är ren och skär populism. Du har inte kommit med en enda åtgärd för att lösa detta problem i ett enda replikskifte. Du pratar om att vänta på utredningar etcetera. I ärlighetens namn har inte många av de här människorna råd att vänta.

Dessutom har vi på ett konkret sätt i alla rundor med funktionshinderrådet, där jag själv sitter, sagt att vi tyckte att det förslag som diskuterades från början var för högt. Det är sant. Det har inte funnits något egentligen förslag om en sänkning, men i det här förslaget sänkte man i alla fall så att det blev en rimlig nivå. Där tycker jag att man har lyssnat.

Anförande nr 135

J o n a s N a d d e b o (C): Du pratar om frihet, och då reagerar jag direkt. Du säger att det är frihet när ni inför en avgift och gör någonting som tidigare har setts som ett hjälpmedel till någonting annat. Oavsett vad man kallar avgiften, om det är en parkeringsavgift eller en administrationsavgift, blir detta en tydlig försämring. Det är till

och med så att personer avgick från trafiknämndens funktionshinderråd i protest mot de här förändringarna.

Du säger att de här personerna inte har råd att vänta. Men alldeles nyss sades det från talarstolen att man ska se hur det här går, man ska utvärdera och titta på det här. Det är mycket konstigt att man inte kan utreda och titta på det innan man genomför en så här stor, drastiskt förändring. Lyxbildiskussionen var lite för låg från din sida. Du brukar vara bättre.

Anförande nr 136

S a l a r R a s h i d (S): Jag tycker inte att det är lågt. För mig handlar det i praktiken om huruvida man vill lösa problemet eller inte. Du har alla möjliga verktyg i verktygslådan, men du vill hellre vänta på utredningar. Precis som Jan Valeskog sade hade ni åtta år på er att lösa den här uppgiften, och ni gjorde inte det. När vi kommer med ett konkret förslag här på bordet säger ni nej. Hade du ett förslag? Förlåt! Men då säger vi Alliansen i dess helhet.

För mig är det väldigt klart. För 42 kronor får man möjlighet att få en parkeringsplats i innerstaden. Det ger en möjlighet att ta sig till och från jobbet alla dagar. Den tar jag.

Anförande nr 137

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Fru ordförande! Jag begärde ordet när du sade att vi inte har haft några förslag. Jag har lyft fram förslag. Jag ställde en fråga tidigare. Staden drar in 400 miljoner kronor mer i intäkter. Skulle man inte kunna tänka sig att om man vill komma åt problemet med de ganska exakt 742 parkeringsstubbar som Jan Valeskog nämnde skulle man kanske kunna lägga en del av de här pengarna på det? Man kanske skulle kunna satsa rejält och ta 30 miljoner till det. Inte vet jag. Men det är ni inte intresserade av. Ni vill dra in pengarna, och ni vill uppenbarligen inte göra det bättre för de funktionshindrade.

Hur många kommuner är det rimligt att man ska behöva betala avgift i? Du säger 42 kronor. Vad händer när Solna, Sundbyberg och alla andra kommuner också inför detta? Är det rimligt att man ska behöva betala avgift i varenda kommun om man bor i Stockholm, jobbar i Sumpen och har sin mamma på hemmet i Södertälje?

Anförande nr 138

S a l a r R a s h i d (S): När det gäller dessa 400 miljoner kronor kan jag inte svara rent konkret om jag tycker att det ska läggas 30 miljoner på detta, men jag tycker att det ska utredas. Att vi ska göra en ordentlig uppföljning av hur det här påverkar dessa människor efter vi har genomfört detta tycker jag är fullt rimligt. Om det blir dåligt får vi väl ta tillbaka förslaget och se om vi kan komma med ett annat förslag som passar bättre. Men det måste ju genomföras först. Vi måste testa det i verkligheten för att se hur det här påverkar dessa människor.

Jag kan bara svara för Stockholms kommun och hur vi ska lösa problemen med den framkomlighet som behövs här. Sedan får de andra kommunerna följa efter.

Anförande nr 139

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Då har vi fått tillbaka parkeringsplanen med vändande post efter återremissen. Det är lite synd att majoriteten inte tog bättre till vara på tillfället att gå igenom planen en gång till. Stadshuset har sedan flera år tillbaka en stark bemanning på trafikkontoret, och helt nyligen har man förstärkt personalen ytterligare. Jag vet inte, men jag är inte övertygad om att man har utnyttjat befintlig personaluppsättning på trafikkontoret på ett ändamålsenligt sätt. Hade de här killarna fått sommaren på sig hade det kanske blivit lite bättre, och då kunde man ha skjutit upp de här avgiftshöjningarna till den 1 januari 2017.

Nu är vi tillbaka på ruta ett. För oss socialkonservativa gäller det nu att bestämma oss för hur vi ska rösta. Ska vi rösta på Daniel Helldéns förslag, på någon av reservationerna eller formulera ett eget förslag. Det är jag fortfarande öppen för att göra. Som jag sade för två veckor sedan: Ska jag rösta för kommunstyrelsens förslag är det viktigt att jag förstår och känner förtroende för innehållet i parkeringsplanen. Basic är då att ha klart för sig vad syftet och målsättningen med planen är. Detta framgår nämligen inte helt tydligt av handlingarna. Jag har förstått att parkeringsplanen är en del av framkomlighetsstrategin som togs fram av den förra majoriteten och som Daniel Helldén nu med stor entusiasm vidareutvecklar med sin egen inriktning. Men vad är det man vill åstadkomma med parkeringsplanen? Därför vill jag ställa en och annan fråga och kanske flika in en och annan kommentar nu under debattens gång.

Under det förra sammanträdet fick jag veta av Daniel Helldén att inom trafiknämnden cirkulerar fler dokument än vad som nått fullmäktige. Jag fick också lite vägledning av trafikborgarrådet om hur jag kunde finna materialet. Dessutom vände jag mig till trafikkontoret där jag fick hjälp alldeles geschwint.

Jag hade tänkt mig att nu fortsätta lite grann som inför en disputation. Man inleder ofta en disputation med att man får bekräftat att det material man har och hur man har förstått materialet är det som ska avhandlas. I det här fallet handlar det alltså om det som ligger till grund för parkeringsplanen. Jag tänkte fortsätta med att ta den där genomgången så att vi är överens om basmaterialet, men det hinner jag nog inte på 20 sekunder. Därför trycker jag in mig igen.

Anförande nr 140

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Fru ordförande, mina vänner! Jag ska lyfta upp en sak innan jag kommer med några små kommentarer. Enligt förslaget ska ingen som flyttar in i en nybyggd bostad ha rätt till boendeparkering. Att undanta vissa fastigheter men inte andra i respektive zon är ett ganska drastiskt förslag som riskerar att få mycket stora och faktiskt också oberäkneliga konsekvenser, till exempel på bostadspriserna. Man kan också konstatera att hanteringen av tillstånden också kan försvåras och bli mycket udda.

Jag tycker att likabehandlingsprincipen för våra medborgare är väldigt viktig. Norra Djurgårdsstaden är ett helt område som från början planerades utan detta. Det är en sak. Jag tycker att man kan diskutera sådana lösningar. Men att en medborgare i en port kan ha tillgång till boendeparkering medan en medborgare i porten i ett hus som man har byggt intill inte har det är inte i enlighet med likställighetsprincipen. Byggår ska inte avgöra om inte särskilda skäl föreligger.

Mina vänner! Daniel Helldén säger att detta är det ultimata förslaget och lyfte förra gången fram att det är tusentals sidor med text. Han vill dock generöst nog utvärdera det hela sedan för att se om det bra förslaget trots allt inte var så bra.

Malin Ericson säger lite tvärtom att det är som med alla förslag, det finns inget som inte kan bli bättre. Själv tar hon dock inget ansvar för det då hon sitter majoritet. Hon säger i talarstolen att hon förlitar sig på att vi i oppositionen ska klaga på det som är dåligt. Där har hon möjligen rätt.

Lorena Delgado från Vänsterpartiet anklagar, liksom Valeskog, oss för att inte ha gjort något under den förra mandatperioden. Jag kan bara konstatera att vi uppenbarligen inte gjorde tillräckligt. Men att inte ha gjort något tillräckligt är inte riktigt samma sak som att åtgärda det med att göra något som är dåligt.

Jan Valeskog å andra sidan vet att det finns 742 falska tillstånd. Jag tror att det var den siffra han nämnde. Jag tycker att det är väldigt spännande. Jag har inte riktigt sett något bevis för det, men det är så svårt att komma i kontakt med de polska myndigheterna, som någon annan sade. Man är inte beredd att lägga en enda krona av de 400 miljonerna på att öka kontrollerna. Det är nämligen helt meningslöst tycker de.

Salar Rashid säger att han bara tar ansvar för Stockholms stad och inte bryr sig om ifall alla andra kommuner skulle ta ut liknande avgifter eller inte. För mig är det väldigt tydligt att man tycker att det är helt okej med en kommunarrest för funktionshindrade.

Anförande nr 141

Borgarrådet H e l l é n (MP): Fru ordförande! Jag vill klargöra några saker. När det gäller frågan om nya bostäder och boendeparkering diskuteras det ärendet, men det regleras inte här. Det är en fråga som trafiknämnden fattar beslut om. Det är inte ett fullmäktigeärende.

Precis som du sade är Norra Djurgårdsstaden ett helt område där man inte får boendeparkering. Det är samma sak med Hagastaden. Vad som diskuteras är de nya bostäderna. När man bygger dem vet man om förutsättningarna. Antingen bygger man ett garage i huset eller också får man lösa det på annat sätt och betala om man ska stå på gatan. Det är den diskussion som förs i ärendet. Göteborg har de den här principen. De använder den i dag när det byggs nya hus. Man får inte boendeparkering om man bor i ett nytt hus. Boendeparkeringen gäller bara äldre hus. När lagstiftningen genomfördes

på 70-talet var den tänkt just för stenstaden i Stockholm där man byggde hus utan några som helst parkeringsplatser och fick problem.

Anförande nr 142

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Jag är i alla fall glad att du ändrade din anförandetext där du tog bort 130 000 invånare i Göteborg förra gången. Att jämföra parkeringsproblemen i Göteborg med dem i Stockholm känns kanske inte helt relevant. Jag tycker fortfarande att det blir mycket konstigt om man har rätt till boendeparkering i en port och inte har det i en port intill. Jag tycker att det är djupt olyckligt och borde tas bort redan från början i det här förslaget alldeles oavsett om vi sedan kan köra finlir i trafiknämnden eller inte.

Anförande nr 143

Borgarrådet E d h o l m (L): Fru ordförande! Oppositionen anklagas för att moralisera. Själv skulle jag vilja säga att det här i hög utsträckning handlar om moral och djup omoral. De människor som är beroende av de särskilda handikapptillstånden, tillstånden för rörelsehindrade, är brottsoffer. De är offer för brottslingar som snor de parkeringsplatser som de faktiskt har rätt till. Lösningen på det problemet är att straffa offren. Jag kan inte tycka annat än att det är helt fel väg att gå. Skälet till att vi inte gjorde någonting åt den här frågan under den förra mandatperioden var naturligtvis att det är oerhört komplicerat att hitta metoder som fungerar.

Majoriteten har kanske hittat en metod som fungerar men till priset av att vi straffar brottsoffren. Vi ska inte straffa dem som faktiskt begår brotten. För mig personligen hade det varit lättare att rösta för skampåle på Sergels torg för dem som utnyttjar och förfalskar de här tillstånden än vad det är att rösta för det här förslaget. Man befinner sig på ett sluttande plan när man säger: Vi har ett problem och alla lösningar är möjliga, även de lösningar där vi straffar brottsoffren.

Jag är helt övertygad om att den samlade funktionshinderrörelsen i Stockholm som är så mycket emot detta inte bara är det av ekonomiska skäl utan också av dessa moraliska skäl. Vilka metoder kan man tillåta sig som politiker att använda för att komma åt ett stort och viktigt problem? Jag tycker att ni väljer fel väg, och jag tycker att det är direkt pinsamt att höra Feministiskt initiativ som låtsas som om de är emot det här förslaget men som inte orkar hitta på ett bra försvar för varför de faktiskt har gått med på det.

Jag yrkar bifall till Liberalernas förslag.

Anförande nr 144

J a n V a l e s k o g (S): Jag måste faktiskt säga att jag tycker att man förlorat fotfästet helt och hållet när man pratar om moral och att 42 kronor i månaden motsvarar en skampåle. För 42 kronor i månaden får vi bort en omfattande kriminell verksamhet. Vi vet att funktionshinderrörelsen har olika uppfattningar. Jag vet att funktionshinderrådet har studerat det här förslaget mycket noga och stöder det i huvudsak medan andra är kritiska. Jag nämnde det man var kritisk mot, och där tycker

jag att man har fel i sak. Jag tänker inte upprepa det även om det förnekades att det var på det viset.

Liberalerna har missförstått en hel del annat också. Jag hörde en företrädare för ditt parti som tog upp detta med att vi ska satsa pengar på mer bevakning. Vi ska alltså ha parkeringsvakter som ska stå och vakta vid de här utmärkta parkeringsplatserna för funktionshindrade och vänta på att någon ska dyka upp. Sedan ska de hålla förhör och se om tillståndet är äkta eller inte. Den cirkusen kan ju alla se framför sig. Det går naturligtvis inte. Tillstånden är förfalskade och svåra att genomlysa. Det här andra sättet som vi nu har valt kommer att lösa det problemet.

Anförande nr 145

Borgarrådet E d h o l m (L): Ja, ni har valt ett annat sätt, ett djupt omoraliskt sätt. Ni låter brottsoffren betala för det sätt som ni väljer att lösa problemet. Det handlar inte bara om de några kronor i månaden som ni har pratat om, utan det handlar om ett fundamentalt omoraliskt sätt att lösa ett problem. Det är dessutom så att man undrar vad som händer när kommun efter kommun i kranskommunerna kommer att införa detta. Då blir det inte bara dessa 42 kronor, utan då kommer det att bli det för varje kommun som man åker till. Stockholm är en region. Man bor på ett ställe, jobbar på ett annat ställe, har familjen på ett tredje ställe och så vidare. Jag kan inte förstå hur ni kan föreslå något så djupt omoraliskt som detta.

Anförande nr 146

A n n a R a n t a l a B o n n i e r (FI): Lotta Edholm anklagar Feministiskt initiativ för diverse saker här. Jag menar att vi har haft en transparens i hur vi tänker. Det är klart att det handlar om att ett förslag inte är bättre än att det kan ses över och revideras om man inte uppnår önskad effekt. Tycker Lotta Edholm verkligen att det är bättre att inte göra någonting? Det verkar så när du talar om det här. Om man nu inte ska införa skampålar på Sergels torg. Är det inte bättre att försöka komma åt ett problem som vi alla är överens om faktiskt finns? Om detta inte löser problemet eller slår helt fel får man såklart se över det.

Anförande nr 147

Borgarrådet E d h o l m (L): Jag kan konstatera att ni i Feministiskt initiativ inte verkar särskilt angelägna om att försvara det här förslaget. Ni låtsas som om ni inte har något ansvar. Sanningen är att er röst kommer att avgöra den här frågan i kväll. Det har väl inte med saken att göra att ett ärende är transparent. Det handlar om ifall det är rätt att använda sig av en djupt omoralisk metod där man utser brottsoffret till den som ska betala priset för det som ni vill åtgärda. Jag tycker att det är moraliskt fel.

Anförande nr 148

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Nu ska vi se om jag har fått grepp om det hela. Det underlag som har cirkulerat i trafiknämnden, åtminstone det som är relevant för mig, är någonting som kallas Samlat underlag om parkering. Man skulle

kunna kalla det för en kunskapsöversikt på 60–70 sidor. Det hämtar i sin tur sitt material, sin information, från fyra olika källor. Det är en KTH-CTS-rapport, en rapport från Trafikverket som i och för sig har skrivits av personer på WSP och KTH och en VTI-rapport. Alla dessa tre rapporter kan man i stort sett beskriva som litteraturstudier. När det gäller den som har publicerats i Trafikverkets namn har författarna gjort några intervjuer.

Sedan har vi det fjärde underlaget till Samlat underlag om parkering, och det är den här skriften, Stockholms parkering. Det visar sig att i Samlat underlag om parkering är man mycket förtjust i den här skriften. Så här skriver man på s. 11 i sitt samlade underlag: En mycket utförlig redogörelse för parkeringarnas historia i Sverige och framför allt i Stockholm har skrivits av Per Lundin och Anders Gullberg, publicerad 2007. För den som vill lära sig allt om parkeringshistoria rekommenderas boken varmt.

Det var inga dåliga ord. Det här är en jubileumsskrift som kom ut 2007 då man uppmärksammade att vi hade haft patrullerande parkeringsvakter på Stockholms gator i 50 år. Jag ser att även exploateringskontoret har varit med och finansierat den här boken. Då är det klart att man är belåten.

Men oj, det är någon som har kladdat i den här boken! Så här står det: Till Rickard med tack för hjälpen. Anders Gullberg.

Då kanske jag måste tacka Jan Valeskog i min tur.

Det här samlade underlaget består av två delar. En del består av empiri från parkeringen i Stockholm. Och den andra delen är detta som man kallar för parkeringsteoriforskning och lite omvärldsbevakning där man studerar hur man har gjort i andra städer och länder. Jag får trycka in mig igen.

Anförande nr 149

M i k a e l V a l i e r (KD): Fru ordförande! Jag har ett jättekonkret förslag på vad man skulle göra i stället, vilket ni nu efterlyser, när det gäller handikapparkeringarna. Jag har försökt säga det flera gånger, och andra har sagt liknande saker också. Gör exakt som ni har tänkt med de tillstånd och de lösningar som finns och låt det vara kostnadsfritt! Trafikkontoret har egentligen inga problem med det. Det är snarare bökigare att ta betalt än att inte ta betalt. Gör det kostnadsfritt! Lös det på samma tekniska sätt! På det sättet kan ganska mycket vara vunnit. Sedan sätter ni en lämplig låg avgift för motorcyklarna så att vi fortfarande har folk som inte sitter och trängs på andra ställen. 20 kronor om dagen är vårt förslag.

Anförande nr 150

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag har fyra olika yrkanden i min byrålåda. Så jag är beredd att slänga fram vilket som helst. Vilket förslag som vi socialkonservativa ska rösta på ska utkristallisera sig nu i debatten. Nu kanske någon tänker: Strunt i hur den där Wall röstar! Det är bara en röst. Då kan jag rekommendera

att ni tar ett snack med era partikamrater i Landstingshuset. Då kan ni få veta vad en röst kan betyda. Vi hade ju budgetdebatt där för två veckor sedan. Ni gissar säkert vems röst det var som var så väldigt viktig.

Vi socialkonservativa har visioner för Stockholm. När det gäller trafiksituationen och gatumiljön är det vår uppfattning att utrymmet där helt enkelt inte räcker till till allt och alla. Då blir det till att prioritera. Vi anser att den första åtgärden ska vara att om inte helt avveckla så i varje fall högst betydligt reducera gatuparkering och kantstensparkering. Här tycks vi ha samma inriktning som man har i parkeringsplanen. Skillnaden verkar bara vara att medan målsättningen i parkeringsplanen är att bilarna bara ska försvinna från Stockholm vill vi socialkonservativa föra en kraftfull politik för att flytta gatuparkerade bilar in på garageplatser.

Det vi ser framför oss är en kraftig utbyggnad av antalet garageplatser kombinerat med successiva och kraftiga höjningar av priset för parkering på gatumark. Vi tror att det med en medveten politik är möjligt att skapa garageplatser i en sådan omfattning att de räcker till. Resultatet blir Stockholmsgator som i stort sett uteslutande används för korttidsparkering av olika slag. Vi kommer inte att ha rader med bilar parkerade på båda sidorna av gatorna. I stället tänker vi oss att det kommer att räcka med att avsätta kanske en tredjedel av sträckningen utmed ett kvarter för bilparkering. På så sätt frigör vi stadsyta. Exakt hur den ytan ska användas kommer att variera, och det behöver jag inte specificera i detalj här och nu. Man kan dock tänka sig att det på sina håll blir ändamålsenligt att expandera trottoarerna. De kommer då att löpa lite grann i sicksack.

I mitt nästa inlägg kommer jag att visa en bild på skärmen som gör det lättare för mig att förklara hur jag tänker mig detta. Den bilden visar dessutom att stadshuspolitikerna i dag hushållar ganska illa med gaturummet. Vi vill också ha en kraftfull efterlevnad av parkeringsreglerna. Vi måste inte införa fängelsestraff för felparkering, men det ska vara kraftfullt. Nu måste jag gå och trycka in mig igen.

Anförande nr 151

Borgarrådet H e l l é n (MP): Fru ordförande! Som ordförande i Stockholm Parkering vill jag säga att det finns en plan för utbyggnaden av parkeringsgarage. I innerstaden invigde vi förra året Stigbergsgaraget som är ett stort garage på Söder. Vi har nyligen invigt garage i Råcksta. Det finns en plan för detta för att se till att bilarna får plats på annan plats än på gatumark när vi inför parkeringsreglerna. Det finns ett stort antal privata bolag som gör samma sak.

Anförande nr 152

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag tackar för de beskederna. Det rör sig i alla fall lite grann. Vi socialkonservativa kommer att föra en kraftigare politik. Jag var med och tittade när du grävde med handen i leran i Stigbergsgaraget. Jag frågade då varför ni inte fortsatte och byggde garaget ännu längre. Man kan ju borra ännu längre bort. Varför stannade ni halvvägs? Jag fick inget svar när jag frågade runt där. Nu

förstår jag att det är trafikborgarrådet jag skulle ha frågat varför ni stannade på halva vägen. Då gör jag det, och sedan kanske jag får svar under den kommande debatten.

Anförande nr 153

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Här på bilden ser vi nu Götgatan i dag. Det här iscensattes av Alliansen. Här gick det tidigare en cykelbana. Här står det parkerade bilar, och här var trottoaren. Sedan kom de här personerna på att man skulle flytta ut de parkerade bilarna längre ut i gatan, och då tog man bort bilkörfält. Så här har det sett ut. Vi ser hur människor cyklar här, och den här ytan är helt outnyttjad. Det är skandal. Det är ett exempel på hur vi socialkonservativa kommer att fixa till det här i stället för att sitta vid våra skrivbord och jobba med planer.

När vi inte kommer att behöva ha rader med bilar som står parkerade efter hela gatan utan bara på delar av sträckan kan man expandera trottoaren. Här ser vi att det är en restaurang, så här är det lite trångt att gå. På de avsnitten skulle man kunna tänka sig att göra ett hack där bilar får korttidsparkera. Vi kommer inte att ha några långtids-parkerade bilar här. Vi kommer att få trottoarer som går lite grann i sicksack med små fickor. Det är ett exempel, men man kan tänka sig att göra på olika sätt.

Ett mantra här är detta med helhetsgrepp. Då undrar jag vad man vill åstadkomma nu. Daniel Helldén skriver själv på s. 5 i handlingarna att staden ska ha ökad framkomlighet, minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. Jag förstår att det innebär att biltrafiken måste minska. Den målsättningen är inte ny, men i det här sammanhanget har vi i alla fall på pränt att ett syfte med parkeringsplanen är att minska biltrafiken. För att uppnå detta anser tydligen majoriteten att det behövs ett samlat frontalangrepp. Så här skriver Daniel Helldén på s. 4: I Stockholms stads budget anges att en parkeringsplan med ett helhetsperspektiv på parkering för trafikstyrande effekt ska implementeras.

Men anser Daniel Helldén att han med föreliggande förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering tar ett helhetsgrepp på parkeringen i Stockholm? Jag kan på en gång avslöja att vi socialkonservativa inte anser det, och jag i mitt nästa inlägg ska jag motivera varför vi tycker så. I bästa fall kan man tala om att det är ett avgränsat helhetsgrepp man tar. Jag måste trycka in mig igen.

Anförande nr 154

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det känns lite grann som att vi far ut utanför ämnet. På slutet är du tillbaka igen. Ja, vi tar ett helhetsgrepp. Vi löser parkeringsfrågorna i Stockholm. Det är en fråga om trafikstyrning. Det är en fråga om hur man kan gå fram och lösa de problem som finns i staden. Jag tycker att det är viktigt att poängtera det och att vi avslutar debatten med detta.

Men jag har en liten sak att nämna innan det. Vi har ett förslag på hur Götgatan ska byggas om. Du sitter i landstinget, och landstinget vill eventuellt bygga om sina tunnar

där. Det gör att vi inte kan genomföra detta. Du kan ju ta med dig det till Landstingshuset och debattera den frågan där.

Nu har vi en parkeringsplan, och jag ser fram emot att vi kan genomföra den. Det är ett bra förslag som får en bra effekt i staden.

Anförande nr 155

R i c k a r d W a l l (-): Först och främst vill jag säga att vi inte ska avsluta debatten. Jag har väldigt många frågor. Jag är fortfarande öppen för att rösta på dig, och jag har ganska många frågor kvar som jag vill ha utredda. Är man bombastisk och säger att man tar ett helhetsgrepp får man finna sig i att bli granskad.

Du säger att jag ska ta upp detta i landstinget. Då ska jag läsa vad exploaterings- och stadsbyggnadskontoret skriver i sitt gemensamma remissvar, och det är inte det som står här utan det som står i den fulla texten. Det står: Kontoren konstaterar inledningsvis att förslaget till parkeringsstrategi främst avser biltrafik. Andra fordon såsom cykel innefattas inte av strategin. Därför är frågan om det ändå kan ses som en samlad parkeringsstrategi för staden eller om en tydligare avgränsning måste göras.

Du har tydligen inte ens med dig Jan Valeskog.

Anförande nr 156

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Den här frågan om helhetsgrepp är faktiskt väsentlig. När man kämpar sig igenom texten kan man se att trafikkontoret skriver så här på s. 50: Genom att införa taxa 4 och aktiv taxa 5 tar kontoret ett helhetsgrepp på parkeringsfrågan.

Jag gissar att trafikkontorets ord är Daniel Helldéns ord. Det betyder i så fall att helhetsgreppet är av geografisk natur, det vill säga att avgiftsbelägga så mycket som möjligt och så småningom hela Stockholms stads yta. Är det detta som är helhetsgreppet?

Någon tycker kanske att det här är mycket väsen i en liten fråga, men frågan är inte liten. Genom att rösta för kommunstyrelsens förslag ger vi i vissa delar Daniel Helldén, trafiknämnden och trafikkontoret en in blancocheck att gå vidare lite som de vill under kommande år. Då är det viktigt att vi känner förtroende för deras arbete och tänkta tillvägagångssätt. Därför blir deras syn på helhetsgrepp av grundläggande betydelse.

Låt oss gå tillbaka till trafikkontorets skrivning om ett helhetsgrepp på gatumark för att stödja ett hållbart stadsbyggande och trafiksystem. Då undrar man vad och på vilket sätt trafikpolitiken ska stödja ett hållbart stadsbyggande. Det svaret tycks vi få i det första bifogade dokumentet, nämligen förslag till parkeringsstrategi. Där skriver man på s. 40 i häftet: Denna parkeringsstrategi syftar till att lösa tre problem.

Därefter följer tre punkter som i mångt och mycket är två punkter eftersom utgångspunkten är densamma, nämligen att alltför låga avgifter för gatuparkering konkurrerar ut dyrare parkering i garage. I den första punkten bekymrar man sig för att en prispress på garagehyror i bostadsfastigheter leder till att hyrorna på lägenheter behöver höjas som kompensation. I den tredje punkten ligger fokus på att offentliga garage får svårt att konkurrera. I båda fallen blir bekymret som förklaras i den andra av de tre punkterna nämligen att ambitionen är att kantstensparkeringsen används på ett sätt som ger maximal nytta för samhället.

Slutsatsen som följer på nästa sida, s. 41, är: Det kräver alltså en helhetsyn på parkering inom ramen för översiktsplaner och framkomlighetsplaner som täcker parkering både på kvartersmark och på gatumark. Jag måste trycka in mig igen.

Anförande nr 157

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Det är ändå så att parkeringsproblematiken är mest akut där det är mest trafikträngsel, i innerstaden under dagtid. Dessutom är det så att en betydande andel av de bilar som där och då trängs på gatorna och konkurrerar om parkeringsplatserna kommer utifrån på morgonen och beger sig ut igen under den sena eftermiddagen. Huvudorsaken till gatuträngseln i Stockholms innerstad är alltså inpendlingen med bil. För tio år sedan tog man till trängselskatten för att lätta på innerstadstrycket. I samband därmed aktualiserades och vidareutvecklades tänkande och modeller i Sverige som tog något som i alla fall kan ses ett embryo till ett helhetsgrepp på frågan enligt min uppfattning.

Transportekonomer använder begreppet generalized cost för att beskriva den totala resursupoffringen för en resa, det vill säga drivmedelskostnaden, trängselskatten, parkeringen, slitaget på bilen, tidsåtgången, bekvämligheten, restidsosäkerheten och så vidare i fallet med en inpendlare till innerstaden med bil. Denna generaliserade kostnad, på svenska, för inpendlare med bil ställs sedan mot i första hand motsvarande generaliserade kostnad för inpendling med kollektivtrafik.

Problemet i föreliggande fall för Stockholms stad är att man äger rådighet över blott få av de ovan nämnda kostnadskomponenterna. Staten styr över trängselskatten och mycket av parkeringsbestämmelserna. Världsmarknaden sätter oljepriset, landstinget sätter taxorna för kollektivtrafiken och så vidare. Stockholms stad kanske kan ta ett helhetsgrepp om parkeringspolitiken, men om syftet är att minska trafikträngseln i gatunätet känns det som om det behövs ett mycket brett helhetsgrepp.

Nu skulle man kunna tycka att Daniel Helldéns parti, Miljöpartiet, just nu skulle ha osedvanligt goda förutsättningar att ta ett sådant helhetsgrepp. Här sitter Daniel Helldén i majoritetsställning i Stadshuset som trafikborgarråd, Miljöpartiet axlar regeringsansvar i Rosenbad och helt nyligen har Miljöpartiet ingått en överenskommelse med Alliansen i landstingets trafiknämnd. Överenskommelsen omfattar emellertid icke obetydliga höjningar av SL-taxorna inom kollektivtrafiken, det vill säga en kontraproduktiv

överenskommelse utifrån Daniel Helldéns målsättningar. Det tycks som om Miljöpartiets ena hand inte vet vad den andra gör.

Min fråga till trafikborgarrådet blir då: Vore det inte klädsamt och förtroendeingivande att visa upp lite ödmjukhet och inte vara så bombastisk och tala om helhetsgrepp när situationen ser ut som den gör? Jag måste trycka in mig igen.

Anförande nr 158

R i c k a r d W a l l (-): Jag håller mig till ämnet och går över till den här skriften. Helhetsgrepp eller inte, vi har förstått att ett huvudspår i strategin är att minska gatuparkeringen för att dels bereda plats för annan trafik och andra aktiviteter som man prioriterar högre, dels stödja bostadsbyggandet. Det står väldigt väl uttryckt på s. 47 i det här häftet.

Låt oss läsa vidare i förslaget till parkeringsstrategi. Härnäst kommer förslag till principer för hantering av parkering i sex punkter. Vi går igenom dessa med start från slutet. Den sjätte punkten lyder: Infartsparkeringar skapas i samverkan med landstinget och grannkommunerna. Det innebär bara en fortsättning och möjligen en fördjupning av ett samarbete som redan pågår och har pågått sedan årtal tillbaka.

Den femte punkten lyder: Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning. Det är också närmast trivialt.

Men det är inte den fjärde punkten som lyder: Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt. Så här står det på s. 42: Effektivt utnyttjande av parkeringsplatser genom bildelning ska främjas.

Samhällsekonomisk effektivitet är ett mer komplicerat begrepp än man kanske ofta tänker sig vid en första betraktelse. Betrakta en parkeringsplats, till exempel på Götgatan! På den platsen står en och samma bil, vilken som helst, parkerad i 24 timmar under en hektisk arbetsdag i mitten av veckan. Beläggningen är alltså 100-procentig. Därmed går det inte att öka parkeringsplatsens effektivitet. Parkeringsplatsen är så effektiv som den kan vara. Dess uppgift är att bereda för parkering, och det har platsen alltså lyckats med. Sedan är det en annan sak att det kanske inte kan betraktas som optimalt ur transportsystemets perspektiv att parkeringsplatsen utnyttjas på detta sätt.

Det dunkelt sagda är det dunkelt tänkta. Det du ej kan förklara vet du ej. Jag menar att det är viktigt att Daniel Helldén håller sig till ett stringent och precist språkbruk i ett dokument av det här slaget om han vill bygga upp ett förtroende för sin parkeringsplan.

I själva verket innehåller den tredje punkten i principlistan att parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem. Det är just det som Daniel Helldén trasslar in sig i med sitt resonemang om effektivitet.

Vi kan strunta i den andra och den första punkten.

Min fråga till Daniel Helldén är: Har jag uppfattat de här principerna rätt? Delar du min uppfattning?

Anförande nr 159

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag är ledsen, Rickard Wall, om jag inte riktigt har hängt med i alla dina resonemang här. Du har ju haft ett antal inlägg.

Det är ju så att även om du inte sitter i trafiknämnden så har du, liksom alla stockholmare, rätt att lämna in synpunkter på den remiss som har varit ute. Jag hade därför önskat att du hade skickat in dem i de sammanhangen, om du nu ska gå igenom grundmaterial som finns och föra en lång diskussion djupt in i detta material.

Att göra det här och nu, på det här sättet, ser inte jag som särskilt fruktbart. Vi har gjort en genomlysning, vi har gått igenom ärendet, vi har ett antal principer som vi utgår från och så vidare. Det är tillräckligt. Jag hade önskat att Rickard Wall hade gjort detta tidigare.

Anförande nr 160

R i c k a r d W a l l (-): Jag har inte gjort annat än att arbeta med det här de senaste veckorna, så jag anser nog att jag har satt mig in ganska väl i ämnet. Visst, jag kan, som Daniel Helldén säger, gå på samråd och lägga någon liten lapp i en låda och i bästa fall få svar från någon. Ofta får man goddag-yxskaft-svar. Det är inte det jag efterlyser, utan det är i den här politiska kammaren som man har chansen. Den här lappen som jag lägger i en box, hur stor är chansen att den når till exempel Daniel Helldén? Den är obefintlig. Det är det som är problemet.

Jag kan bara upprepa att ni får ligga som ni bäddat. Utestänger ni oss så tvingar ni oss, mig i varje fall, att ta upp dessa frågor här. Det är upp till er.

Nu är det bara tio sekunder kvar, så det är väl lika bra att jag går och trycker in mig igen.

Anförande nr 161

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! För ungefär ett år sedan i landstinget var det en vänsterpartist som inte kunde hålla fingrarna i styr i en omröstning utan tryckte på en bänkkamrats knapp. Men man ska som sagt var bara trycka på sina egna knappar.

Då har jag bara en avslutande fråga om förslaget till parkeringsstrategi. Så här står det i häftet: ”Principerna bygger på den forskning som finns om relationen mellan parkering och god stadsbebyggelse.”

Finns och finns! Det finns faktiskt en del forskning som inte är publicerad av olika skäl. Ni pratade om att det fanns fyra underlagsrapporter här. Tre av dem var litteraturgenomgångar. Det visar sig då att mina favoritreferenser saknades i tre av dem.

Till exempel tog man upp Shoup, som väl är parkeringsgurun i världen, och en del av hans artiklar. Men hans magnum opus från 2005, första upplagan, och 2011, andra upplagan, fanns inte med i någon av de här tre. Däremot finns den nämnd på annat ställe.

Sedan finns det faktiskt också en del forskning som inte är publicerad. På en statlig myndighet togs det till exempel fram en 60-sidig rapport om förmånsparkering i en stad som inför trängselskatt. Den blev som planerat klar lagom till valrörelsen sommaren 2006. Innehållet kom emellertid att betraktas som alltför kontroversiellt, så generaldirektören bestämde att offentliggörandet skulle ske först efter folkomröstningen. Den har till dags dato inte publicerats.

Det jag vill säga till Daniel Helldéns formulering om att vara allvetande är att världen är så stor, så stor.

Mer undrande är vi dock över om principerna verkligen fullt ut bygger på forskning. Just i detta avsnitt kanske det mer är fråga om omvärldsbevakning, men jag har i alla fall tagit del av rapporten *Samlat underlag om parkering* som tydligen distribuerats inom trafiknämnden. I den läser jag på s. 28: ”Tak för antalet parkeringsplatser. Till exempel Zürich och Hamburg har satt tak för antalet parkeringsplatser i centrum. Om en plats tillkommer på kvartersmark så måste samtidigt en plats på gatemark tas bort.”

Min fråga till Daniel Helldén blir då: Kunde det då inte vara en god politik att på motsvarande sätt *utöka* med en plats på kvartersmark om en plats på gatemark tas bort?

Nu måste jag trycka in mig igen.

Anförande nr 162

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Då kommer vi alltså till de frågor som jag avslutade med för två veckor sedan och som jag fortfarande inte har fått svar på.

Varför måste det kosta 500 kronor för att få ett handikapptillstånd? Varför måste det kosta pengar? Varför kan det inte kosta noll kronor eller 300 kronor för att få boendeparkering?

Vi diskuterade även en annan fråga. Om det fortsätter att kosta 26 kronor för parkering här i innerstaden och så höjer man från noll till 5 kronor någon annanstans säger jag att om man då vill minska på trafiken in så är det inte alls säkert att det blir på det sättet. Daniel Helldén menade däremot att när skillnaden är så väldigt stor som mellan 5 kronor och noll kronor upp till 26 kronor så finns det tröskeleffekter. Man hamnar i en så kallad hörnlösning.

Men då ska vi titta på ”Förslag till plan för gatuparkering”, s. 9 i planen, s. 52 i häftet. Där står det: ”Hyran i ett nybyggt garage eller parkeringsplats på kvartersmark, om den

inte subventioneras, kan kosta mellan 1000 och 3000 kronor per månad.” I Stockholm Parkerings remissvar säger man att det snarare kan vara upp till 4 000 kronor och ofta ligger avgiften i den högre delen av det här intervallet.

Sedan står det på samma sida: ”Månadsavgift för boendeparkering i innerstaden förslås höjas från dagens 900 kronor till 1100 kronor. Avgiften höjs för att understödja en fungerande marknad för privata garage i innerstaden. Detta är viktigt för att fler ska välja att parkera i garage.”

Här ser vi alltså ett exempel ur Daniel Helldéns egen skrift på den väldigt stora skillnaden mellan boendeparkering och hyra i garage. Här, däremot, hävdar Helldén att när man gör en liten höjning, ja, då blir det en viss överströmning av bilister från gatan till parkeringsgarage. Här menar han alltså att det finns en kontinuitet. I det exempel som jag tog upp menar han i stället att det inte finns någon kontinuitet. Men han kan inte motivera varför. Här har alltså Daniel Helldén två motstridiga positioner som inte går ihop, enligt min mening.

Så går vi vidare i ”Förslag till plan för gatuparkering”, s. 6 i planen, s. 49 i häftet. Jag måste springa och trycka in mig igen.

Anförande nr 163

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag skulle bara säga att ärendet vi har här är en kommunal parkeringsstrategi med plan för gatuparkering, och det handlar om investeringar och genomförande av planen för gatuparkering.

Det här är inte ett seminarium eller en disputation. Det börjar påminna mycket om min egen disputation. Jag vet precis hur det fungerar. Man går igenom allt i detalj och lyfter upp saker och ting. Men det är inte riktigt det vi håller på med här, utan vi håller på att försöka anta en parkeringsplan, och vi har gått igenom och debatterat de viktigaste delarna som oppositionen tycker är problematiska.

Jag kan inte se att Rickard Wall har något förslag som på något vis korrelerar med alla dessa insteg rakt in i forskningen, olika fotnoter och så vidare. Det borde ändå finnas någon form av relation till det. Det har det gjort hos oppositionen, men inte hos er socialkonservativa. Det borde finnas en balans där, vill jag bara säga.

Anförande nr 164

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! I själva verket kan jag avslöja att jag hade hoppats att Daniel Helldén skulle ge mig tillfredsställande svar i början på mina anförande, och så skulle jag säga, jamen titta, Daniel Helldén är ju jättebra, honom har jag fullt förtroende för! Då hade jag bara satt mig och lagt ned alltihop.

Men nu fick jag i princip inga svar, mer än ”håll tyst med dig, Rickard Wall”, ungefär. I så fall är jag som en liten barnunge och bara fortsätter!

Nej, nu ska vi inte barnsliga. Men det är faktiskt så att jag har viktiga punkter som jag vill gå igenom. När jag har gått igenom dessa punkter kommer jag att sätta igång och fundera på vilken ställning jag ska ta, och hur jag kommer att formulera mitt eventuella egna förslag beror som sagt var mycket på vad jag får för svar i debatten.

Nu måste jag trycka in mig igen.

Anförande nr 165

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag har en hel sida här med saker jag vill prata om. Jag vill prata om maximering, jag vill prata om 85 procents beläggning, jag vill prata om synliggörande respektive internalisering, jag vill prata om stadsledningskontoret, jag vill prata om reservationer. Jag vill säga att Liberalernas reservation är jättebra och att Moderaternas är jättedålig. Jag vill prata och prata och prata.

Men nu har jag fått, inte en tillsägelse, men jag har blivit övertygad om att det är dags för mig att avsluta debatten med Daniel Helldén. Och nej, han har inte lyckats övertyga mig. Jag har nu som sagt var några reservationer att ansluta mig till, och enligt min mening är Liberalernas reservation den som känns rimligast och mest verklighetsbaserad. Det är synd att jag inte får berätta om hur reservationerna är skrivna, för Moderaternas reservation i trafiknämnden är alltså... Jag tänkte skoja mycket om den, medan Liberalernas reservation däremot är väldigt stringent skriven redan i trafiknämnden, och den lyfter sig ännu bättre när vi kommer till borgarrådsberedningen och kommunstyrelsen.

Det verkar inte som om ni har intresse av att lyssna på det här, så då tackar jag för mig och stöder Liberalernas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

§ 15 Ett ungdomsundantag i biståndsnormen (Utl. 2016:42)

Anförande nr 166

I s a b e l S m e d b e r g P a l m q v i s t (L): Ordförande, fullmäktige! Det är bra att majoriteten i sitt svar säger att man tycker att unga ska kunna komma ut på arbetsmarknaden. Jag skrev den här motionen för länge sedan, om vikten av att unga som är på väg ut på arbetsmarknaden ska få behålla pengarna från sitt första jobb och på så sätt försöka bryta den negativa spiralen av utanförskap, arbetslöshet och frånvaro på arbetsmarknaden som alltför många familjer och ungdomar sitter fast i i Stockholm. Unga som växer upp i ekonomiskt utsatta familjer ska ha minst lika låga trösklar in på arbetsmarknaden som unga från andra familjer.

Under behandlingen av motionen har det kommit fram att det undantag som motionen tar upp i princip gäller i Stockholm i dag. Det är bra! Jag välkomnar det svaret och har därför inget annat yrkande än kommunstyrelsens.

Jag vill dock bara säga att om man verkligen är seriös med att unga ska komma ut på arbetsmarknaden och att varje steg framåt räknas så måste man föra en politik som sänker trösklarna in genom lägre ingångslöner för nykomna på arbetsmarknaden, lägre arbetsgivaravgifter och nej till skatte- och momshöjningar som slår undan benen på företag som anställer unga.

Majoriteten säger att de välkomnar intentionen i den här motionen. Jag ser fram emot en politik som gör den intentionen verklig. Tack för svaret!

§ 16 Laddstolpar (Utl. 2016:43)

Anförande nr 167

L a r s J i l m s t a d (M): Ordförande, ledamöter och inte längre någon publik!
Även den här motionen har varit inlämnad ett bra tag. Jag tror att det var i maj förra året som jag skrev den. Men det gör ingenting, för ämnet är ännu mer aktuellt i dag, tycker jag.

Jag yrkar alltså bifall till den här motionen som handlar om att sätta upp ett konkret mål för antalet laddstolpar och snabbbladdare till 2018. Därutöver vill jag gärna säga följande: Bilen är för många nödvändig och kan med rätt förutsättningar ha en betydligt mindre miljöpåverkan. Det är positivt att antalet elbilar i staden ökar. Det innebär såväl mindre buller som bättre luft. Alliansen har investerat i en kraftig utbyggnad av antalet laddstolpar och antagit en miljöbilsstrategi för att nå målet om en fossilbränslefri fordonsflotta till 2030.

Det är positivt att det i remissvaren redovisas vad som gjordes under 2014 och vad som nu är på gång. Vidare är det positivt att Stockholm Parkering i dag har ca 700 publika normalladdare – kanske ytterligare några, eftersom det är ett litet tag sedan jag förberedde mig för att försvara denna motion.

Jag kan konstatera att remissinstanserna anser att det exakta målet för antalet nya laddmöjligheter ska avvakta den målformulering som ska tas fram under 2016 enligt majoritetens budget för i år. Vi anser dock att tempot i utbyggnaden av laddstationer inklusive snabbbladdstationer behöver växlas upp betydligt. I en kommande långsiktig planering för laddinfrastruktur vill vi dessutom förutsättningslöst väga nyttan av laddstationer på olika platser inklusive gatumark.

I övrigt vill jag gärna understryka det som tidigare inventeringar av laddinfrastruktur har konstaterat: Det handlar dels om behovet av bättre underhåll, dels om att skyltningen i många fall kan förbättras och att information om hur man får tillgång till och kan låsa upp laddplatser förtydligas.

Anförande nr 168

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige, åhörare! Vi är nog överens om i den här fullmäktigesalen att elbilsutvecklingen behöver skyndas på. Frågan är bara hur. Är det genom att sätta upp konkreta mål och jobba emot dem, eller är det genom att anta ett miljöprogram som vi gjorde för länge sedan *utan* konkreta målsättningar för laddstolpsutbyggnaden? Jag är övertygad om att det är viktigt att sätta upp konkreta mål och jobba emot dem för att kunna genomföra det.

Stockholm har framför allt genom Stockholm Parkering gjort en jätteinsats för att få igång elbilsmarknaden i Stockholm. Det är ju genom att gå före och se till att det finns laddstationer som vi har gjort så att stockholmarna vågar investera i elbilar. Mer måste dock göras för att fler ska välja en utsläppsfri bil. I Centerpartiets budgetreserv

avsattes 25 miljoner kronor till utbyggd laddinfrastruktur. Trafikborgarrådet har gett trafikkontoret i uppdrag att utreda mer och anser att inga ytterligare beslut behövs. Jag tror att det är fel. Tydliga mål och medel för att nå målen är viktigt för att skapa ett framgångsrikt miljöarbete och ställa om fordonsflottan. Jag yrkar därför bifall till Alliansens reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 169

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Vi har i dag ca 700 laddstolpar runt om i Stockholm. Sverigedemokraterna anser att vi bör bygga ut men i lagom takt. Om jag minns rätt finansierar Naturvårdsverket nu ytterligare 150 laddstolpar, och vi tycker väl att det är en bra start. Visst är det säkerligen så att framtiden ligger i elbilar, men det var ju inte så länge sedan som framtiden låg i gasbilar. I dag är det kanske inte så många som kommer ihåg de taxibilar som gick på gas.

Börja helt enkelt med de här 150 laddstolparna som Naturvårdsverket betalar för så följer vi utvecklingen och ser att man bygger ut efter efterfrågan! Sverigedemokraterna yrkar helt enkelt bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 170

M i k a e l V a l i e r (KD): Detaljer är viktiga och så ska mitt namn uttalas: detaljer – Valier, till protokollet!

Jag vill styrka det som tidigare har sagts, nämligen att det som mäts har mycket större sannolikhet att bli gjort än det som inte mäts. Därför ska vi ha mål, och därför yrkar jag bifall till Alliansens reservation.

Anförande nr 171

Borgarrådet **H e l l d é n (MP):** Jag ska börja med att yrka bifall till kommunstyrelsens förslag. Det pågår ju ett omfattande arbete när det gäller just laddinfrastrukturen i Stockholm. Som nämnts har Stockholm Parkering över 700 laddplatser i dag, och inom kort kommer vi att ha över 1 000. Det innebär att vi har nästan hälften av landets alla offentliga laddplatser. Det är en enorm satsning som görs i staden.

Den är dock inte tillräcklig, och därför pågår det nu ett stort arbete med att ta fram mål och riktlinjer för hur vi ska kunna bygga ut laddinfrastrukturen i staden. Som en del kanske vet är behovet av laddplatser framöver enorma, enligt de beräkningar som finns. År 2030 beräknas det att ungefär 20 procent av alla fordonskilometer måste köras med elbilar. Vår stad är oftast progressiv och ligger långt fram. Dessutom har vi fördelar av att det är enklare att bygga ut laddinfrastrukturen så att mängden laddbilar kommer att vara avsevärt högre i Stockholm än i resten av landet, och det innebär att vi måste göra mycket.

Arbete pågår för att ta fram möjligheter till laddning just i gatumiljö. Vi pratar om laddgator som är något som man tittar på tillsammans med branschen. Det är ju en sak att Stockholm Parkering i sina egna garage bygger ut laddinfrastruktur, men i

gatumiljön är det tänkt att det är branschen, det vill säga elleverantörer och andra, som ska göra detta. Vi ska alltså upplåta plats men inte stå för själva infrastrukturen.

Det pågår alltså ett stort arbete på detta område som är mycket viktigt för den omställning vi måste göra i staden, och jag ser fram emot detta. Med det vill jag återigen yrka bifall till kommunstyrelsens förslag, som helt enkelt säger att det här är på gång.

Anförande nr 172

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Jag ska vara blixtsnabb den här gången.

Jag vill ändå bara säga att trots att Daniel Helldén nu talar om att det jobbas på och att arbete pågår så känner man ändå att han inte riktigt är med. Det finns något motstånd inom Daniel Helldén mot laddstolpar och elbilar. Varför då? Jo, det finns ju ett mönster!

Dubbäcksförbud – hurra vad bra, säger Daniel Helldén. Sänkta hastighetsgränser – hurra vad bra, säger Daniel Helldén. Cykelbanor på gatorna – hurra vad bra, säger Daniel Helldén. Gågator – hurra vad bra, säger Daniel Helldén. Höjda parkeringsavgifter – hurra vad bra, säger Daniel Helldén.

Ser ni mönstret? När det kommer åtgärder som motverkar biltrafiken och minskar den, då är Daniel Helldén med på banan. Men de här laddstolparna leder ju i förlängningen till att det blir fler bilar. Bilmängden ökar. Laddstolparna motarbetar inte bilarna, och det är därför han är emot det.

Därför är jag emot kommunstyrelsens förslag och går med Alliansen.

Anförande nr 173

Borgarrådet H e l l é n (MP): Jag måste ändå få säga någonting, för rätt ska vara rätt. Hur kan Rickard Wall påstå att jag skulle vara emot laddstolpar när vi arbetar för det? Vi inför regler, vi förändrar systemet på ett sätt som man aldrig förut har gjort här i staden. Jag tycker att det är oförskämt!

Anförande nr 174

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Daniel Helldén är emot det högre tempot. Har jag sagt att han är helt emot laddstolpar så är det fel. Då var det oförskämt. Då slår jag till mig själv, för det var inte alls meningen att säga på det sättet.

Vad jag menar är att Daniel Helldén inte *brinner* för elbilarna på grund av att det handlar om bilar. Det var liksom det jag ville komma till. När man hetsar upp sig kanske orden faller fel. Jag ber om ursäkt för det. Jag har ju sagt att jag aldrig ska säga ett ont ord, eller hur? Det står jag fast vid, så jag slår till mig själv om jag säger något sådant.

Anförande nr 175

P e r O s s m e r (SD): Jag ska hålla det mycket kort. Jag vill egentligen bara förtydliga vad min kollega Westmont sade om varför vi yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Det är inte så att vi är emot laddstolpar och elbilar. Men vi tänker efter. Det är såsom Martin nämnde att ett tag var det gasbilar. Ett tag var det väldigt mycket med etanol och blandningar med bensin, och man lade ned massor med bensinstationer ute i landet, för man klarade inte av det hela. Det var helt i onödan.

Nu är det elbilar. Det har skett en väldig utveckling efter att ha stått still i nästan hundra år. Men sedan finns det ju annat. Man håller på med vätgasbilar. Man håller på med bränslecellsbilar. Det är en ganska likartad teknik. Vi vet inte riktigt var det hela slutar, och därför tycker vi att man ska skynda långsamt och att vi ska ta det här lite mer successivt.

Därför har vi yrkat bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 176

O r d f ö r a n d e n : Innan vi går till beslut vill jag höra med den liberala bänken om ni har tänkt att avge något slags röstförklaring. Ni röstade med Alliansen i kommunstyrelsen. Det kanske är bäst att ni går upp och yrkar på det också, så blir det ordning och reda.

Anförande nr 177

Borgarrådet E d h o l m (L): Exakt så yrkar Liberalerna.

§ 17 Det ska bli lättare att få plats på servicehus (Utl. 2016:44)

Anförande nr 178

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Roligt att äntligen få diskutera äldreomsorg! Det här är en motion som även liknar en interpellation från Lotta Edholm. Jag tackar så mycket för den, och jag håller med motionären om att alla äldre ska ha rätt till ett tryggt boende som är anpassat till deras behov. Om man har behov av omvårdnadsinsatser, hälso- och sjukvårdsinsatser, så ska man ha plats på ett servicehus om man så önskar. Har man behov av dygnet-runt-omsorg så ska man ha rätt till plats på ett vård- och omsorgsboende.

Däremot, precis som man konstaterar i sin reservation i äldrenämnden när den här motionen togs, finns det enligt socialtjänstlagen inte utrymme för att göra generella garantier över en viss ålder, utan man måste göra en individuell prövning i varje enskilt fall.

Jag uppskattar verkligen Liberalernas engagemang i de här frågorna. Vi står ju inför väldigt stora utmaningar, vilket jag brukar tjata om ganska ofta. Det handlar om stora demografiska förändringar, och vi har saknat ett helhetsgrepp om planeringen i den här staden. Vi har saknat en långsiktig planering för vård- och omsorgsboenden som ska möta behoven hos framtidens äldre. Servicehusen har inte funnits med i den årliga äldreboendepaneringen. Trygghetsboenden har inte heller funnits med, och man har heller inte samordnat upprustning av olika särskilda boenden.

Jag är glad över att vi nu har tagit steg för att faktiskt ta fram en handlingsplan för hur vi ska tillgodose behovet av boende för framtidens äldre, och i fortsättningen kommer vi också att planera för servicehus och andra, icke-biståndsbedömda boendeformer.

Jag håller verkligen med motionärerna att vi har väldigt stora problem i Stockholm i dag på två områden. För det första måste fler få rätt från början. Jag tycker att det är helt orimligt med långa överklagandeprocesser till kammarrätt och förvaltningsrätt. Där måste vi se till att fler får rätt från början. Det skapar oro, och det är helt enkelt inte bra för den enskilde som det är nu. Vi kommer att skärpa riktlinjerna för biståndsbedömning. Vi kommer nog att följa alla avslag och rättsprocesser, och vi kommer i dialog med stadsdelarna att se till att få ned antalet avslag.

För det andra, och som jag har tjatat om väldigt mycket, ser jag att det stora problemet i Stockholms stad är att vi saknar boendeformer för den som är ensam och otrygg. Servicehusen är inte vad de en gång var på 80-talet, utan de är nu anpassade efter personer med mycket större omvårdnadsbehov.

Vi har nu tagit ett första steg genom äldreboendeutredningen, och där handlar det om att höja servicegraden i samtliga senior- och trygghetsbostäder. Räcker inte det är det nu underställt i budgeten, alltså från och med nästa budget kan vi hantera de här frågorna budgettekniskt. Vi kan gå vidare och höja servicen om vi menar att det inte är nog.

Jag tror att just det här, ett icke-biståndsbedömt boende med trygghet, service och gemenskap, om något kommer att öka tryggheten för Stockholms äldre.

Anförande nr 179

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Ordförande, fullmäktige! De allra flesta äldre vill bo kvar hemma så länge de kan. Men för dem som har lyckan att få leva länge kommer det till slut en dag när anhöriga och vänner har gått bort, krämporna och sjukdomarna kommer och man känner sig otrygg och ensam. Hemtjänsten räcker inte längre till och känns inte som en bra lösning.

I dag finns det en stor otrygghet bland många äldre i Stockholm att inte få komma till ett annat boende när man själv känner att det är dags. Det är därför som vi vill att alla som har fyllt 85 år och som så önskar ska få plats på servicehus och att man då samtidigt ska kunna få välja vilket servicehus man vill bo på i staden.

Mårten Lagergren gjorde för Äldrecentrums räkning en undersökning som visade att den som får komma till servicehus i tid kan klara sig längre utan att behöva flytta vidare till vård- och omsorgsboende och känner högre livskvalitet än om de har tvingats att bo kvar hemma. Majoriteten hänvisar till äldreboendeutredningen och den nya boendeformen utan biståndsbedömning som man ibland kallar för mellanboende och i utredningen trygghetsboende med aktivitetscentrum.

Jag tycker att det är en intressant modell, och jag tycker att det är bra. Men det kan inte ersätta servicehusen. Det räcker inte, för det är väldigt många som har mer behov av närvaro av personal dygnet runt. Det finns ju inte på de här icke-biståndsbedömda boendena. Det är en annan grupp, så att säga, och vi får inte glömma bort det.

Det var 700 som sökte servicehusboende 2014 och 300 fick avslag. För många av dem skulle den här boendeformen inte räcka till. Vi behöver servicehus, och det finns många äldre som vill få en plats där, även om det skulle finnas en annan typ av boende. Men på grund av snäv biståndsbedömning står platser tomma, och det vill många stadsdelar ta till intäkt för en omvandling eller för att lägga ned. Det tycker vi är olyckligt.

Det är viktigt att fråga de äldre vad de egentligen vill. Då är det viktigt att komma ihåg att äldre inte är någon enhetlig grupp. Det kan inte vara så att mellanboende är den enda lösningen, vad nu det boendet är emellan; det är svårt att säga. Erfarenheten när man träffar äldre är ju att det egentligen inte är någon som vill flytta till ett äldreboende utan att man känner att man behöver det. Det går inte att införa den här modellen och tro att man kan ersätta eller kraftfullt minska antalet servicehus. De kommer alltid att behövas. Vi vet också att vi blir fler äldre stockholmare, och servicehusen kommer nog till och med att behöva byggas ut. 85 år är därför en bra riktlinje tycker vi.

Jag yrkar bifall till vårt förslag i motionen.

Anförande nr 180

M a r i a A n t o n s s o n (MP): Jag håller helt med om andemeningen i motionen, och det behövs absolut fler servicehus. Men under er tid lades ju oerhört många servicehus ned, och därför tänkte jag bara fråga hur Ann-Katrin Åslund ser på det. Det är ju därför vi tittar på en ny form för servicehus, och det är det som äldreboendeutredningen kommer att titta på.

Jag håller med om att det här behövs, för man ska inte bara in på ett vård- och omsorgsboende där man inte lever så länge som det ser ut nu, eftersom man är hemma så länge. Servicehusen behövs alltså. Men ni arbetade ju aktivt under er majoritet med att avveckla dem, så hur tänker ni om det?

Anförande nr 181

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Om Maria Antonsson hade följt debatten och diskussionerna hade hon sett att Liberalerna under hela den här tiden har ett bra record när det gäller att värna servicehusen och var de som stoppade fortsatta omvandlingar av servicehus. Historiskt startade den stora omvandlingen när Vänsterpartiet hade äldreborgarrådsposten förra gången, och då var tanken att precis alla servicehus skulle omvandlas. Men tack vare att vi kämpade som djur så var det till slut inte görligt längre. Många organisationer var också emot. Sedan omvandlades en del, och det måste jag säga har att göra med att vi också ändra riktlinjerna så att ensamhet och otrygghet skulle spela roll.

Vi tycker inte att det har slagit igenom ordentligt, och vi är oroadе för att många stadsdelar ser om sitt eget hus och inte ser att Stockholm är en hel stad. Det tycker vi är viktigt, och det är därför vi vill att man ska få den här garantin.

Anförande nr 182

Å k e A s k e n s t e n (MP): Tack, ordförande! Servicehus är en väldigt bra boendeform, och det är fint att Liberalerna nu, liksom vi i majoriteten, tycker att det måste byggas fler servicehus. Det är utmärkt. Det var ett tag sedan vi gjorde det, men vi blir ju äldre i denna stad.

Detta är en form av kollektivhus, och kollektivhus är något som gillas av alla åldrar – unga, mittemellan och äldre. Det är en bra boendeform, och därför är det lite märkligt att så många servicehus har lagts ned – flera tusen sedan 70-talet. Det var på den tiden då det var en populär boendeform, inte bara bland äldre utan också bland politiker. Man gillade servicehus på ett annat sätt än vad som har varit fallet de senaste åren, tyvärr.

Nu hoppas vi att det ska vara slut med detta, men jag tycker att ni bör läsa äldreboendeutredningen noga och vad som står om servicehus där, för det är inte särskilt hoppingivande, skulle jag vilja säga. Jag påstår då att jag inte har läst utredningen som höge Fagerlund läser Bibeln precis, utan jag läser vad som står.

Sedan har vi problemet med detta med 85 år. Det handlar om socialtjänstlagen som inte tillåter detta utan biståndsbedömning. Biståndsbedömningen måste uppenbarligen bli generös, och det snabbaste vi kan göra i Stockholm är att komma med nya riktlinjer. Det kan gå ganska snabbt om den goda viljan finns.

Anförande nr 183

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Det var roligt att höra av Åke Askensten. Han är ju med i den nuvarande majoriteten, så det går ju alldeles utmärkt att bifalla vår reservation i kommunstyrelsen när det gäller den här frågan.

När det gäller att få eller inte få enligt socialtjänstlagen kan man ju åtminstone pröva. Det går alldeles utmärkt med en förenklad biståndsbedömning när det gäller trygghetslarmen till exempel. Man hänvisar hela tiden till socialtjänstlagen, men det är ju faktiskt ingen som har prövat.

Anförande nr 184

Å k e A s k e n s t e n (MP): Jag tycker att det som Clara Lindblom sade i talarstolen var alldeles utmärkt, så lyssna noga på henne, Ann-Katrin, så hör du att det var bra!

Tyvärr, för er del åtminstone, har ni ju inte stöd av några partier på allianssidan. Ni står alldeles ensamma om er uppfattning, och det är uppenbart att ni står närmare oss än vad ni står till exempel Moderaterna och Centerpartiet.

Anförande nr 185

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Jag vill bara understryka att anledningen till att vi har drivit fram en ny boendeform i Stockholms stad och anledningen till att jag har lagt så otroligt mycket tid och energi på den frågan *inte* är att denna boendeform ska ersätta servicehusen. Det är inte det som är syftet, utan anledningen är att när jag har varit ute och besökt samtliga lokala pensionärsråd i samtliga stadsdelar – vi har stående mötestider med PRO fyra fem gånger per år och likaså SPF – och när jag har blivit inbjuden till olika typer av dialog, är det hela tiden det man lyfter upp: Man efterfrågar en boendeform där det finns social samvaro, där det finns en viss personalbemanning och där det finns en viss grundläggande trygghet, eftersom man menar att de trygghetsboenden vi har i dag inte fyller den funktion som de var tänkta att göra.

Jag förstår att det har varit rörigt, det här med mellanboende. Jag gick omkring och kallade det för kanelbulleboende väldigt länge, för jag visste inte riktigt vad man skulle kalla det. Vi tänkte ett tag att vi skulle ha namnet plusboende för den här boendeformen, men det visade sig att Gävle, tror jag att det var, har något slags patent på namnet plusboende, så det var ju synd.

Vi kallar det just nu mellanboende eller, i en beskrivning av boendeformen, trygghetsboende med aktivitetscentrum. Syftet är just att få till ett icke-biståndsbedömt boende som möter behovet hos en grupp som i dag saknar boendalternativ.

Som sagt, servicehusen är anpassade till en viss målgrupp, vård- och omsorgsboendena efter en annan, men det vi ser är att för den som inte har möjlighet att till exempel stå i Blomsterfondens kö i 40–50 år så saknas det alternativ där det just inte är biståndsbedömning, men där man får trygghet och gemenskap.

Jag håller med Ann-Katrin om att det är jätteviktigt att vi tar ett helhetsgrepp, och i det helhetsgreppet ska servicehusen vara med. Därför är jag som sagt glad över att vi både tar med vård- och omsorgsboenden, servicehus, mellanboenden och också upprustningar. Jag har nämnt det förut, men vi står inför en enorm utmaning med tanke på att 14 av 16 servicehus inte når upp till Arbetsmiljöverkets krav. Jag kan redan nu säga att det kommer att vara svårt att upprusta samtliga så att de håller måttet och möter dessa krav. Men då måste vi se: Kan vi på något sätt behålla dem så att de ändå finns kvar för våra äldre?

Jag tror också att en viktig utmaning de kommande åren är att öka och stärka stadens samarbete med aktörer som Borgerskapet, Blomsterfonden, Ersta Diakoni och så vidare, det vill säga sådana som både äger – egentligen en typ av mellanboenden – men också förvaltar dem och bedriver verksamhet. Vi kommer nämligen inte att kunna klara det här själva, utan vi måste samarbeta med bra aktörer och se till att vi tillsammans kan få fram trygga boenden med rimliga hyror som äldre har råd att efterfråga.

Anförande nr 186

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Vi är nog alla överens om att det här är en stor utmaning. Det kommer att vara en stor brist på boenden i framtiden.

Därför vill jag ställa en fråga till Clara Lindblom, och det handlar om Vintertullen. Det var ju ett omsorgsboende eller ett äldreboende som var väldigt uppskattat. Människor fick bo centralt, nära släkt och vänner. Men sedan landade det i att de inte fick bo kvar. De fick helt enkelt flytta på sig efter en renovering. Man kan väl tolka det som att de inte var en prioriterad grupp i de rödgrönrosas styre.

Min fråga är: Kommer vi att se fler Vintertullen i framtiden?

Anförande nr 187

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Det hoppas jag verkligen inte, för Vintertullen drabbades av extrema översvämningar som resulterade i att både inner- och ytterfasaden blev utsatt för kraftigt mögel. Det blev också stora vattenskadorna på hela nedervåningen i Vintertullen, vilket gjorde att hyresgäster blev tvungna att evakueras.

Ventilationssystemet måste bytas ut helt. Vi behöver göra stambyte. Det saknas också sprinklers, vilket hade varit en väldigt stor fördel att ha med tanke på att vi har haft två dödsbränder på Vintertullen. Det är inte en bra fastighet. Den är inte i bra skick.

Dessutom är det så att vi bygger tunnelbana där 2020, så oavsett vilket blir det svårt att bedriva ett äldreboende just i Vintertullen.

Anförande nr 188

D e n n i s W e d i n (M): Äldreborgarrådet tog upp en fråga som vi har tagit upp tidigare i den här talarstolen, och det handlar just den restriktiva biståndsbedömningen.

Andelen äldre som får avslag på sin ansökan om att flytta till exempel till vård- och omsorgsboende har ökat. År 2015 nekades 17 procent att flytta, en siffra som var lägre till exempel 2012. Till exempel i budgeten, jag kommer ihåg Clara Lindbloms retorik sedan hon började, har ni pratat om att det skulle bli generösare bedömningar, men det ser vi nu alltså inte har gett resultat.

Jag kan därför inte undvika att gå upp i frågan, nu när vi hör från majoriteten att det finns en efterfrågan på nya riktlinjer. Vi satte ju igång en revidering av riktlinjerna under vår tid vid makten, men det gav inte resultat. Vi har nämligen lagt förslag om en reformerad biståndsbedömning för att förtydliga i regelverket att det biståndsbedömare ska utgå från vård efter behov vid en decentralisering. Det ska till exempel inte handla om stadsdelarnas ekonomi. Jag hoppas därför att Clara Lindblom kan öppna upp för krafttag i just den frågan.

Anförande nr 189

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Avslagen ökade ju varje år fram till nu när de faktiskt har avstannat. Jag kommer att följa den här utvecklingen väldigt, väldigt noga, för avslagen ska ned. Fler ska få rätt från början.

Bortsett från att fler ska få rätt från början tror jag att vi behöver en ny boendeform, för det som många efterfrågar är just social samvaro och trygghet, medan servicehusen framför allt fokuserade på hälso- och sjukvård och omvårdnad.

En av anledningen till att era riktlinjer inte gick igenom var ju att ålder och ensamhet ska *beaktas*. Det är inte ett kriterium, så det var ju en ganska liten skillnad. Vi kommer att titta på riktlinjerna nu igen, inte minst på grund av det stora utvecklingsarbetet som pågår inom hemtjänsten. Vi kommer alltså att se en totalrevidering av riktlinjer, och äldreförvaltningen jobbar med det i skrivande stund.

Anförande nr 190

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Clara säger att servicehusen inte ska ersättas utan finnas kvar. Men det är ju inte troligt att det är riktigt samma grupp som är intresserad av de här mellanboendena som många av dem som söker och vill till servicehus.

Därför undrar jag: Varför är det så farligt att bifalla den här motionen? Det är ju ändå så att det äldre man träffar vet ganska bra själva vad de vill ha och vad de behöver. Det skulle vara möjligt att åtminstone pröva en förenklad biståndsbedömning i Stockholm. Om det finns en mellanboendeform och man tycker att det räcker med ett aktivitetscentrum, ja, då kommer man ju att ställa sig i den kön hos bostadsförmedlingen. Men för väldigt, väldigt många som har uppnått en ålder av 85 år räcker inte

detta boende, och då undrar jag varför man inte kan bifalla den här motionen. Det är min fråga till äldreborgarrådet.

Anförande nr 191

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Helt enkelt på grund av att servicehusen och deras verksamhet, personalsammansättning och lokaler är anpassade efter en väldigt vårdtunga målgrupp. Servicehusen har förändrats genom krav från IVO och från Arbetsmiljöverket. De är inte vad de var på 80-talet, och jag tror att vi behöver göra en översyn över samtliga våra fastigheter, samtidigt som vi också behöver få in andra aktörer som bygger och utökar sina platser.

Servicehusen är som sagt var inte till för pigga personer över 85 år, utan det passar om man behöver omvårdnadsinsatser och hälso- och sjukvård. Det är så personalsammansättningen ser ut, liksom lokalerna och verksamheten. Man måste ha boenden och verksamhet som riktar sig till och möter den enskilda gruppens behov. I servicehusen finns det en krock. Därför behöver vi en annan boendeform för den som just känner ensamhet och otrygghet men som inte behöver all den hälso- och sjukvård som finns på ett servicehus.

Anförande nr 192

A n n a R a n t a l a B o n n i e r (FI): Liberalernas motion handlar om att man ska få serviceboende om man vill och har fyllt 85 år. Jag tycker att det är synd att man har glömt den grupp äldre som kanske inte ens blir 85 år eller som är 85 år redan när de är 65, nämligen de äldre som lever i hemlöshet. Det är en grupp som den rödgrönrosa majoriteten nu ser till att ta ansvar för.

Tidigare under den här mandatperioden har äldrenämnden och socialnämnden tagit initiativ till en utredning om äldre i hemlöshet som vi nu har beslutat om i socialnämnden. Jag är väldigt stolt över det och vill passa på att säga det när vi ändå pratar om äldre, att vi har förbättrat förutsättningarna för ett värdigt åldrande även för de mest utsatta äldre som kanske aldrig får chansen att komma till det här 85-årsboendet.

Anförande nr 193

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Ordförande, fullmäktige! Vi står inför en riktig äldreboom. Den kommer lite senare i Stockholm än i övriga landet, men det har gjorts utredningar och man har tittat på detta. Bland annat finns det en stor rapport som heter *Hemtjänst, vård- och omsorgsboende eller mitt emellan?*. Där har man frågat personer hur de tänker sig när de blir äldre. Då är det det som kallas för mittemellan, och man ska veta att det är Mårten Lagergren som jag talade om förut som varit med och gjort även den här.

Jag vet att Clara var med när han presenterade rapporten på Äldrecentrum. Det är väldigt tydligt att undersökningarna visar att man höll sig friskare även här och att behovet av ett vård- och omsorgsboende sköts upp. Då uttalade han tydligt att det som de hade jämfört med och forskat på var servicehus. Det var inte någon icke-

biståndsbedömd mellanboendeform, utan det var just servicehus man hade presenterat när man frågade människor vad de önskade. Det var ett klarläggande, och jag vet att Clara Lindblom också hörde att han sade så.

Jag har träffat många som är över 85 år, som har sökt servicehus och fått avslag men som inte hade passat i den här nya mellanboendeformen. Det är för dem vi talar. Jag vet att det är få som söker den typen av boende som inte faktiskt behöver det.

Vi i Liberalerna har lyft ett förslag, vi tycker att det är ett problem med vår biståndsbedömning i många stadsdelar, och därför skulle vi vilja se att man gör som kanske på många andra ställen. I sociala delegationer har man ju många andra ärenden att ta hänsyn till och fatta beslut om. Vi vill lyfta frågan om att de avslag som görs ska upp i den sociala delegationen. Självklart kan inte sociala delegationer sitta och yttra sig över alla som söker äldreomsorg i en stadsdel, men de avslag som görs borde upp, för allt sådant görs på delegation, och de flesta politiker som inte frågar efter det här ser det inte heller, så man vet inte faktiskt vad som händer, och även om man ser det är besluten redan fattade.

Vi vill alltså lyfta upp dessa viktiga frågor så att stockholmare i behov av olika former av hjälp och boende ska känna den tryggheten. Det är ändå vi politiker som har det yttersta ansvaret.

Anförande nr 194

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Jag är som Ann-Katrin Åslund vet ordförande i Äldrecentrums styrelse, så självklart hörde jag och noterade det som Märten Lagergren sade.

Det man dock ska vara med på och som är intressant både när man pratar med pensionärsorganisationer och också i den empiriska studie som ligger till grund för den här analysen som jag har läst väldigt noga, det är att det man efterfrågar, det man beskriver ju inte är vad servicehusen är i dag. Det man efterfrågar är just trygghet och viss bemanning. Man beskriver alltså inte servicehusen som de ser ut i dag.

Jag kommer inte att bidra till att ersätta servicehusen som boendeform. Däremot måste man se två saker. Dels finns det ett stort glapp, och det har jag tjtat om mycket så jag ska inte upprepa mig. Dels är det faktiskt så att vi har väldigt stora problem i de fastigheter vi har i dag där servicehusen ligger. Det handlar både om Arbetsmiljöverkets krav och om att de varken är moderna eller yteffektiva. Det finns otroligt stora gemensamhetsytor, exempelvis korridorer och dylikt, som stadsdelarna bekostar och som inte innebär något större mervärde för de äldre.

Anförande nr 195

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Det är ju ändå så att vid en konkret fråga, vad man erbjöd när man hade intervjuat människor, så var det servicehus som han sade att han hade presenterat.

Sedan är det som Clara säger, att det är många fastigheter som inte uppfyller Arbetsmiljöverkets krav. Om man skulle omvandla det till trygghetsboende eller något annat och hemtjänsten kommer dit, då går det helt plötsligt jättebra. Det är också ett märkligt förfaringssätt, tycker jag. Men det är också så att vi kommer att få många äldre i Stockholm, så det handlar om att bygga om de här eller kanske framför allt bygga nytt. Det är någonting som behöver göras.

Borgarrådet svarade inte på min fråga. Jag tycker att det här med biståndsbedömningen är intressant. Är det vi politiker som har det yttersta ansvaret, eller ska vi skicka över avslagen till tjänstemännen?

Anförande nr 196

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, ledamöter! Helt blixtnabbt bara, jag hade inte tänkt säga någonting om den här motionen.

Åke Askensten var uppe och ville, om jag förstod det rätt, peka på att stödet för den här motionen inte var fullt tillfredsställande, ungefär. I det sammanhanget vill jag bara säga att jag yrkar bifall till den här motionen från Liberalerna. Jag stöder den.

Orsaken till det är just det här med 85 år. Nu ska det vara en individuell bedömning och en massa grejer. Men det är faktiskt så att just 85 år är lite grann av en brytpunkt. Tittar man på människor som är 82–83 år så säger många att jamen, jag klarar mig i varje fall. Men när man kommer upp i 87–88 år visar det sig att lika många som klarade sig vid 82–83 klarar sig inte. Det är liksom omvända förhållanden.

Just 85 år är alltså lite av en hälsomässig brytpunkt. Det finns förstås massor av olika undantag men ändå. Här skulle man faktiskt kunna rationalisera och inte göra det så byråkratiskt. Spontant är jag alltså positivt inställd till att ha en formell brytpunkt vid 85 år. Det är ungefär som en fribiljett: Fyller man 85 år så är det en fribiljett. Då rationaliserar man och behöver inte ha så mycket byråkratisk utredning.

Anförande nr 197

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Jag och Ann-Katrin Åslund kanske kan ha en diskussion kring empiri i den specifika analysen senare.

Intervjustudien bygger på frågor om mellanboenden. Servicehusen finns i princip inte utanför Stockholm, men empirin bygger bara på Kungsholmen, så där finns det vissa metodologiska problem med studien. Men det kan vi ta vid ett annat och nördigare tillfälle.

Jag har inte tittat på Ann-Katrins förslag vad gäller den sociala delegationen, och det beror på att jag hörde det nu, så därför är det svårt. Men vi ska som sagt se över riktlinjerna och jobba väldigt mycket med själva myndighetsutövningen. Det är en av äldreförvaltningens prioriterade uppgifter det kommande året, och därför är det någonting som man kan titta på i det arbetet. Det är jag absolut inte främmande för.

Jag vill bara betona ännu en gång att jag inte vill ersätta servicehusen som boendeform. Återigen är det så att tidigare när vi har gjort våra årliga äldreboendeplaneringar som stadsdelarna gör regionvis och så vidare, så har inte servicehusen funnits med. Det är först nu som vi löpande kommer att planera för servicehusen, för mellanboende och för vård- och omsorgsboende. Vi kommer dessutom att planera för upprustning och evakuering, för det är inte heller någonting som man har samordnat. Jag är därför väldigt stolt över att vi faktiskt tar ett helhetsgrepp här.

Vi har också tagit in, och kommer att lämna in innan sommaren, markanvisningen för 16 vård- och omsorgsboenden som behöver byggas för att vi ska kunna möta det behovet fram till 2040.

Jag menar att det är på gång, och jag tycker också att det är väldigt viktigt att återigen säga att vi har några få år på oss att faktiskt få en samordning kring äldreboendefrågorna, för den demografiska utvecklingen ser ut så att efter 2025 kommer behovet att öka kraftigt. Det gäller både volymökningar av vård- och omsorgsboenden – det handlar om ungefär 20 procent som vi behöver utöka – det handlar om servicehus och det handlar om mellanboendeplatser. Vi har inte anpassade boenden för äldre i hemlöshet, bortsett från Gamlebo, och där måste vi bygga ut. Profilboendeplatser måste vi bygga ut, och vi behöver en betydligt bättre samordning mellan äldreboendeplaneringssidan och markplaneringssidan.

Allt det här arbetet har vi inlett och jag är väldigt stolt över det. Det är mycket som behöver göras, men det är nu vi ska göra det, annars kommer vi att få väldigt stora problem som kommun.

Anförande nr 198

A n n - K a t r i n Å s l u n d (L): Det är jättebra att den här planeringen sker. Den har vi ju inte varit oeniga om på något sätt, det är viktigt, och det är också viktigt för framtiden.

Men det är ju inte riktigt svaret på frågan om här och nu och om dem som är 85 år. Det är en klen tröst för dem här och nu att det i framtiden ska komma mellanboenden. Sedan ska man komma ihåg att för mellanboende gäller det att ha varit förutseende nog att ställa sig i kö när man var 70 år. Det är ju inte alla som är det. Många tror att de kommer att leva friska och frejdiga hela livet, inte bli sjuka eller någonting och dessutom ha familj och vänner omkring sig hela livet. Man ser sin livssituation just då, i nuet.

Ställer man sig i den där kön när man verkligen behöver är det inte så lätt att få den där platsen, för då blir det precis som Clara Lindblom säger om Blomsterfonden att man ska ha fattat att man ska ställa sig i kö i god tid.

Anförande nr 199

Borgarrådet L i n d b l o m (V): Jag uppskattar verkligen ert engagemang, men jag skulle verkligen vilja betona att ert förslag inte heller är här och nu. Den juridiska expertis som vi har här i staden och som också finns i andra kommuner har ju gjort bedömningen att vi inte kan garantera alla äldre en plats på ett särskilt boende utan ändring i socialtjänstlagen, så det är inte heller här och nu, utan då måste vi titta på vad vi gör på sikt. På sikt kan man absolut jobba med socialtjänstlagen, men den lagen rör jag inte över.

Det jag försöker göra är att gräva där jag står. Det jag kan göra är att jobba för en bättre äldreboendeplanering som har fler boendialternativ och betydligt längre planeringshorisont än hittills. Men jag kan också säga att fler ska få rätt från början. Avslagen måste ned, och vi kommer att jobba för det med alla till buds stående medel.

§ 18 Framkomlighet (Utl. 2016:57)

Anförande nr 200

J o h a n n a S j ö (M): Ordförande, ledamöter, stockholmare! Framkomlighet är angeläget för stockholmare, besökare, för näringsidkare, för museibesökare, för hundförare, för motionärer och för andra länders medborgare när de vill komma till sina ambassader. Detta är såklart bara ett axplock.

Vissa delar av staden är mer populära än andra att ordna aktiviteter i. En enkel sökning på "lopp på Östermalm" ger nio lopp från april till början av juni. Till det kommer konserter och mycket annat. Det är roligt att Östermalm är attraktivt. Det är roligt att Stockholm är attraktivt. Det är roligt att Sverige är attraktivt. Men en hel del tycker inte att det är attraktivt utan besvärligt. Det som irriterar är sällan *att* det är avspärrat utan att informationen uteblir eller kommer för sent till kollektivtrafiken som plötsligt går andra vägar, till gående och till fordonstrafikanter.

Det är helt orimligt att varje person som vill ta sig in och igenom Östermalm varje dag och varje helg under hela vår-, sommar- och höstsäsongen ska börja med att svepa över internet för att se om det finns några evenemang som kommer att störa just henne eller honom, just de tider när hen skulle vilja röra sig i området.

Med tanke på hur många olika organisationer det är som utför aktiviteter som orsakar avspärrningar vore det rimligt att ha en informationssida på *en* plats där aktuella avspärrningar, aktuella tider för avspärrningarna och eventuell omledning av kollektivtrafik finns eller möjligtvis en länk till en hemsida till kollektivtrafiken.

Om en person ändå kommer fram till en avspärrning och inte har sökt och funnit information på en samlingsida är det fullkomligt rimligt att information om hur man ska gå till väga för att komma dit man vill ska finnas till hands vid avspärrningen. Det är viktigt att det bemötandet är både trevligt och löser uppgiften.

Jag är glad att höra att polisen, länsstyrelsen och trafiknämnden ska ha samråd och verka för färre störningar. Nu hoppas jag att detta leder till att informationen ges på en samlad plats på internet och framför allt att det vid alla avspärrningar ska finnas information om hur trafikanter kan färdas på alternativa vägar.

Till och med stadens egna remissinstanser verkar ha lite svårt att veta vem som har ansvaret. Stadsledningskontoret säger att det är arrangören. Idrottsnämnden säger polisen och trafiknämnden. Kulturnämnden säger stadsledningskontoret och trafiknämnden och flera andra förvaltningar, och trafiknämnden i sin tur pekar på länsstyrelsen, polisen och trafikkontoret. Stockholms stadshus pekar på någon evenemangsstrategi.

Hur en vanlig besökare ska hitta rätt i denna djungel och komma fram dit hen vill är för mig obegripligt. Bifall till motionen!

Anförande nr 201

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige, åhörare! Turismen ökade med 7 procent i Sverige i fjol. En stor del av ökningen står såklart huvudstaden för. Stockholm kallar sig för The Capital of Scandinavia, och det förpliktigar verkligen. Ska vi ha en så hög svansföring är det förslag som motionären föreslår en självklarhet. Vi har en gynnsam utveckling på antalet evenemang som söker sig till Stockholm, och med det ökar också utmaningarna. Staden ska inte korka igen.

Att fortsätta utveckla oss som en evenemangsstad är självklart viktigt för att vi även fortsatt ska få många som väljer att lägga sina arrangemang hos oss. Arbetet med evenemangen spillar såklart över på Stockholm som turiststad. Därför är det viktigt att vi inte minskar de insatser som görs på det här området.

Om vi nu har en motion som föreslår att staden ska ta fram riktlinjer för arrangörernas ansvar för framkomligheten och när det också ligger i linje med det som faktiskt staden gör, då tycker jag att det vore klädsamt om majoriteten kunde se över partigränserna och yrka bifall till motionen, om det nu ändå är det man vill från majoriteten.

Jag tycker i alla fall att det är ett bra förslag och yrkar bifall till Alliansens reservation i kommunstyrelsen!

Anförande nr 202

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Tack så mycket till motionären som skriver en bra motion angående framkomligheten vid större arrangemang!

Det är mycket riktigt så som jag också skriver i Mina synpunkter att Stockholm naturligtvis ska vara en attraktiv stad för boende, besökare och företag. Vi vill ha många arrangemang till Stockholm – stora liksom mindre arrangemang är välkomna till Stockholm.

Då är det så att vi har en utmaning med situationen kring framkomligheten, med infrastrukturen runt omkring de stora arrangemangen. I dag ligger ansvaret för informationen på arrangören. Vid stora arrangemang, om man ska uppehålla sig vid det, är det arrangören som är ansvarig för att informera om alternativa vägar om det finns eller de avspärningar som görs.

Vi anser inte att man ska ta bort detta huvudansvar från arrangören. Däremot har vi ett uppdrag som trafikkontoret också jobbar med som handlar om hur man bättre kan hjälpa till. Det kan vara med utveckling av någon app i telefonen eller något annat som man tar fram för att kunna informera på ett bättre sätt. Detta arbete fortgår naturligtvis.

Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 203

J o h a n n a S j ö (M): Tack, borgarrådet! Innebär detta nu att Karin Wanngård tycker att det ska göras något slags samlad hemsida eller en app som samlar ihop information så att en besökare utifrån ska kunna få information på ett ställe utan att behöva leta runt och känna till att det är velodrom, tjejmil och tjejmara och Summerburst och allt vad det kan vara?

I nästa led, kan borgarrådet ställa sig bakom en tanke om att man kanske rentav redan innan det att man ger tillstånd ska fundera på att de tillstånd som ges ska ges så att trafikanter, besökare, turister, stockholmare ska kunna komma fram och att man inte medvetet ska spärra av och kapsla in så att hela stadsdelar är oanträffbara under många timmar, många helger?

Anförande nr 204

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Nej, jag tänker inte gå utredningen i förväg eftersom man just nu tittar på vad som är de bästa lösningarna. Det vore därför oförståndigt att stå här och peka ut de bästa lösningarna eftersom jag inte vet något om alternativen som finns.

Vi kommer att fortsätta att stänga av delar av staden när det är stora arrangemang. Vi kommer inte alltid att prioritera att gator ska vara öppna för framkomlighet. Vi måste kompromissa mellan stora arrangemang och ibland stänga av några gator för att säkerställa att vi faktiskt värnar om vårt företagande, om vår besöksnäring och den turiststad som Stockholm är.

Anförande nr 205

Borgarrådet H e l l é n (MP): Det pågår ju kontinuerligt en översyn av de här frågorna. Trafikkontoret har ett stort ansvar när det gäller att ge tillstånd till evenemangen, och staden har som sagt en evenemangsstrategi och en positiv inställning till saker som händer i staden och som gör staden mer attraktiv och mer levande.

När Johanna Sjö pratar låter det lite grann som om vi ska stoppa marathonen från att ta sig fram. Det är ett sådant här evenemang som påverkar stora delar men som är otroligt uppskattat av stockholmarna. Det är någonting som händer och som gör att staden lever. Så fort det är arrangemang som ska till prövas det och man tittar på olika vägar. Det finns arrangemang som inte får tillstånd, därför att det ställer till oönskade problem. Men oftast ges tillstånd.

Informationsinsatser är komplicerade i den här staden. Vi kommer snart att få lite förändringar när det gäller våra så kallade reklamvitriiner som står i staden, alltså reklamtavlor. En del av dem kommer att bli digitala. Där kommer en sida att vara stadens, vilket kommer att vara en informationspunkt där vi enkelt och tydligt kan tala om att någonting är på gång, och vi kan ändra det snabbt när det behövs.

Det är en sådan sak som är på gång och som ligger i det allmänna arbete som nu pågår för att säkerställa att informationen hela tiden är bra och korrekt. Det är helt riktigt att det har varit evenemang när det inte har fungerat, där framför allt arrangörerna har klantat till det. Marathon vet alla om; det står över allt och så vidare. Men vissa arrangörer har verkligen gjort det här på ett dåligt sätt, och det är någonting som vi måste stävja.

Det pågår som sagt ett arbete mellan länsstyrelsen, polisen och trafikkontoret för att göra det här ännu bättre, och vi tycker att det är ett bra arbete.

Anförande nr 206

J o h a n n a S j ö (M): Nu blir jag lite besviken. Det står väldigt tydligt i min motion att inga arrangemang ska stoppas. Det står väldigt tydligt att det finns en väldigt stor acceptans för att många gator och område stängs av men att det skulle vara i allas intresse om det blev ett mer smidigt flöde.

Jag vill understryka att det är många besöksmål som har konkurrerande behov. Hela museistaden till exempel kapslas in ofta. Det är Tekniska museet, Polismuseet, Etnografiska, Sjöhistoriska. Daniel Helldén står här och säger att marathon vet alla om. Det är ett väldigt heteronormativt, eller Stockholmsnormativt, perspektiv i en väldigt snäv kontext! Det är väldigt många som inte håller koll på när Stockholm Marathon är. Det är någonting som är otroligt intressant för vissa och väldigt ointressant för många andra. Framför allt de som kommer utifrån vet inte vilken helg i vilken månad det är Stockholm Marathon. Man kommer till Stockholm, och helt plötsligt kommer man bara inte fram dit man ska.

Anförande nr 207

Borgarrådet H e l l é n (MP): Vad jag menade med exemplet marathon var att det är ett sådant arrangemang som de flesta faktiskt vet om och att det inte är så stora problem med det. Men uppenbarligen är det större problem än vad jag har sett. Marathon brukar ju finnas i alla tidningar och överallt, så det är svårt att missa. Även på nyheterna brukar det pratas om att marathon är på gång och så vidare.

Det handlade mer om att jag ville säga att det finns många andra arrangemang där informationen inte går fram. Det var egentligen tvärtom. Men när Johanna Sjö var uppe här tyckte jag att det lät lite grann som att de här tillställningarna och arrangemangen som gör att man sluter in stadsdelar och så vidare är problematiska, och marathon är ett exempel på det som är uppskattat.

Då är vi någorlunda överens.

Anförande nr 208

Å k e A s k e n s t e n (MP): Alla vi drygt hundra i den här lokalen är naturligtvis väldigt väl medvetna om detta, liksom några hundra tusen medborgare och besökare som kommer hit. För besökarna är det ju lite extra besvärligt. Men det är jättebra att

man jobbar med det här och att alla är medvetna att det som nu sker när det gäller informationen inte räcker.

Jag tror inte heller att vi ska lita på att arrangörerna klarar detta. Stockholm Marathon gör det hyfsat, men de andra gör det knappast. Jag har inte sett röken av någon information från de andra, och jag rör mig rätt mycket ute på stan och tittar på nätet titt och tätt däremellan.

Sedan finns det en aktör i det här som egentligen är bortglömd i hela ärendet, och det är Storstockholms lokaltrafik, SL. Även om inte vi äger dem politiskt, så att säga, så är vi faktiskt som medborgare delägare i det aktiebolaget. De var bättre på information förut, för då satte de upp lappar vid hållplatserna att från och med klockan så den dagen så upphör trafiken här och leds om, i bästa fall, och när det skulle vara över. Men det har man slutat med, och det är naturligtvis en miss. Även informationen på nätet lämnar en del i övrigt att önska.

Detta är dock inte det värsta när det gäller SL, utan det är att de plötsligt kortar av linjer eller drar in dem helt därför att det är ett sådant här arrangemang. De borde vara lite mer kreativa och bättre på att leda om trafiken. Det går att göra med de blå bussarna också; vi klarade ju en gång i tiden till och med av att trafikera de trånga gatorna på Norrmalmstorg med blå bussar. Så mer kreativitet – det tycker jag att vår trafiknämnd kan ta upp med SL:s trafiknämnd.

Anförande nr 209

M i k a e l V a l i e r (KD): När vissa arrangörer inte har lyckats så bra med informationen kring avspärningar och liknande vore det klädsamt om även staden kunde ikläda sig den lite skamsna rollen. Då tänker jag särskilt på galejstaden som inte blev så bra. Vi tyckte annorlunda än vad majoriteten tyckte innan. Det blev helt enkelt inte så bra, så staden behöver också vara duktig på att informera och berätta vad som händer.

I övrigt har jag inte så mycket att tillföra mer än att yrka bifall till Alliansens reservation.

Anförande nr 210

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag kan bara instämma i att det galej som Mikael Valier pratar om inte blev helt klockrent. Det hade att göra med att vissa typer av avspärningar inte höll, så polisen kunde inte upprätthålla den ordning som var tänkt. Det ska vi tänka på till nästa gång.

Anförande nr 211

M i k a e l V a l i e r (KD): Tack för instämmandet! Det var också någon okänd tjänsteman som uppmanade leverantörer att köra med cykel när de inte kom fram med lastbil. Det är inte heller ett riktigt bra sätt att informera i ett redan skarpt läge.

Anförande nr 212

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Jag vill bara helt kort yrka bifall till Alliansens gemensamma yrkande i kommunstyrelsen.

§ 20 Utveckling av Brunkebergstorg (Utl. 2016:59)

Anförande nr 213

H e n r i k S j ö l a n d e r (M): Ordförande! Jag får tacka så mycket för det positiva gensvar som jag har fått från remissinstanserna på min motion om utveckling av Brunkebergstorg.

Brunkebergstorg är i dag en oslipad diamant i centrala Stockholm som med rätta förutsättningar kan utvecklas till en trygg och attraktiv stadsmiljö. Dess i dag mer eller mindre undanskymda och bortglömda läge kan vändas till något positivt för att få en oas mitt i city med plats för rekreation, kultur och kommersiella aktörer att etablera verksamhet.

Det är därför positivt att flera av stadens nämnder nu tillsammans med fastighetsägare och tomträttsinnehavare runt torget har tagit fram ett förslag till utformning inom ramen för stadsutvecklingsområdet City. I förslaget lyfts fram att torget ska ha plats för tillfälliga evenemang och scener för bland annat kulturella ändamål samt plats för uteserveringar.

Det är positivt att en upprustning av Brunkebergstorg nu sker och att fastighetsägarna i området är beredda att vara med och finansiera en del av projektet. Majoriteten bör dock ta en funderare på vad man egentligen vill med platsen och hur man avser att locka människor dit hela året och inte bara under sommarmånaderna.

Jag ser fram emot den fortsatta utvecklingen av Brunkebergstorg till en trygg och attraktiv mötesplats i city året runt och yrkar därför bifall till Alliansens gemensamma reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 214

M a r t i n H a n s s o n (MP): Vi är nog alla här inne överens om att Brunkebergstorg behöver utvecklas, och som jag har förstått det har den debatten pågått under hela bådas vår livstid, ända sedan slutet av 70-talet.

Det är ju på gång med en upprustning med fastighetsägarna. Det som jag ser som väldigt mycket av problemet med Brunkebergstorg är att det saknar tydliga gångflöden. Det blir en död plats, inte nödvändigtvis beroende på platsen i sig utan på att det inte finns olika naturliga noder att röra sig emellan. Detta kan lösas väldigt mycket med att man kanske kan öppna upp Gallerian så att det kan bli flöden. Det ska förhoppningsvis komma till den här trappan norr om Hamngatan som skulle kunna skapa bättre flöden. Det absolut bästa man skulle kunna göra för att förbättra för Brunkebergstorg skulle faktiskt vara att öppna den inre borggården på slottet. Då skulle det vara betydligt bättre strömmar.

Anförande nr 215

H e n r i k S j ö l a n d e r (M): Det sistnämnda får väl Martin Hansson ta upp med kungen, men jag håller med: Visst, flöden för att komma in där behöver verkligen utvecklas. Sedan är det också så att om man gör något bra av Brunkebergstorg så kommer det att vara en attraktionskraft i sig. Folk lär sig då att hitta dit. Med lite bra skyltning, genom att öppna upp och tänka igenom hur man gör gångstråken bör även turister lätt kunna hitta dit.

Anförande nr 216

J a n V a l e s k o g (S): Som vi hörde här innan sker nu ett omfattande utvecklingsarbete av fastigheterna runt om Brunkebergstorg. Det kommer att göra torget mycket trevligare, bland annat med en fontän och uteserveringar samt en ny ingång till Gallerian.

AMF och Stockholms stad har ju kommit överens i samband med ombyggnadsprojekt om att rusta upp och göra torget trevligare. Det var uppe i trafiknämnden i maj, tror jag att det var.

Beläggningen på torget är i relativt gott skick. Däremot kommer det att behövas en stor upprustning i närtid. Bland annat är det ett garage under jord som behöver rustas upp, och det gäller både frågan om en ny lösning för ventilation och kanske en ny och mindre ramp till garaget. Den investeringen kommer alltså att vara omfattande.

Det finns en stor vilja både från stadens sida och från de fastighetsägare som verkar i Stockholms innerstad att utveckla city genom att skapa både öppnare och bättre fastigheter som skapar nya kopplingar och mer attraktiva offentliga rum. Vi har i den nuvarande majoriteten tagit ett helhetsgrepp kring cityfrågorna, vilket har saknats under lång tid. Vår ambition är att staden ska få en tydligare genomförandeorganisation som successivt kan arbeta operativt med citys utveckling på ett mer ambitiöst sätt. Den organisationen är nu igång med sitt arbete på de berörda förvaltningarna. Det är framför allt exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden och i mindre omfattning fastighetsnämnden.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 217

H e n r i k S j ö l a n d e r (M): Jag tänkte passa på att fråga lite vilka planer ni i majoriteten har för att göra torget tillgängligt och attraktivt under hela året, alltså även när det är vinter, kallt och regnigt. Mycket i det förslag som var uppe i trafiknämnden i maj bygger på uteserveringar och öppna scener som säkert funkar jättebra sommartid, men har ni några planer för en regnig novemberdag? Hur ska man få folk att utnyttja torget då?

Anförande nr 218

J a n V a l e s k o g (S): Alla torg är väl svåra när det regnar. Men självklart, och som jag också sade, är det meningen att man successivt ska utveckla den här platsen, och då är det ju väldigt glädjande att fastighetsägarna är väldigt engagerade i det här arbetet. Vi har som sagt också riggat en organisation i Stockholms stad som helt har saknats förut så att vi kan tillmötesgå och föra en dialog kring både vilka projekt som vi är angelägna att prioritera och inte minst hur det ska finansieras. Det är klart att vi även förväntar oss att fastighetsägarna ska bidra till de här investeringarna.

Anförande nr 219

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige, åhörare! Brunkebergstorg är precis som motionären och borgarrådet skriver en bortglömd plats i staden. Men under sommaren 2014 var det annorlunda. Då kunde något helt nytt skapas, på initiativ av Centerpartiet. Vi lade grunden för det projekt där vi lät torget blomma upp och vara en knutpunkt för kulturaktiviteter och uteserveringar. Det var barnkultursatsningar och det var minst 20 tillfällen med konsertspelningar.

Det var ett superbra exempel på hur kultur och kommers kunde få möta och samsas. Det var helt enkelt en pop-up-park i dess rätta bemärkelse.

Men hon dansade en sommar. Vi ville permanenta satsningen, men kanske var det just den möjligheten att se på stadsrummet som en tillfällig och föränderlig plats som gjorde denna satsning möjlig. Allt behöver inte sönderplaneras i minsta detalj om det är tillfälliga satsningar.

Men precis som Eiffeltornet var tänkt att vara en tillfällig installation kan man spara de satsningar som lyckas. I och med de stora förändringar som är på gång i området skulle vi från Centerpartiet gärna se att man samlar alla intressenter som man gjorde förra gången och ser vad man kan göra av platsen. Kanske är det fasta installationer som ska göras, eller så är det tillfälliga lösningar som ska till. På det sättet kan vi komma vidare på den här långvarigt svårhanterliga platsen.

Ibland känns det dock som att man från den här sidan talar om att det är utredningar och många delar som ska till för att kunna ta en sådan här plats vidare. Ibland kan man ju se att det även sommaren 2017 skulle kunna behöva hända någonting och inte bara vänta tills man har allting färdigt.

Därför yrkar jag bifall till vår reservation i kommunstyrelsen och bifall till motionen.

Anförande nr 220

Borgarrådet M o g e r t (S): Ni har ju pratat om den där händelsen 2014 flera gånger. Jag tycker att det var bra. Det var positivt. Men man ska väl också lägga till protokollet att platsen nu är en byggarbetsplats. Det är ju på grund av de beslut som är tagna som platsen är på väg att förändras, det vill säga eftersom man bygger i och på Gallerian så

är nästan hela Brunkebergstorg en etableringsplats, och det gör att man inte har kunnat ha det här i år.

Det finns alltså goda logistiska skäl till att vi inte har fortsatt detta ganska spännande experiment.

Anförande nr 221

J o n a s N a d d e b o (C): Jag ska säga: All kredd till någon hos dig som tänkte hjälp till Liljevalchs att komma in, ett perfekt exempel! Liljevalchs vårsalong kunde flytta in i ett hus som fortfarande höll på att byggas för att utnyttja den här platsen. Mer sådant vill vi se! Jag vill ge en eloge till sättet att hantera platsen på det viset.

Jag förstår att vi inte ska ha den typ av aktiviteter som Elefanten var eftersom det är en byggarbetsplats. Det förstår jag verkligen. Men som sagt var, mer sådana här tillfälliga lösningar och att se stadsrummet som ett mer flexibelt stadsrum än att det bara ska läggas utredning på utredning på utredning.

Anförande nr 222

M i k a e l V a l i e r (KD): Brunkebergstorg är tydligen någonting som engagerar ganska många, och det tycks ju finnas ett samlat intresse av att göra någonting riktigt bra av det. Det finns också ett samlat intresse från fastighetsägarna runt omkring att vara med och både planera och betala, om jag har förstått saken rätt.

Det sägs i underlaget att resultatet av dialogen mellan staden och fastighetsägarna skulle presenteras under våren 2016 i trafiknämnden. Jag kan ha missat det, och då får ni väl rätta mig, men jag har inte sett något sådant resultat.

Det finns en fara i dröjsmål om vi väntar med planeringen för länge. Det är en byggarbetsplats i dag, men plötsligt är det inte det längre. Plötsligt är husen färdiga. Plötsligt ska någon flytta in. Då måste det finnas en trivsel i området, och det är vi överens om. Men vi är kanske inte riktigt överens om hur raskt saker och ting ska gå.

Hoppas att det går väldigt fort! Jag yrkar bifall till Moderaternas reservation.

Anförande nr 223

R i c h a r d B e n g t s s o n (L): Ordförande, fullmäktige! I det här ärendet tycks det finnas en bred uppslutning kring ambitionerna för Brunkebergstorg att skapa en mer levande plats, och det är väldigt bra. Jag vill bara kort anmäla vårt yrkande som är bifall till reservationen i kommunstyrelsen.

Anförande nr 224

M e h d i O g u z s o y (V): Ordförande, fullmäktige! Vänsterpartiet yrkar naturligtvis bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

City är en arena för stockholmare, turister, administration, kultur, näringsliv och bostäder, och staden har bland annat fastigheter där. Så även vid Brunkebergstorg som är en fantastisk plats som har potential att utvecklas ytterligare, och trots att det finns en reservation från oppositionen tror jag att samtliga i den här församlingen är överens om och har samma ambition att göra torget tillgängligt och mer levande året om.

§ 21 Dome of Visions (Utl. 2016:60)

Anförande nr 225

H e n r i k S j ö l a n d e r (M): Nu blir det mer Brunkebergstorg. Den här motionen handlar om Dome of Visions. För er som inte vet det är det en kupolformad byggnad i trä och transparent plast som fungerar som ett skyddande klimatskal för en inre byggnad omgärdad av träd och stadsodling. Byggnaden är mobil, och tanken är att den enkelt ska kunna placeras på outnyttjade ytor i stadsrummet.

I dag och fram till september 2016 är Dome of Visions placerad vid KTH som ett experiment och hållbarhetsprojekt för framtiden. Konstruktionen medför att den kan användas av olika aktörer i olika syften, med öppna verksamheter för stockholmare och besökare. Till exempel har man hittills haft kulturella verksamheter såsom vernissage, utställningar och konserter. Flera föreläsningar och seminarier om allt från framtidens mat och stadsodling till aktuell ljusforskning och utveckling av utrustning för en landning på planeten Venus har hållits där.

I vår motion lyfter vi fram att Brunkebergstorg skulle kunna vara en lämplig framtida plats för Dome of Visions när verksamheten på den nuvarande platsen är tänkt att upphöra i september. Brunkebergstorg är som vi diskuterade i den föregående motionen i dag en oslipad diamant. Dome of Visions skulle då kunna vara en möjlighet att öka attraktionskraften hos torget och locka besökare till denna i dag undanskymda och bortglömda plats, året om.

Remissvaren lyfter fram att Dome of Visions skulle minska ytorna för tillfälliga evenemang och uteserveringar. Vi har svårt att dela detta synsätt. Dome of Visions är just uppbyggd för att möjliggöra och erbjuda en mångfald av olika tillfälliga evenemang, kulturella aktiviteter, konserter och utställningar.

I remissvaren till motionen om Brunkebergstorg kan man läsa att visionen är att torget ska bli en levande plats året om. Dome of Visions skulle kunna förverkliga detta genom att erbjuda en plats med en mångfald av aktiviteter som är tillgängliga året om oavsett väder- och temperaturförhållanden.

Jag yrkar därför bifall till Moderaternas reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 226

H a v a l M u r a d (MP): Ordförande, fullmäktige och inga åhörare! Det är ju jättestort att Moderaterna är så engagerade i just Brunkebergstorgs utveckling. Men jag blir liksom inte klok på varför just Dome of Visions skulle vara ett tillskott till just den här platsen som är relativt liten, som är ett torg som skulle kunna användas till en massa andra funktioner. Jonas Naddebo står här och pratar glädjande om tillfälliga evenemang och så vidare, och så vill Henrik Sjölander slakta halva torget genom att placera Dome of Visions där.

Dome of Visions står jättebra nära KTH där det finns dynamiska möjligheter att diskutera och etablera den här typen av plattform, nära till akademin, nära till studenterna. Men Henrik Sjölander vill flytta det till Brunkebergstorg. Nej, det gör vi inte!

Däremot är det väldigt bra om NCC och KTH har ett sådant intresse för hållbar dialog och hållbara samtal. Då kanske man kan diskutera med dem om man kan permanenta det där det är i stället.

Anförande nr 227

H e n r i k S j ö l a n d e r (M): Just Dome of Visions är ett projekt som skulle kunna möjliggöra tillfälliga och en mångfald av olika aktiviteter. Det är ju inte så att i den byggnaden är det samma aktiviteter som sker dag ut och dag in, året om, utan här har man ju möjligheter. Det är perfekt som en konsertlokal, du kan ha utställningar kopplade till Kulturhuset, du kan ha seminarier och föredrag, och framför allt ger det en möjlighet att utnyttja torget året runt.

Med det förslag som föreligger i dag är det aktiviteter som främst är inriktade på sommarmånaderna. Vad gör vi med torget under hösten, vintern och våren?

Anförande nr 228

J a n V a l e s k o g (S): På ett sätt kan man uppfatta det här som en motsägelse mot den förra motionen när det gäller öppenheten och tillgänglighet för uteserveringar och annat, och det är väl så att den uppfattning som kommunstyrelsens har och som uttrycks redan i exploateringsnämnden är att Dome of Visions på Brunkebergstorg faktiskt skulle minska de önskade ytorna för tillfälliga evenemang, uteservering och annat, och av det skälet är det inte lämpligt att placera den där. Jag är heller inte säker på att ni själva skulle tycka att det vore en bra idé, men det kanske motionären har en annan uppfattning om.

Summa summarum kan jag repetera vad jag sade förra gången som vi pratade om Brunkebergstorg, om vad ambitionen är och sättet att jobba på. Vi ser att det här skulle vara ett hinder, och därför yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut gällande denna motion.

Anförande nr 229

M e h d i O g u z s o y (V): Ordförande! Jag tycker att Dome of Visions verkar vara ett jättespännande projekt, men det lämpar sig inte att placera den på Brunkebergstorg. Samtliga remissinstanser har yttrat sig och sagt att det här inte är någon lämplig plats. Eftersom Dome of Visions är mobil kanske det finns mer lämpliga platser för att upplysa stockholmarna om vilka innovativa projekt som är på gång och öka medvetenhet om innovationer för att rädda klimatet och miljön och så vidare.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 230

P e r O s s m e r (SD): Fru ordförande! För några timmar sedan talade vi om värderingar i politiken, och visst finns det sådana, särskilt när politiken rör skönhetsvärden, kultur och annat. Jag tycker att den diskussion som fördes om föregående motion om Brunkebergstorgs utformning var mycket intresseväckande, och jag tror att vi alla vill att det ska vara en väl använd och intresseväckande plats.

I det här fallet känner jag och Sverigedemokraterna oss mycket tveksamma. Alla har kanske inte sett Dome of Visions. Den ligger i och för sig framför KTH men liksom undanskymt. Vad är det då frågan om? Jo, det är en glasbubbla, en ballong kanske man kan säga, utan speciella skönhetsvärden. Hur är det med sådant där? Vi kan se på Louvren i Paris där man för ett antal decennier sedan plötsligt placerade en glaspyramid. Det är ju ingenting som egentligen har vunnit någon stor anklang, i alla fall inte hos allmänheten, och när det gäller vårt stadsbibliotek hade vi för ett par år sedan ett förslag till ett jättelikt glashus som skulle komplettera det. Det föll också, som väl var.

I det här fallet måste man göra värderingar, och jag säger som många: Den här glasbubblan, alltså Dome of Visions, passar inte på Brunkebergstorg. Därför, fru ordförande, yrkar vi avslag på motionen.

Anförande nr 231

H a v a l M u r a d (MP): Nu tar vi det här från början igen: Dome of Visions är ett spännande initiativ som fyller en viktig funktion i att skapa ett rum för samtal om hållbar stadsutveckling. Jag håller med om att det behövs fler platser som diskuterar och fler plattformar där man pratar om hållbar stadsutveckling. Det är jättespännande att prata om hållbar stadsutveckling! Det är jättebra.

Moderaterna står sedan här och pratar om att man kan flytta Dome of Visions till Brunkebergstorg och så fylla den med en massa andra funktioner – evenemang och lite annat sådant. Men då har man ju inte förstätt Dome of Visions program, hela idén med vad Dome of Visions står för! Om vi tar paviljongen och gör om den till en konsertsal är det ju inte Dome of Visions längre.

Detta tyder på att man inte har förstätt vad Dome of Visions står för. Man kan inte stå här och säga att vi flyttar på den till den mer demokratisk och tillgänglig plats för att diskutera hållbar stadsutveckling och samtidigt vilja ändra på dess innehåll och program. Då är det ju inte samma sak!

Anförande nr 232

H e n r i k S j ö l a n d e r (M): Haval Murad har helt rätt i att Dome of Visions bland annat används för samhällsutveckling, men det finns även en uppsjö av andra verksamheter som redan sker i dag. Det finns kulturella verksamheter, det finns vernissager, man har haft utställningar och man har i dag även haft konserter i den. Det

är alltså bara en del av de aktiviteter som Haval nämner som man har i Dome of Visions i dag, i den byggnaden. Det finns en uppsjö av annat som redan i dag har genomförts.

Anförande nr 233

H a v a l M u r a d (MP): Och genom att flytta på den då, från akademin, från den motor som får hela den här verksamheten att leva och fungera, så tror Henrik Sjölander att den ska fungera ännu bättre?