

**Yttranden vid Stockholms kommunfullmäktiges sammanträde den 26 januari 2015***§ 2 Interpellation om Bromma flygplats (nr 2014:14)*

## Anförande nr 1

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Jag hänvisar till det utdelade svaret.

## Anförande nr 2

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Jag vill tacka för svaret, även om jag kan konstatera att det inte gör mig mindre orolig än jag var tidigare. Det handlar om framtiden för Stockholmsregionen, och det handlar om framtiden för Bromma flygplats. Tillgänglighet och flygförbindelser är på något sätt en grundstomme för att en konkurrenskraftig region ska kunna utvecklas och hålla ställningarna för framtiden.

Om detta säger sig finansborgarrådet hålla med, men om man ser till den praktiska politiken lyser dessa ord med sin frånvaro. Man kan se att detta skapar stor osäkerhet kring de företag som inte bara finns i Stockholmsregionen utan också runt om i Sverige och som är beroende av tillgänglighet och nya etableringar som möjliggör detta genom att man kan ta sig fram och tillbaka över dagen till Stockholmsregionen. Detta minskar investeringarna och skapar en stor oro som också, enligt undersökningar, riskerar att hota över 20 000 jobb i hela Sverige, men också tusentals jobb i Stockholmsregionen.

Därför är det många lokalpolitiskt som är oroliga för framtiden för Bromma. Vi har sett många socialdemokratiska politiker vara aktiva i den lokala debatten. Här behöver vi nu ett svar från finansborgarrådet Karin Wanngård. Är det inte dags att man lämnar de mörka förhandlingsrum, som man ändå har med Miljöpartiet, och talar klarspråk om Bromma flygplats? Ska Bromma flygplats finnas kvar, eller ska den inte?

Det här påverkar vår regions utveckling, och det påverkar jobben och tillväxten. Det är inte möjligt att förlägga kapaciteten till Arlanda. Det visar otaliga undersökningar. Bromma är nödvändigt både i dag och framöver. Här kräver vi ett svar, tack.

## Anförande nr 3

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Jag vill börja med att beklaga vår felstavning av borgarrådet König Jerlmyrs namn. Jag vill få en rättning förd till protokollet, och jag ber djupast om ursäkt.

När det gäller Bromma flygplats är det mycket viktigt att vi har goda flygförbindelser till och från Stockholm. Det är viktigt att vi kommer att kunna röra oss i framtiden, och vi kommer att transportera oss samtidigt som vi ser att flyget har möjlighet att utvecklas och finnas som en naturlig del när vi rör oss mellan olika städer. Med det sagt är det inte samma sak att hävda att just lokaliseringen av Bromma flygplats är den optimala i framtidens växande Stockholm. Vi vet att vi har begränsade markresurser, och vi måste använda vår mark på bästa sätt. Vi måste säkerställa att vi har

bostäder, skolor, förskolor, idrottshallar, parker och allt som gör att många vill bo och växa i Stockholm.

Jag kommer att ta ett aktivt ledarskap när det gäller fler flygförbindelser till och från Stockholm och när det gäller att utveckla Arlanda för att säkerställa fler direktflyg till Asien, till övriga Europa och ut i världen. Men det kanske inte alltid är Bromma som är det bäst lämpade, utan jag ser en utveckling av Arlanda, snabbspår till Skavsta och – med regeringens goda initiativ – fler snabbspår i Sverige så att också tåg blir en naturlig del av resandet i Sverige.

Anförande nr 4

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det låter ändå bra när Karin Wanngård talar om Stockholmsregionens utmaningar och hur vi ska möta detta. Arlanda behöver utvecklas; det är vi också för. Vi tycker att Arlanda ska utvecklas, men det kan inte inrymma den kapacitet som skulle behövas för att klara de flygförbindelser som Bromma har i dag. Det är inte möjligt.

Det är inte heller möjligt att bygga 50 000 bostäder på en och samma plats inom överskådlig tid. Vi vet hur det ser ut i dag med trafiksituationen till och från Bromma. Det handlar om marksanering, och det kommer att ta kanske 50 år att bygga så många bostäder på en och samma plats. Det är inte realistiskt, Karin Wanngård. Det vi ser är snarare ett politiskt spel mellan ett antal olika partier för att man inte kommer överens. Man kommer inte överens om Bromma och inte om Förbifarten – viktiga framtidsinvesteringar för Stockholm. Detta hotar nu både jobb och tillväxt inom regionen.

Regeringen körde över riksdagen i december förra året när man tillsatte en förhandlingsperson trots att riksdagen deklarerade att en sådan inte skulle tillsättas. Man vill bevara Bromma därför att det är en riksangelägenhet; Bromma är större än Stockholm. Det är en fråga för hela Sverige.

Wanngård skriver, och tar också upp i debatten här i dag, att tillgängligheten för flyget ska bli bättre. Men är detta tomma ord utan egentlig mening? Det är det som vi är osäkra på. Hur ska ni förbättra flygtillgängligheten? Det är inte möjligt att Arlanda just nu kan ta kapaciteten. Man kan utreda Skavsta, men även om vi skulle ha snabbspår skulle det ta 45 minuter dit i framtiden. Det kommer också att kosta i stora investeringar.

Vi har Bromma i dag, och vi lever i en huvudkontorsekonomi. Vi har över tio huvudkontor i regionen, och det är få städer i världen som har så många globala huvudkontor. Då är det avgörande att vi har tillgänglighet till andra destinationer runt om i världen för att kunna bevara detta. Vi konkurrerar inte bara med städer som Göteborg och Malmö, som har nämnts i den här salen, utan det Stockholmsregionen framför allt konkurrerar med är New York och städer som London, Paris och Hongkong. Det är alltså städer som tar emot många globala företag och som har en växande ekonomi och förutsättningar för internationell tillgänglighet.

Det är klart att allt detta nu riskeras ifall man lägger ned Bromma i förtid och, för den delen, inte kommer att få 50 000 nya bostäder, för det är inte möjligt – i alla fall inte inom de närmaste åren.

## Anförande nr 5

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Jag kan inte låta bli att begära ordet när jag hör så mycket från oppositionen.

Vad sade du – tio huvudkontor eller något sådant där? Jag noterar att det har varit ganska livat runt SCA. De har sina privatflyg där så att de kan flyga till sina jaktstugor. Jag vet att de flyger till andra platser också, men det finns vissa saker som man kan diskutera när det gäller om man ska ha en central flygplats där man ägnar sig åt att flyga småjet, vilket är en stor del av den trafik som går därifrån och som ställer till det.

Anna König Jerlmyr har som ett mantra att det inte går. Det går inte, det går inte, säger hon. Man kan inte flytta över trafiken från Bromma till Arlanda. Det går inte, menar hon. Otaliga undersökningar, talar hon om. Det är möjligt att Anna König Jerlmyr har dessa undersökningar i sin bakficka. Det ska bli spännande att få se dem, för jag tror inte att du går upp och säger saker som inte stämmer.

Samtidigt säger du att det inte går att bygga dessa bostäder inom överskådlig framtid. Vi kan inte bygga 50 000 bostäder, säger du, och att det skulle ta 50 år. Fast i det senaste inlägget talade du om att det inte skulle gå under de närmaste åren, i alla fall. Det är klart att vi inte ska bygga bostäder under bara några år. Det här är ett stort projekt. Det behöver lång tid, och det finns en enighet om att marken behövs. Därför har regeringen nu gett oss en fantastisk möjlighet här i Stockholms stad att tillsammans med staten, Swedavia, flygbolagen och andra kommuner titta på denna möjlighet och utreda den. Det kan vi göra i stället för att som oppositionen säga: Det går inte, det går inte. Vi vet att dessa bostäder behövs. Vi vet att vi behöver bygga mycket. 50 000 bostäder för Stockholm är en otrolig möjlighet i den bostadsbrist som vi har i dag.

Jag tycker att ni ska betänka det här när ni säger att det inte går. Det kanske är ett mantra från min sida, men Heathrow är en stor flygplats i London. De har två landningsbanor. De har dubbelt så mycket flygtrafik som Stockholm. Arlanda har tre banor. Det är märkligt att det inte skulle kunna gå att flyga mer där.

## Anförande nr 6

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande, fullmäktige! Jag måste först konstatera att det borgarråd till vilket interpellationen är ställd åter har abdikerat från debatten efter sitt första inlägg. Det är lite tråkigt. Men jag tänkte vara fräck och fortsätta på de frågor som Anna König Jerlmyr ställer i interpellationen, varav såvitt jag kan förstå bara en är besvarad, nämligen den fjärde om huruvida man kommer att lämna in en begäran om förhandlingsperson. Det har man ju gjort, tvärt emot en riksdagsmajoritet som inte heller tycker det. Men det bryr man sig inte så där förfärligt mycket om.

Jag måste ställa en fråga. Karin Wanngård talar om effektiv markanvändning. Kom du på det i oktober? Det finns massor av citat från dig och från andra socialdemokratiska företrädare långt in i valrörelsen i höstas där ni med en fullständigt rörande enighet berättar hur viktigt det är att vi bevarar Bromma flygplats. Den ska inte läggas ned. Stefan Löfven sade så sent som i november: Jag förstår inte vad ni pratar om. Bromma flygplats ska inte läggas ned.

Det är naturligtvis viktigt med effektiv markanvändning och bostadsbyggande. Men det är problem som existerade även före den 14 september. Det går ju an att raljera, Daniel Helldén, som uppenbarligen är den enda i den här salen som egentligen vet hur flygtrafiken i det här landet borde planeras. De dokument som jag har läst, och som också du har läst, är helt entydiga. Det är Trafikverkets rapporter, och de säger att det inte går att flytta trafiken från Bromma till Arlanda om man inte flyttar all trafik till mitt i natten, när det finns kapacitetsluckor på Arlanda.

Det går ju an att raljera om att en stor del av trafiken på Bromma är privatjet. Det är den faktiskt inte alls. Jag vill bara säga det, så att fullmäktige inte får några felaktiga idéer.

#### Anförande nr 7

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Jag tycker att man alltid blir konfunderad, inte minst när man hör Daniel Helldén i den här debatten. Det blev tydligt i det här inlägget att det är en enda stor bostadsbluff som Miljöpartiet har hållit på med under flera år och som ni har gått till val på. Man säger: Ja, vi står bakom 140 000 bostäder till 2030. Vi vill till och med bygga 150 000, och det är möjligt att uppnå till 2030 om vi lägger ned Bromma flygplats. Vi har alltså 100 000 bostäder och 50 000 till på Bromma flygplats.

Nu står Daniel Helldén och säger: Det är klart att det här kommer att ta lång tid. 50 000 bostäder bygger vi inte över en natt, utan det här kommer att ta lång tid! Nu har ni kommit till något slags överenskommelse med en intention att lägga ned Bromma flygplats 2022. Därefter ska marken saneras under lång tid innan det ens är tal om att påbörja några markförberedelser för att bygga bostäder. Det kommer summa summarum inte att bli en enda lägenhet på Bromma flygplats före 2030. Alltså var Miljöpartiets löften inför valet 2014 en enda stor bluff. Ni lovade 150 000 nya bostäder på Bromma. Ni håller tydligen bara 100 000, om ni ens kommer att hålla det. Man kan undra, med tanke på hur ni för närvarande agerar i stadsbyggnadsnämnden där ni bordlägger ärende efter ärende.

Det ni gör i den här frågan är att ni skapar en enorm osäkerhet, inte minst för näringslivet i regionen. Det i sig bromsar investeringsviljan. Ni skapar en osäkerhet om utvecklingen, inte minst med tanke på de olika besked som Socialdemokraterna och Miljöpartiet ger i frågan. Det skadar Stockholms utveckling framöver.

#### Anförande nr 8

S t i n a B e n g t s s o n (C): Det är lite intressant när Karin Wanngård står och talar om Asienresor. Det här handlar om något helt annat än bara det.

Ännu intressantare är Miljöpartiets ständiga fokusering på storstäder. Ni talar om vad som ska gälla för Stockholm. Vi talar om vad som ska fungera för hela Sverige, inklusive Stockholm. Precis som du vet går det inte att åka med tåg från till exempel Luleå till Stockholm över dagen, från Östersund till Stockholm över dagen eller från Gotland till Stockholm över dagen och samtidigt ha möten. Men det går med flyg.

Ni vill göra transporter på landsväg dyrare även där det inte finns alternativ. Ni vill göra resorna till Stockholm omöjliga, för det går inte med den lösning som ni lägger fram nu. Ni talar om att bygga på Bromma, precis som Erik Slottner sade. Det går att

skapa precis lika många lägenheter som ni föreslår med att bygga på Bromma, vilket alltså inte går, genom att bygga på höjden. Det är ni också ganska mycket emot. Med era planer går det inte att lösa det ni vill. Det ni gör är att ni helt enkelt gör det omöjligt att leva på landsbygden. Och ni gör det omöjligt att investera i Stockholm.

#### Anförande nr 9

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Fru ordförande, kära ledamöter! Nu hör vi att det är omöjligt att utvecklas och investera i Stockholm om vi lägger ned Bromma. Vi hör att det hotar jobben – minst 24 000 jobb – både här och där. Det omöjliggör huvudstadens tillgänglighet, och så vidare.

Jag uppmanar er att själva studera tidtabellerna på Bromma och Arlanda. Och titta då inte bara på vad som händer mitt i natten, utan kanske till exempel mellan sju och åtta en vardagsmorgon! Det har nämligen jag gjort. Detta finns tillgängligt på internet, till exempel. Då kan man se att det är 38 avgångar från Arlanda och Bromma under denna rusningstimme. Men de går bara till 26 destinationer. Dessa destinationer skulle mer eller mindre få plats på Arlanda redan med nuvarande kapacitet.

Vad är då skillnaden mellan antalet avresor och antalet destinationer? Jo, det faktum att under denna timme – under en timme – går det fyra flygplan till Göteborg med tre olika flygbolag, tre flygplan till London med tre olika bolag, tre flygplan till Malmö, tre till Oslo, två till Köpenhamn, två till Helsingfors och så vidare. Detta är alltså inte fråga om flygkapacitet, för det är ofta ganska halvsmå plan som flyger mellan de här orterna. Dessutom talar man om en kabinfaktor på ungefär 70 procent. Tre av tio stolar är alltså normalt sett tomma.

Problemet här – om det nu finns ett problem med att lägga ned Bromma – är att marknadens rätt att flyga flera inte helt fulla flygplan mellan samma destinationer samtidigt hotas. Det är problemet. Jag är inte förvånad över att till exempel Moderaterna försvarar flygbolagens rätt att flyga kors och tvärs och deras vinster, även om det sker till priset av ökad miljöförstöring, att tusentals människor drabbas av buller och att det hämmar stadens utbyggnad ganska väsentligt. Men jag tycker att man ska vara ärlig. Jag tycker inte att man ska skrämman upp företag i landsorten och kommunalråd, S-märkta eller inte, i Norrlands inland, och säga att de inte skulle kunna åka hit. Det är inte det som det handlar om. Det är faktiskt inte sant. Kolla på internet, vetja!

Vad det handlar om för er är att värna flygbranschen. Om ni sade det och var ärliga skulle jag respektera det, men då kanske ni inte heller skulle kunna blåsa upp de här stora orden och använda dem om Bromma flygplats nedläggning.

#### Anförande nr 10

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Rickard var inne på det som Cecilia talar om – överflyttningen och så vidare. Det finns diskussioner om en timme. Cecilia far med direkta osanningar. Hon är oärlig, och hon börjar tala om natten. Jag tycker att det är märkligt att man kör på det sättet.

Vi vet utifrån de utredningar och rapporter som finns att det går att flytta över trafiken. Sedan är det fråga om hur man gör. Det är också det som Rickard

tacknämligt tar upp. Det handlar just om detta – vissa tillfällen och hur mycket man flyger med flygplan samtidigt innan man har gjort de utvecklingar som är på gång att göras på Arlanda. Sedan finns det egentligen inga problem alls. Det ska bli spännande att se när man har tittat på det här närmare hur det faktiskt fungerar.

Erik Slottnér är övertygad om – han vet – att det inte går att snabbt sanera det här. Det är så smutsigt. Det vet alltså Erik. Uppenbarligen har Erik Slottnér varit där, gjort markproverna och känner till detta. Det ska bli spännande att se dem, precis som Anna König Jerlmyrs alla rapporter som hon har någonstans på sitt bord.

Jag hör alla dessa ord och denna mörkning – för det är ett oärligt sätt att diskutera en fråga när man inte har de underlag som behövs. Det är därför vi har en utredare, en samordnare, som ska gå igenom detta. Då kan vi veta vad som är möjligt och hur vi kan göra med Stockholm. Hur kan vi på ett vettigt sätt utveckla den här staden och få de bostäder som vi faktiskt behöver?

Det handlar om de 140 000 lägenheter som vi är överens om ska byggas fram till 2030. I valet talade vi om 150 000. Nu talar vi om 140 000, och med hjälp av Bromma kommer vi klart över det målet. Därmed kan vi också göra en snabb och bra utveckling av staden med den mark som vi har och som vi har en stark och bra rådighet över.

Stina Bengtsson från Centerpartiet talar också om att landsbygden på något vis skulle vara hotad. Jag vet att Handelskammaren har skrivit en rapport där man har kokat ihop att det inte skulle vara så, vilket inte är sant. Det är roligt att hon tar upp Luleå som exempel. Luleå har inte någon flygtrafik alls på Bromma, utan flyger bara till Arlanda. 75 procent av allt inrikesflyg går på Arlanda. Det finns en liten ort, Trollhättan, som flyger på Bromma. Alla andra orter flyger också till Arlanda.

Detta är viktiga saker när man diskuterar. Man måste se på ett klart och tydligt sätt hur det faktiskt ser ut i dag och vad som är möjligt att göra framåt i stället för att komma med en massa konstiga dimridåer, som oppositionen sysslar med.

Anförande nr 11

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Först vill jag gå tillbaka till finansborgarrådet Karin Wanngård. Innan valet sade ni att frågan om Bromma och Förbifarten inte var förhandlingsbar. Jag kommer att återkomma till det citatet fler gånger. Efter valet har man svikit detta. Man har slängt upp Bromma som ett kort i förhandlingsspelet. Nu ser jag med rädsla på att man kanske har förhandlat bort Bromma till priset av att behålla Förbifarten – vem vet? Det återstår att se, men det är klart att detta blir bekymmersamt för hela regionen.

Vi inom Alliansen har visat på ett konstruktivt förslag. Rapporten Bostadspotentialen visar att det går att bygga 150 000 nya bostäder till 2030 utan att bygga på Bromma. Det är också att visa på att man tar ansvar för den växande region som vi har utan att kompromissa med att lägga ned investeringar som är viktiga för vår region.

Vilka är det då vi hänvisar till? Daniel Helldén ifrågasätter rapporter från Trafikverket, från Handelskammaren och från Swedavia. Det är klart att man kan fortsätta att göra det och tro att vi bara hittar på från oppositionens sida. Men jag

tycker att bevisbördan måste ligga på Miljöpartiet i det här fallet, som motsäger sig de rapporter som vi har som underlag. Trafikverket och Swedavia har varit tydliga med att säga att det inte går att flytta hela kapaciteten till Arlanda. Det står till och med i rubriken till ett pressmeddelande från Trafikverket att Brommaflyget inte kan flytta till Arlanda. Det blir väl inte tydligare än så.

Vi har statistik från 2013 över flygtrafik, till exempel, som visar på att man under vissa timmar, framför allt morgnar och eftermiddagar, när människor tar sig till och från olika delar av Sverige inte klarar kapaciteten. Man kommer att överskrida högsta tillåtna gräns.

Tyvärr verkar det inte bättre än att vi kommer att fortsätta leva i osäkerhet om vad som kommer att hända med Bromma framöver. Vi kan bara beklaga det. Vi står upp för fler flygförbindelser, utökad kapacitet och fler nya plan som kommer att komma till regionen vilket kommer att bidra till mindre koldioxidutsläpp och mindre bullerpåverkan. Det är att ta ansvar för tillväxt och för en växande stad, och det är att vara konkurrenskraftig med andra delar av världen.

#### Anförande nr 12

J a n V a l e s k o g (S): Vi har hört här att det finns ett nedläggningshot och att vi håller på att förhandla bort Bromma. Men det finns inget beslut fattat, som alla vet. Vad detta handlar om, som flera har sagt här, är en utredning av förutsättningarna för att utveckla staden på en rad områden. Det ingår i utredningsuppdraget. Det är faktiskt inte bara fråga om Bromma och Arlanda i utredningen, utan också hur vi kan bygga fler bostäder och hur regionen kan klara den enorma utmaning som vi står inför. 2030 blir vi 600 000–700 000 fler människor. Till 2050 är vi 1 ½ miljon fler människor i Stockholms län. 3 ½ miljoner människor år 2050 – i det perspektivet blir Bromma lite fjuttigt. Varken Bromma, Skavsta eller Västerås, för all del, kommer att vara det viktigaste för oss varken 2030 eller 2050. Det kommer återigen Arlanda att vara, i och med att vi har kapacitet där och att vi har fler direktflyg. Det är som sagt hela detta område som utredaren ska se över.

Jag skulle verkligen vilja höra från majoriteten i den här talarstolen att ni tycker att det är bra att vi gör den här utredningen nu. För sex år sedan, när beslutet fattades om att förlänga avtalet till 2038, fanns inte ett enda underlag om hur framtidens Stockholm skulle se ut 2030 eller något annat årtal när det gäller vilka behov som finns för att klara flyget, för att klara tillväxten och för att klara annan infrastruktur.

Nu kommer det ett bra underlag; det tror jag och det får vi verkligen hoppas. Vi har demokrati i det här landet, så det kommer inte att fattas några beslut innan utredningarna och materialet är framme. Jag tycker att det visar sig i debatten att det finns fullständigt olika verklighetsuppfattningar när det gäller vad som är sant och rimligt och vilken kapacitet som är möjlig. Det finns helt olika uppfattningar också ute i den allmänna debatten om Brommaflyget. Det är väl alldeles utmärkt. Ni borde hylla det faktum att det kommer en sådan här utredning som också ska jobba tillräckligt länge för att det ska bli ett bra material.

Sedan kommer alla i den här salen och på andra platser att kunna ta ställning till detta och göra rätta avvägningar. Hur ska man satsa? Behöver vi en region på 600 000–700 000 fler människor 2030 och 1 ½ miljon fler människor 2050? Behövs marken

på Bromma för att bygga 32 000 lägenheter eller 40 000 eller vad det kan handla om? Behövs också andra områden för att kunna klara den här regionen?

Flera har varit inne på att vi behöver stärka Arlanda som flygplats. Jag vet att bara en sådan sak som en fjärde bana mycket väl kan dyka upp i en sådan här studie, där man reder ut om det är möjligt och realistiskt och om det behövs. Jag ser verkligen fram mot detta, och jag tror att det blir en betydligt sakligare debatt efter utredningen än vad vi har här i dag.

#### Anförande nr 13

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande! Det är onekligen spännande att bli beskylld för lögn av en person som utan att darra på manschetten dels säger att huvuddelen av trafiken på Bromma är privatjet, dels säger att Trafikverket inte säger det Trafikverket faktiskt säger.

Vi har inte skrämt upp några kommunalråd ute i landet – socialdemokrater eller andra. De kan nämligen både läsa och räkna. Och de kan själva räkna ut vilka konsekvenser en nedläggning av trafiken på Bromma skulle innebära. Detta är inte en Stockholmsfråga. Jag är ledsen att behöva berätta det för er, men i själva verket är detta en mycket större fråga ute i landet än det är i Stockholm. Folk är oroliga på allvar. Det handlar inte om politiskt posering eller att man låser in sig i något hörn och bestämmer att man kan göra på något annat sätt i stället. Man vet nämligen vilka konsekvenser detta kommer att få för det lokala näringslivet och för människors möjlighet att utvecklas och flytta i landet. Men det väljer majoriteten i Stockholm att strunta i, och det tycker jag är djupt beklagligt.

Jag bryr mig inte särskilt mycket om flygbolagen. Jag bryr mig om människors rätt att kunna resa när och hur de vill givet de förutsättningar som finns. Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill ju egentligen inte att människor ska flyga alls. De vill förmodligen att de ska hålla sig där de är, så ställer de inte till så mycket strul.

Tåg är utmärkt, men som Stina Bengtsson förtjänstfullt påpekade för en stund sedan funkar det inte med tåg i detta land som – för den händelse ni inte har upptäckt det – är stort, avlångt och glest befolkat. Det går inte att resa från Luleå till Stockholm för ett möte med tåg över dagen. Det är inte möjligt. Det kanske är möjligt om man inte har några andra anspråk på sin tid, men de flesta av oss har det. Det tar 14 timmar. Man kan inte sitta på ett tåg i 28 timmar för att gå på ett möte. Det är inte en vettig användning av tid.

Återigen: Det vore intressant att få höra vad finansborgarrådet har att säga i debatten. Men det lär vi väl inte få, konstaterar jag med ett visst beklagande.

#### Anförande nr 14

S t i n a B e n g t s s o n (C): Cecilia Brinck sade många kloka saker. Lyssna på dem, Daniel Helldén!

Vänsterpartiet ber oss att söka på internet för att ta reda på om det är dåligt att lägga ned Bromma flygplats. Miljöpartiet tycker att man inte ska lyssna på Handelskammaren – sannolikt för att Handelskammaren inte tycker som Miljöpartiet. Jag och Centerpartiet väljer att lyssna på dem det berör. Vi väljer att



lyssna på företagen som inte vågar göra lika stora investeringar om Bromma läggs ned. Det hotar jobben att de inte gör det, bland annat i Stockholm. Vi väljer att lyssna på de politiker från såväl regeringspartier som oppositionspartier i hela landet som konstaterar att detta är ett hot mot möjligheten att leva i hela landet.

Sverige är större än Stockholm, Daniel Helldén. Jag och Centerpartiet väljer att se hela landet, i synnerhet när majoritetens vilja hotar utvecklingen i såväl stad som land.

Anförande nr 15

Borgarrådet Helldén (MP): Vi kan konstatera att om vi inte får ordentlig fart på bostadsbyggandet i Stockholm hotar vi utvecklingen i hela landet. Det är ett av de stora problemen.

I ett inlägg här tidigare – jag tror att det var från Anna König Jerlmyr – talade man om bostadspotentialen. Man talade om hur man skulle kunna bygga deras 140 000 bostäder, och det var bara en teoretisk modell. Det vore kul om ni gick in och tittade på vad det egentligen är som ni ska bebygga. Där har ni inte förhållit er till den mark som finns i staden. Det kan ni roa er med någon gång när ni sitter där.

Det är jätteintressant, kul och spännande när ni talar om olika rapporter och annat. Men den historierevisionism som ni håller på med känns igen från andra områden. Ni talar om Handelskammarens, Trafikverkets och Swedavias rapport. Det ska bli intressant att få vet vilken av Swedavias rapporter du ligger på. Jag har inte sett någon, men du har möjligtvis en. När det gäller Handelskammarens rapport, som ni hänvisar till hela tiden, är Trafikverkets rapport det enda de bygger den på. Den rapport som Handelskammaren har tagit fram innehåller ingenting eget. Det finns en liten passus om detta, och sedan har de fabulerat relativt fritt i sin rapport.

Trafikverket drog tillbaka sin rapport efter det att jag påpekade att de sade att man kunde flytta över all trafik från Bromma till Arlanda. Sedan kom de tillbaka med en ny rapport där de hade ryckt ut en sida och lagt in en annan. Men de hade ändå daterat den ett år tidigare, vilket var lite märkligt.

Man kan konstatera att problemet egentligen är mer affärsmässigt än något annat. Som Rikard Warlenius var inne på tidigare: Man kan optimera i den här maxtimmen utifrån befintlig struktur. Sedan är det en annan sak att vi ska förhålla oss annorlunda till Arlanda och se till att det går att använda. Det är det som Anders Sundström ska hålla på att titta på. Han ska se hur detta är möjligt, och sedan får vi komma tillbaka med det. I oktober 2016 ska han vara klar med det här, och då vet vi mer om detta än dessa märkliga saker som kommer från oppositionen.

Cecilia Brinck! Vad du var inne och talade om var att all trafik helt plötsligt skulle vara på natten. Det skulle vara kul om du tittade på hur kurvorna för fördelningen av flyg ser ut. På natten flyger man i princip över huvud taget inte på Arlanda. Det finns nästan ingen trafik alls då. Det var det jag menade med att man far med osanning.

Vad ni sysslar med är att ni skrämmer upp landet. Ni talar om att det inte går att flyga. Stina Bengtsson, eller om det var Cecilia, talade om Luleå igen. Ja, det tar lång tid att åka tåg från Luleå. Det är inte det som är poängen. Det går alldeles utmärkt

med flyg till Arlanda, och det kommer det att fortsätta göra. Det går inte att flyga från Luleå till Bromma. Vi behöver flyget. Det här handlar om att optimera flyget. Vi får en bra flygplats på Arlanda, det blir en hub, och vi får till bostadsbyggandet i Stockholm. Det är det som är själva poängen med det här.

*§ 3 Interpellation om regeringens straffbeskattning av Stockholm (nr 2014:16)*

## Anförande nr 16

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Jag hänvisar till det utdelade svaret.

## Anförande nr 17

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Jag tackar för svaret. Jag vill börja med att inför denna debatt slå fast att vi inom Alliansen inte är emot en utjämning mellan Sveriges kommuner. Vi är för att man kan ge kommuner i glesbygden, också med en åldrande befolkning, förutsättningar att klara sina välfärdsverksamheter genom en utjämning från ekonomiskt starkare delar av landet till dessa.

Vi är dock motståndare till en utjämning som straffar jobb och tillväxt. Det var därför vi genomförde en förändring under förra mandatperioden – en lindring i systemet som kallades tillväxtmiljarden. Den rödgröna regeringen har nu sett till att ändra det kommunala skatteutjämningsystemet på ett sätt som slår hårt mot hela Stockholmsregionen. Enligt Finansdepartementets förslag kommer länets skattebetalare att betala 1 miljard kronor från och med 2016. Hälften av detta, 550 miljoner kronor, ska alltså stockholmarna stå för från 2016. Det motsvarar en skattehöjning på 25 öre.

Det första den rödgrönrosa majoriteten gjorde efter valet var att höja skatten för stockholmarna, vilket slår brett mot alla inkomstgrupper – även dem med lägst inkomster. Det motsvarar alltså nästan hela skattehöjningen. Detta är pengar som inte går tillbaka till Stockholmsregionen utan som går till välbeställda delar av landet som Malmö och Göteborg. Det är ju inte så i dag att skatteutjämningen går till Norrlands inland, utan de här delarna kommer att gå till projekt i Malmö och Göteborg. Det är pengar som hade kunnat användas betydligt bättre på annat håll i Stockholm, genom fler händer i omsorgen och genom fler speciallärare i skolan.

Jag har därför ställt fyra frågor till finansborgarrådet. Hur kommer detta att drabba Stockholm? Hur kommer vänstermajoriteten att ställa sig till att försvara stockholmarnas intressen gentemot staten? Tyvärr kan jag konstatera att man inte svarar på frågorna, utan man tar upp Alliansens budget på nationell nivå i kammarvoteringen. Detta är mycket pengar. Det motsvarar årslönen för 1 300 förskollärare per år eller 1 400 undersköterskor i äldreomsorgen. Någonstans ska de här 550 miljonerna tas.

Jag vill upprepa frågorna: Var ska pengarna tas? Kommer man att höja skatten ytterligare? Kan vi förvänta oss nedskärningar inom välfärden, eller kanske både och?

## Anförande nr 18

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Jag tackar för interpellationen, Anna!

När det gäller ett skattesystem som utjämnar de skillnader som vi har i Sverige, vilka inkomstnivåer vi har och den fantastiska tillväxt som vi har i Stockholm måste vi vara beredda att dela med oss. Vi i Stockholm har en stark ekonomi. Vi vet också att många väljer att flytta till Stockholm i vuxen, arbetsför ålder. Det gynnar oss. Det gynnar oss att man flyttar till Stockholm, betalar skatt i Stockholm och kanske till

och med på ålderns höst väljer att flytta tillbaka till den kommun där man en gång växte upp. Därför har vi ett skatteutjämningsystem i Sverige.

Med det sagt är det inte så att Stockholm otvetydigt kan betala hur mycket som helst in i ett skatteutjämningsystem. Vi har också behov. Vi har också behov av fler förskollärare, och vi har också behov av att kunna betala våra lärare löner som gör att de vill jobba kvar i svensk skola – gärna i Stockholm.

Det gör att jag ser på skatteutjämningsystemet som en lite större och mer komplex fråga. Vad kan vi göra – och då menar jag mest från riksdagens och regeringens sida – för att hitta de kommuneffektiviseringar som kanske går att finna när det gäller Sveriges kommuner? Hur ska vi kunna organisera oss på ett sätt som gör att vi använder varje skattekrona på bästa sätt? Vi behöver regeringens kraftansamling för att titta på det här. Det behövs för att kunna se att vi organiserar för våra skattemedel på bästa sätt. Men vi kommer under överskådlig framtid att få betala till de kommuner som har det ännu tuffare än vad vi har det i Stockholm.

Anna! När det gäller frågan om hur mycket vi är beredda att betala måste vi se till att hela Sverige ska leva. Vi måste se till att oavsett var i Sverige man bor ska man ha rätt till en bra skola. Man ska ha rätt till en bra äldreomsorg, och man ska ha rätt till en förskola som verkligen fungerar. Där kan Stockholm hjälpa till med ett skatteutjämningsystem.

Anförande nr 19

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det är klart att hela Sverige ska leva. Men i dag har vi ett system som straffar välskötta kommuner som tar ansvar för ordning i ekonomin, som ser till att det finns tillväxt och som är konkurrenskraftiga. I det här fallet bör vi förändra systemet. Vi för över medel från skattebetalare i Stockholm – från den hårt arbetande mamman som går upp varje dag på morgonen för att gå till jobbet och sedan jobbar hela dagen och hämtar sina barn. Hon jobbar hela dagen för att pengar ska gå till Malmö och Göteborg. Det är där pengarna hamnar i dag – i Öresundsregionen. De hamnar inte i Norrlands inland.

Stockholm växer; det är sant. Men det är inte så att vi har inflyttning från hela Sverige på det sättet. Den inflyttningen är ganska liten. Det är några få procent det rör sig om, och framför allt från högskoleorter. Den stora tillväxten vi ser i befolkningsunderlaget är nyfödda och invandrade.

Stockholms starka tillväxt kan man inte ta för given. Den måste underhållas och utvecklas. Vi måste ha en politik som gynnar företag så att de kan växa. Vi måste ha en politik där fler går från arbetslöshet till arbete, och där vi har en stark och bra ekonomi. Men nu hotas allt detta, förutom att det slår hårt mot Stockholm.

Stockholm är ledande kunskapsregion utanför USA. Vi slåss nu om talangerna i världen. Vi behöver fler ungdomar som kan utbilda sig på universitet. Vi behöver kunna rekrytera fler forskare. Vi behöver kunna rekrytera fler internationella talanger från andra delar av världen. Då kan vi inte ha en politik som slår mot att det ska löna sig att utbilda sig.

Till denna förändring i skatteutjämningen kan vi se två andra förändringar som vi nu väntar ska komma under hösten med Socialdemokraternas förslag. Det handlar om att man ska förändra jobbskatteavdraget för högre inkomster. 43 procent av de som berörs är bosatta i Stockholmsregionen. Vi tittar också på statlig inkomstskatt. Man förändrar den, och följderna blir att 330 000 stockholmare drabbas. Det blir alltså inte bara en ytterligare påfrestning för Stockholm i och med utjämningen, utan vi ser också förändringar som slår mot hela regionen i form av att det blir mindre lönsamt att utbilda sig. Det är inte bra för vår konkurrenskraft för framtiden.

Jag vill skicka med att finansborgarrådet skriver i sitt svar att hon kommer att stå upp för Stockholms intressen gentemot staten. Jag hoppas att du håller det. Jag hoppas att det är viktigare för dig att vara lojal med Stockholm, med stockholmarna och den här regionen. Vi ska se till att de här pengarna kommer att stanna i Stockholm till fler händer i omsorgen och fler speciallärare i skolan. Jag hoppas att du inte är mer lojal med dina kompisar i Rosenbad.

#### Anförande nr 20

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Om vi förenklat ska titta på de pengar som vi i reella tal betalar in i skatteutjämningsystemet kan jag också förenklat säga att de redan går till Stockholmsregionen. De går redan till Botkyrka och Södertälje – till de kommuner som verkligen behöver extra resurser i Stockholmsregionen. Är det någonting som ni kan vara säkra på är det att jag står upp för Stockholmsregionens tillväxt och ansvar för att säkerställa att våra medborgare får de absolut bästa förutsättningarna.

Med detta sagt vill inte jag att ett barn i en kommun någon annanstans i Sverige ska ha sämre förutsättningar på resan genom livet. Jag vill att alla barn ska ha de bästa förutsättningarna när det gäller möjligheten till utbildning och möjligheten att förverkliga sig själva. Varför ska bara vi som har turen att bo i Stockholm ha den möjligheten?

Därför har vi ett skatteutjämningsystem. Men med detta sagt är inte jag beredd att säga att vi ska betala allt eller att vi ska betala inhumant mycket in i ett skatteutjämningsystem. Det måste finnas en bra balans. Det är självklart att också jag tar de diskussionerna med finansministern och med den budget som ska råda från regeringen. Men det gäller att vi står upp för att hela Sverige ska leva. De kommuner som har det tufft ska få det lite lättare även framöver för att få ihop sina budgetar. Men Stockholm och jag som finansborgarråd har fortfarande möjlighet att få ihop Stockholms budget utan att vara mottagare av andra kommuners skattemedel.

#### Anförande nr 21

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Jag vill poängtera än en gång att vi inte är emot utjämningsystemet i sig. Däremot är det ett problem och en skada för tillväxten när det hämmar tillväxten och incitamenten för att vara konkurrenskraftig och ha en stark ekonomi.

Vi har under förra mandatperioden lämnat in synpunkter från Stockholms sida på hur utjämningsystemet skulle kunna förändras så att det motverkar just de skadliga effekter som vi ser. Jag hoppas också att Socialdemokraterna och Karin Wanngård tar vid och är en stark röst. Men jag kan tyvärr inte se några sådana tydliga signaler

från dagens debatt. Det tycker jag är synd. Det är klart att vi betalar, men vi måste också ifrågasätta varför vi i Stockholmsregionen ska betala till Malmö och Göteborg och inte kunna behålla medlen hemma.

Det är 550 miljoner vi ska betala från 2016. När är taket nått? Vad ska vi säga till alla de förskolor som inte kommer att kunna rekrytera eller till dem i omsorgen som inte har tillräckligt mycket personal? De här pengarna motsvarar som sagt 1 400 undersköterskor i omsorgen eller 1 300 förskollärare per år. Det är personer som skulle kunna förstärka Stockholms välfärd.

Tyvärre kommer inte dessa medel att stanna här, utan de kommer att gå till andra kommuner – ganska välmående sådana – runt om i Sverige. Det är synd, och jag beklagar att man inte i stället ser hur vi ska kunna förändra utjämningsystemet och behålla den tillväxtmiljard som man tog fram under förra mandatperioden just för att motverka att det ska straffa sig att ha incitament att växa.

Vi behöver ett system som gynnar konkurrenskraft och tillväxt och inte utarmar våra regioner. De allra flesta av dessa kommuner finns i Stockholm. 9 av de 13 kommuner som i dag betalar in till systemet finns i Stockholmsregionen. Sammantaget är det inte så att Stockholmsregionen tjänar på detta. Tvärtom: Stockholmsregionen utgör majoriteten av de kommuner som betalar in. Stockholms läns landsting är det enda landsting i hela Sverige som betalar in till systemet.

Det är klart att vi måste fråga oss var lojaliteten finns. Är det hos stockholmarna eller hos Rosenbad?

*§ 4 Interpellation om förseningen av Förbifart Stockholm (nr 2014:19)*

## Anförande nr 22

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Fru ordförande! Jag hänvisar till det utdelade svaret.

## Anförande nr 23

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Nu börjar ni säkert bli trötta på mig här i talarstolen. Jag vill tacka så mycket för svaret, och jag skulle uppskatta om några av de svar som jag har fått i dag kan tydliggöras. Det är glädjande att Förbifarten nu ändå kan byggas, men även här talar vi om stora onödiga kostnader som hade kunnat gå till annat.

Trafikverket – och nu tittar jag på Daniel Helldén – har uppskattat förseningskostnaderna till 170–260 miljoner kronor. Det är pengar som även de hade kunnat gå till annat. Nu har de gått till att gräva upp en grop eller två och fylla igen dem för att sedan gräva upp samma gropar igen. Det är klart att detta också har inneburit stora miljö- och samhällsförluster för regionen. Det är viktigt att vi nu får i gång Förbifarten, att den byggs och att vi kan fortsätta att öka framkomligheten i regionen. Det handlar också om vardagspusslet för många familjer. Förbifarten kommer att minska köerna i trafiken, och den kommer att möjliggöra för fler företag att röra sig från norr till söder. Det kommer också att innebära en möjlighet att åka kollektivt på de här sträckorna, och det kommer att minska restiderna markant, vilket gynnar hela arbetsmarknadsregionen.

Den person som har 30 minuters bilväg till jobbet – vilket det är många som har i en region där hälften bor i en kommun och arbetspendlar till en annan – spenderar elva dagar i trafikköer om året. Det är onödiga dagar som skulle kunna gå till mer tid med familjen, till att jobba mer eller till att göra mer affärer som småföretagare.

Det är i alla fall bra att detta har kommit till stånd nu och att man bygger Förbifarten igen. Men det är klart att det är onödiga kostnader som har uppstått. Karin Wanngård sade före valet att Förbifarten inte var förhandlingsbar. Nu vet man att den var det.

Min fråga är egentligen: Är det så att priset för att behålla Förbifarten var att förhandla bort Bromma flygplats?

## Anförande nr 24

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande och fullmäktige! Jag var tydlig i valet, och jag kan säga det igen: Bromma kommer inte att stängas under mandatperioden, och Förbifarten kommer att byggas. Förbifarten kommer att byggas. Förbifarten kommer att byggas. Nu är ett bygge i gång.

Då kan man naturligtvis resonera om vad stoppet har kostat. Stoppet har kostat en genomlysning av projektet och att man än en gång har kunnat konstatera att Förbifarten kommer att byggas. Jag kan vända frågan till dig, Anna: Vad kostade det när ni tillsammans med Folkpartiet stoppade Norra länken i tre år? Vad kostade det när du stoppade Citybanan i ett års tid, Anna? Vad kostade det när ni tillsammans med Moderaterna i Stockholms läns landsting stoppade utbyggnaden av tunnelbanan så att er egen statsminister fick lägga sig i frågan för att man äntligen skulle kunna

komma till beslut om en utbyggd tunnelbana? I minst sex år höll ni i handbromsen för en utbyggnad av tunnelbanan.

Vad har detta kostat i utfall av att färre har kunnat ta kollektiva trafikmedel och att det inte har blivit färre bilrörelser i omlopp i Stockholm? Det är klart att man kan räkna på det. Jag beräknar det till miljardbelopp. Man kan sätta detta i relation till några månaders stopp av Förbifarten för att säkerställa att kostnaderna är i balans och att säkerställa att projektet verkligen är på rätt spår. Ja, det kostar. Men Förbifarten kommer att byggas. Förbifarten är i gång. Jag ser fram emot att vi två kan springa Tunnelloppet i Förbifarten, Anna.

Anförande nr 25

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det är en utmaning jag måste anta. Men då tror jag att det behövs en del träning.

Allvarligt talat: Jag upplever ändå att Socialdemokraterna tar väldigt lätt på förseningskostnaderna. Man säger att det måste få kosta och att det är osäkert. Men faktum är att vi hade en klar finansiering och ett tydligt beslut, som man valde att skjuta upp och därmed även att svika sina väljare. Men nu har vi Förbifarten. Det är bra. Den är på plats. Däremot är jag bekymrad över att så mycket pengar gick till ingenting.

Det är klart att också vi var bidragande till att försena Citybanan. Men det berodde på att vi inte hade någon tydlig finansiering. Det fanns det i detta fall, så det går inte att jämföra dessa två. Här var allting klart, och man hade spaden i marken. Men på grund av politisk oenighet partier emellan sköt man upp det. Kostnaden motsvarar flera hundra förskollärare på ett år. Jag skulle inte ta så lätt på förseningskostnaderna om jag var finansborgarråd.

Stockholm som stad har präglats av ett stabilt och tryggt styre under de senaste decennierna. Man vet vad som har gällt från företag, byggbolag och andra kommuner. Om man har gått in i en överenskommelse har den också hållits. Vi har en trovärdighet som inte får riskeras. Denna region kommer att stå inför stora utmaningar, visar bland annat rapporter från länsstyrelsen. Analyser från Trafikanalys visar att vi kommer att ha fler proppar i systemet 2030 än vad vi har i dag trots omfattande investeringar i vår region i både kollektivtrafik, tunnelbana och vägar.

Då är det inte bra med alla sådana frågor där vi skjuter upp viktiga framtidsinvesteringar och förvandlar dem till parkeringsplatser. Det är bekymmersamt att vi inte kan gå vidare med nästa steg: att tala om tunnelbanedragningar till Älvsjö, till exempel. Eller varför inte en östlig förbindelse som gör att Stockholm, som är den enda huvudstad i Europa som i dag inte har en ringled, kan bli en huvudstad som har en fungerande ringled? Det är snarare frågor som vi tillsammans behöver samarbeta för. Vi ska inte stå och stampa på investeringar som borde ha varit självklara och i gång för länge sedan.

Jag vill återigen beklaga de kostnader som nu har gått till ingenting – till att gräva upp gropar och fylla igen. Men nu är det som det är, och jag ser fram emot att springa tunnellopp. Jag hoppas dock att man nu tar ansvar för regionen, så att det inte hamnar i fler parkeringar framöver.



## Anförande nr 26

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Det öppnades en möjlighet att följa folkomröstningsresultatet. Vi folkomröstade i Stockholm i samband med valet 2006 när det gällde att trängselskattepengarna skulle gå till en finansiering. På valseklarna stod det tydligt: Ja, jag vill ha trängselskatt i Stockholm som ska gå till finansiering av vägar och kollektivtrafik. Ja-sidan vann. Det var till och med ni i Alliansen som fick återinföra trängselskatten i Stockholm den 1 augusti 2007 efter folkomröstningsresultatet.

Nu öppnades en möjlighet att säkerställa att trängselskatten skulle gå till både och – till både väg och kollektivtrafik. Vi står upp för att följa folkomröstningsresultatet, och det är inget konstigt. Det är inte konstigt att vi gav det några månader för att nu erkänna: Nej, vi kunde inte göra det. Men vi ville följa folkomröstningsresultatet, och vi gjorde allt vi kunde för att vända ut och in på oss själva för att mer av trängselskattepengarna skulle gå till kollektivtrafik i Stockholm. Vi kommer att fortsätta med det. Mer pengar ska gå till kollektivtrafik i Stockholm. Vi vet att Stockholm och stockholmarna behöver kollektivtrafik. Miljön i Stockholm behöver att alltfler har möjlighet att åka kollektivt, och då behöver vi bygga ut kollektivtrafiken i Stockholm. Men Förbifarten kommer att byggas.

## Anförande nr 27

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Jag hade inte tänkt gå upp i talarstolen igen, fru ordförande, men jag måste bemöta detta sista inlägg. Man kan hänvisa till folkomröstningen, men jag skulle säga att det är en efterhandskonstruktion. Vi hade en folkomröstning i höstas i valet till kommun och riksdag. 88 procent av väljarna röstade för partier som är för Förbifarten. Budskapet är tydligt: Stockholmarna vill ha Förbifarten. Miljöpartiet kanske inte vill det, men stockholmarna vill det.

Vi investerar i kollektivtrafik i den här regionen som inte har sett sin motsvarighet sedan 70-talet. Stockholmsöverenskommelsen, som vi träffade under förra mandatperioden, innebär nio nya tunnelbanestationer i Stockholms län. Det är historiskt höga nivåer på investeringar i kollektivtrafik. Vi vill göra både och. Jag tror att alla trafikslag behövs. Vi behöver investeringar i vägar, och vi behöver investeringar i kollektivtrafikförbindelser. Det gäller också cykelbanor och gångstråk. Vi behöver allt för att klara den växande staden.

Problemet är inte folkomröstning eller inte. Problemet är att Socialdemokraterna sitter tillsammans med Miljöpartiet, som är emot allting vad infrastrukturinvesteringar heter när det handlar om vägar. Det är klart att det inte är lätt att regera med sådana motståndare till Förbifarten; det förstår jag. Då blir det så att man måste skjuta upp. Man måste förhandla, och man tillsätter förhandlingspersoner. Det är bara att beklaga. Men en spade ska kallas för en spade, och här är det viktigt att veta att det handlar om den politiska oenigheten inom majoriteten och inte om vad stockholmarna sade i någon folkomröstning. Där var budskapet i höstas tydligt: Vi vill ha Förbifart. Vi vet sedan tidigare att vi har möjlighet att investera både i vägar och i kollektivtrafik.

*§ 8 Muntlig frågestund**Fråga nr 1. Slussen*

## Anförande nr 28

C h r i s t o f f e r J ä r k e b o r n (M): Herr ordförande! Då blir det ytterligare en diskussion om Slussen. Det känns som att vi har haft den diskussionen en och annan gång i den här salen. Om det är någonting som den nya vänstermajoriteten gång efter annan har anklagat oss från Alliansen för är det att vi inte har varit transparenta kring Slussenprojektet. Tydligen ska det också vara skälet till att ni har låtit inrätta den så kallade expertgruppen för Slussen, som nu består av fyra personer och som ska titta närmare på de utredningar som har gjorts och komma med en analys.

Min fråga till stadsbyggnadsborgarrådet blir: Varför berättar ni inte mer om vad denna expertgrupp egentligen gör och vad den ska komma fram till?

Vi fick också reda på – stadsdirektören berättade det i december – att den nya majoriteten hade tillsatt ett särskilt Slussenkansli, som beräknas kosta 1–2 miljoner kronor. Det ska jobba fram till den sista januari. Eftersom vi i Alliansen inte har fått någon information om denna majoritet skulle jag vilja fråga stadsbyggnadsborgarrådet Roger Mogert: Finns det ett kansli inrättat? Vilka arbetar där? Vad är deras roll? Har de anställts av staden, eller arbetar de också på konsulttimmar? Vad är syftet, helt enkelt, med expertgruppen och med kansliet?

## Anförande nr 29

Borgarrådet M o g e r t (S): Tack för frågan! Vad härligt att äntligen få prata lite Slussen! Det muntrar alltid upp.

Anledningen till att ni inte har fått någon information om vad den fristående gruppen har kommit fram till är just att den är fristående, det vill säga jag vet inte heller vad den kommer att komma fram till. De har ett arbete, och själva poängen är just att de ska vara fristående. De kommer att presentera sin rapport om några dagar, och då vet vi allesammans vad den består i. Det ligger lite i sakens natur att varken ni eller vi kommer att veta det innan dess.

Jag fick mig teaterviskat att det sitter några personer som stöder denna fråga på SLK. Det är inte mer dramatiskt än så. Jag hoppas att du kan vara nöjd med det svaret.

## Anförande nr 30

C h r i s t o f f e r J ä r k e b o r n (M): Då tackar jag naturligtvis för svaret. Jag undrar: Gäller tidplanen – den 31 januari? I dag är det den 26 januari, så det är några dagar kvar till dess att vi kan se fram mot att läsa rapporten.

Jag undrar också över det kansli som har inrättats. Enligt den upphandling som gjordes är det en juniorkonsult som ska anställas och som ska föra mötesprotokoll för kansliets möten. Det är inte heller någonting som vi har fått ta del av. När får vi ta del också av mötesprotokollen? Och när kan vi se fram emot att få rapporten? Är det den 31 januari som fortfarande gäller?

## Anförande nr 31

Borgarrådet M o g e r t (S): Ja, den tidsplanen ska gälla. Om några dagar kommer vi, precis som jag sade, att kunna ta del av det kansliet har kommit fram till. Då kommer vi alla att kunna göra det.

Om det finns offentliga protokoll utgår jag ifrån att vi kan ta del av dem med en gång. Det ska inte vara märkvärdigare än så, om det är en offentlig handling.

## Anförande nr 32

C h r i s t o f f e r J ä r k e b o r n (M): Då får vi dubbelkolla det här med protokollen och se var vi kan få fram dem. Jag tackar, och vi ser väldigt mycket fram mot den rapport som ska komma.

Slussen har, som vi båda två har varit inne på, debatterats många gånger i den här salen. Anna König Jerlmyr och Karin Wanngård diskuterade nyligen Förbifarten. Jag hoppas både när det gäller Förbifart och Slussen att det kan bli lite mer action framöver. Det verkar lite grann vara så att stoppa projektet och utvärdera det en gång till är vad den nya majoriteten håller på med när det gäller stora och viktiga infrastrukturprojekt. Jag hoppas nu att vi kan komma fram framför allt när det gäller Slussen, som vi diskuterar här, och andra viktiga projekt.

## Anförande nr 33

Borgarrådet M o g e r t (S): Det är en förhoppning som vi delar. Vi hoppas verkligen att vi ska komma vidare med detta. Jag hade förmånen att jobba på stadsbyggnadsroteln redan 1995, när vi var klara med den första tävlingen kring detta. Då kände vi att nu går vi vidare med Slussen. Det är klart att vi vill komma vidare. Vi vill se det här hända.

Jag var också med när ni stoppade Slussen 2004 och vi fick göra ett omtag därför att ni i oppositionen sade nej. Då berodde det på att det kostade för mycket pengar. Det är klart att det finns en vilja hos den nya majoriteten att göra en översyn och få kontroll på pengarna i projektet. För min del vore det oansvarigt att inte skaffa sig den kunskapen innan man går vidare.

*Fråga nr 2. Skola i Hammarby Sjöstad*

## Anförande nr 34

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! Hammarby sjöstad är, som alla vet, en trevlig stadsdel. Men den är behäftad med ett stort problem som jag ägnade ganska mycket kraft åt som skolborgarråd. Det gäller naturligtvis vid skolutbyggnad. Alla de skolor som var planerade från början är numera byggda, men det saknas fortfarande mängder med skolplatser.

Detta ledde mig till att bestämma mig för att försöka dammsuga varenda plätt som finns i området. En sådan plätt var ett ställe där det låg en förskola men som skulle bli fotbollsplan. Då sade jag att vi får nog faktiskt prioritera skola framför fotboll. Till min stora förvåning har nu någon i den här staden fattat beslut om att det ska bli fotbollsplan i stället.

Min enkla fråga är: Varför? Och vart ska de här barnen ta vägen?

## Anförande nr 35

Borgarrådet B u r e l l (S): Jag vill tacka Lotta Edholm för en fråga som tar upp ett viktigt ämne, nämligen hur vi tillsammans ska kunna säkerställa att vi har de skollokaler som behövs i Stockholm.

Detta är också ett av de tydligaste exemplen på vad många år av borgerlig icke-fungerande samhällsplanering har satt oss i för situation. Vi måste nu hålla på med varje enskild liten plätt och dammsuga olika stadsdelsområden i stället för att ha en långsiktigt fungerande strategisk planering av staden.

Men vi gör saker där nere i Sjöstaden, där så många vill bo. Och fler kommer att vilja bo där. Godsfinkan är ett kvarter där vi har satt in en byggnad som kommer att vara ett viktigt tillskott. Detta påbörjades under Lottas tid.

När det gäller just denna tomt, där det finns en diskussion om vad den ska inrymma, kan jag garantera Lotta att jag som skolborgarråd inte kommer att släppa ifrån oss en enda paviljong förrän stadsledningskontoret har kunnat bevisa för oss på utbildnings- sidan att man prognoser som visar att den möjligtvis inte skulle behövas.

## Anförande nr 36

Borgarrådet E d h o l m (FP): Det är lite fräckt att skylla på borgerlig dålig samhällsplanering. Vi är alla ansvariga för planeringen i Hammarby sjöstad. Sanningen är att jag aldrig såg ett enda socialdemokratiskt förslag under åtta år på något endaste ställe där man kunde lägga en alternativ skola. Tvärtom var det så att i den senaste omgången skolplanering vägrade Socialdemokraterna att ta ansvar över huvud taget. Ni lämnade hela skolplaneringen utan eget ställningstagande i utbildningsnämnden. Det kallar inte jag för att ta ansvar.

Min fråga kvarstår dock: Kommer den här plätten att vara skola eller inte? Jag blir nu approcherad av både medier och föräldrar som undrar det. De ska ju välja skola nu. Då undrar de inte bara i vilken skola deras barn ska kunna gå utan också i vilken skolbyggnad barnet ska kunna gå i. Planeringen har hela tiden varit att markplätten ska kunna inrymma skola. Nu tycks detta inte längre vara fallet, och besked måste komma rätt snart.

## Anförande nr 37

Borgarrådet B u r e l l (S): Att bygga en skola tar ungefär sex sju år från det att man påbörjar planprocess till dess att det går att flytta in. Detta är alltså knappast någonting som är aktuellt för dem som nu väljer skola.

Det som är viktigt med Hammarby sjöstad – som väl i någon mening var felplanerad redan från början när man inte såg till att det fanns plats för skolor och förskolor – är att man har kunnat se byggnader som man kan köpa in och omvandla till skolor, som man har gjort nu. Det är också viktigt att se hur vi kan väga våra behov mot andra intressen som finns i kommunen av att få en fungerande stad som också innehåller gräsplaner, konstgräsplaner, bibliotek och alla sådana där saker. Det är också därför vi har ett stadsledningskontor, som väger av våra olika intressen mot varandra.

Jag kan som sagt garantera Lotta Edholm att jag på alla sätt som skolborgarråd kommer att ha tummen i ögat på dem som tillsammans bestämmer över hur mark ska disponeras i Stockholm.

Anförande nr 38

Borgarrådet E d h o l m (FP): Det är extremt oroväckande, för beslutet var att denna markplätt skulle användas inte till lokaler som skulle vara där hela tiden – permanenta lokaler – utan till sådana som skulle kunna användas under den tid det tar innan Godsfinkan, den större skolan, kan bli klar. Då finns två alternativ: Antingen får ett antal förskoleklasser gå till Värmdö gymnasium och den paviljong som planeras där eller så får man utrymma hela högstadiet på Sjöstadsskolan till Värmdö gymnasium vid Gullmarsplan.

Om man tövar på det sätt som skolborgarrådet gör är risken såklart stor att man faktiskt inte kommer att kunna få upp en paviljong i tid till i höst. Det blir väldigt besvärligt. Jag kan inte förstå varför Olle Burell inte kan ge ett besked i frågan i dag.

Anförande nr 39

Borgarrådet B u r e l l (S): Även om jag naturligtvis skulle önska att jag själv bestämde över varenda liten markplätt i den här staden, eftersom jag är arkitekt, är det inte jag som bestämmer. Det jag kan tala om här är att jag som skolborgarråd, som jag sade, har tummen i ögat på alla som förfogar över den här marken. Jag kommer att säkerställa att vi inte utrymmer en enda lokal som vi i dag har och som kan behövas i framtiden. Jag har krävt fram siffror från SLK där de bevisar att detta kan fungera på det sätt som nu har sagts. Men det är som sagt inte avgjort än.

*Fråga nr 3. Jämställd snöröjning*

Anförande nr 40

M a r i a D a n i e l s s o n (SD): Den 16 januari i DN Stockholm i år stod det att läsa att Stockholm inför jämställd snöröjning. I artikeln stod att kvinnor halkar oftare, troligen för att de promenerar och åker kollektivt mer än män, som väljer bilen. Miljöborgarrådet Helldén uttalar sig i samma artikel och håller med.

Den studie som artikeln baseras på – det stod inte i tidningen – är STRADA. Jag läste igenom den och fann att kvinnor som drabbas av fallskador på grund av halka i Stockholm bryter benen under dagtid, alltså inte på väg till och från arbetet. Männerna åker bil till och från arbetet i stället.

Hur är något jämställt när man bara prioriterar kvinnor, som dessutom inte är på väg till och från jobbet?

Anförande nr 41

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Herr ordförande! Det där var ett exempel på vad det handlar om. I Stockholm är det ungefär 1 500 personer per år som drabbas av att de ramlar och slår sig på våra gator i så kallade singelolyckor, där det är mer eller mindre allvarliga skador. 500 av dessa skadar sig för att de halkar när det är snö och is och annat. Två tredjedelar av dessa är kvinnor; det vet vi.

Detta handlar om möjligheten att ta sig fram. När man träffar stockholmare vet man att det oftast när det blir isbildning, snöar och så vidare är de som går, cyklar och åker kollektivtrafik som är dem som får stå tillbaka framför dem som tar sig fram med bil. Vi vet att när man sätter sig i en bil och åker och det har snöat en decimeter eller så är det inte något större problem. Man sänker hastigheten. Vad som möjligtvis händer är att man kan glida i väg, det kan bli lite plåtskador och så vidare. Men de som är ute i snön och pulsar ramlar, slår sig och får relativt allvarliga skador många gånger. Dessutom är det många som inte vågar sig ut. Vi vet av fördelningen av hur man rör sig i staden att kvinnor i mycket större utsträckning går, cyklar och åker kollektivt än män, som i mycket högre grad åker bil. Därför är detta en fråga om jämställdhet.

Om vi prioriterar om snöröjningen på ett sådant sätt att man kan ta sig ut och ta sig fram på ett enkelt och säkert sätt som gående, cyklande eller kollektivtrafikanter får vi en mer jämställd stad, om det är det detta handlar om.

Anförande nr 42

M a r i a D a n i e l s s o n (SD): Tack för svaret! Men jämställdhet för mig är inte att bara prioritera kvinnor. Jämställdhet handlar per definition om män, kvinnor och personer med funktionsnedsättning. Kan man inte röja gång- och cykelbanor bättre – vilket tydligen inte har gjorts, det måste bli kontentan av artikeln? Kan man inte göra detta och samtidigt fortsätta det goda arbetet att snöröja för bilen?

Det är inte bra att röja undan snön så att de som på dagtid går runt i staden – precis som vi talade om – inte bryter benen. Men man måste också se till samhällsnyttan och den ekonomiska vinningen av alla som kör bil – och då menar jag inte bara män – kommer fram och tillbaka från sitt arbete.

Anförande nr 43

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det här handlar såklart om prioriteringsfrågor. Alla trafikslag ska fram i vår stad; så är det.

Många gånger prioriteras just motorfordonen tidigare i processen. Det är det som detta handlar om – att göra en prioritering. Vi skulle kunna göra så att vi precis samtidigt går ut på alla 3 600 gator som finns i den här staden, otaliga trottoarer och cykelbanor och så vidare och snöröjer. Men det blir fruktansvärt dyrt. Det handlar alltså om *när* man gör saker och ting. Det är då fråga om att tidigarelägga gång- och cykelbanor och de ställen där kollektivtrafiken kör så att alla känner sig trygga och inte drar sig för att gå ut. Man ska inte heller dra sig för att sätta sig i bilen, och de som gör det kommer att känna sig trygga ändå när de sänker hastigheten och tar sig fram på ett bra sätt. Jag ser inget problem i det här.

Anförande nr 44

M a r i a D a n i e l s s o n (SD): Då får jag tacka för svaret.

*Fråga nr 4. Vägledning om industribuller m.m.*

Anförande nr 45

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Naturvårdsverket och Boverket har inkommit med nya rekommendationer och vägledningar vad gäller trafikbuller och

industribuller i syfte att samordna bullernormerna med anledning av de – det får man väl ändå säga – absurda konsekvenser som de olika riktlinjerna har fått vad gäller bostadsbyggandet.

Det är en välkommen samordning som nu föreslås. Den kom till eftersom alliansregeringen bad Naturvårdsverket och Boverket att komma överens i frågan. Inte minst har Naturvårdsverket föreslagit mildare krav gällande industribuller så att man ska kunna bygga mer i bullerutsatta miljöer. Kontoret välkomnar den nya vägledningen, och man föreslår ännu mer långtgående krav för att öka samordningen. Det är väldigt bra.

Jag blir dock förvånad när Miljöpartiet i stadsbyggnadsnämnden, och förmodligen då också i trafiknämnden på torsdag, kommer att rösta för kontorens gemensamma yttranden.

Min fråga till Daniel Helldén är denna: Har Miljöpartiet bytt uppfattning i bullerfrågan?

Anförande nr 46

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag skulle vilja säga så här: Buller är en otroligt komplex fråga. Buller är ett hälsoproblem som vi måste ta på allvar. Det är därför det nu har funnits ett antal utredningar som på olika sätt och med olika vinklar har tittat på frågan om hur man ska hantera buller vid bostadsbyggande och relationer mellan bilar, industri, flyg och allt vad det rör sig om.

Jag och Miljöpartiet har fortfarande linjen att detta är ett problem som vi måste ta på största allvar. Vi måste se till att det blir bra för de boende. Vi vet att det i frågan om industribuller finns ett antal aspekter som gör att det är extra komplicerat. Det har att göra med hur industribuller har en viss typ av ljud som slår till, som har höga och låga frekvenser och så vidare. Det är det som gör utredningen och frågorna extra komplexa.

Samtidigt har de rapporter och utredningar som finns visat att när det gäller bostadsbyggandet har många av de nya bostäderna fått en förmåga att bli bättre än gamla. Därför kan man förändra reglerna i förhållande till nya bostäder i de gamla. I utredningen föreslår man också en förändring när det gäller tiden. I dag får man inte bullra mellan klockan 22 och 07. Man flyttar det nu till 06. Det kanske inte är helt optimalt, men det är någonting som man ska gå vidare och titta på.

Vi har alltså inte ändrat linje. Buller är en komplex fråga, och vi måste ta den på största allvar. Men den teknik som finns i dag gör att vi kan se lite annorlunda på det.

Anförande nr 47

E r i k S l o t t n e r (KD): Här blir jag inte riktigt klok. Vi har inte bytt linje, säger Daniel Helldén. Ni hade en väldigt hög svansföring under hela förra mandatperioden vad gäller bullerfrågan. Nu står du här och säger att Miljöpartiet inte har ändrat uppfattning och att ni fortfarande är kritiska – så uppfattar jag det – till att man ändrar bullernivåerna. Man ska motverka buller i stället för att ändra reglerna.

Samtidigt går de tekniska kontoren faktiskt ganska långt i sina rekommendationer. Man godkänner Naturvårdsverkets och Boverkets nya vägledningar, men man tycker inte att de är tillräckliga. Man menar att man exempelvis ska likställa trafikbuller och industribuller när man ska bygga med tyst sida, bara för att ta en sådan åsikt som kontoren framför. Man säger också att det vore bra om man inte krävde tysta utomhusnivåer, alltså innergårdsmiljöer, om det exempelvis finns en tyst park vid sidan om.

Jag menar att det är ett svek mot era väljare, Helldén, om du påstår att ni inte har bytt åsikt. Hur kunde ni gå på kontorets tjänsteutlåtande?

Anförande nr 48

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det brukar vara så att man gör en bedömning av vad kontoren har skrivit, och så ser man om man ser att de resonemang som finns håller ihop. I så fall går man på det.

Det är fortfarande så att vi ska arbeta kraftigt för att förändra bullret vid källan. Det är någonting som vi håller på med när det gäller till exempel trafiken. Vi har som mål att minska biltrafiken i staden och utöka utrymmet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därmed får vi en bättre stadsmiljö. Vi säger också att vi ska sänka hastigheten på ett par av de centrala gatorna i staden. Det pågår ett sådant arbete.

Vi har nu en utredningsperson som håller på och tittar över hur vi ska kunna flytta över trafiken från Bromma till Arlanda. Därmed minskar vi bullervärdena, och vi skapar en bra miljö där det finns industri i förhållande till bostäder så att det inte skadar dem som bor där. Det är så viktigt för hälsan. Detta arbete gör vi för att se till att stockholmarna ska må bra.

Anförande nr 49

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Samtidigt som detta sker, enligt Miljöpartiet, går man på ett tjänsteutlåtande där man vill ändra bullerkraven väldigt mycket. Jag tycker att detta är bra – så att nu inte någon radiolyssnare, åskådare eller tv-tittare tror någonting annat! Men det är intressant, för vi har många gånger stått i denna talarstol och tagit bullerdebatten med Helldén, och det har låtit helt annorlunda. Exempelvis ville ni återremittera när vi skulle anta nya riktlinjer från Stockholms stad så att vi skulle kunna bygga med tyst sida också i industribullerutsatta miljöer, och inte bara i trafikbullerutsatta. Ni röstade emot detta, för ni ville återremittera ärendet.

Nu går ditt eget kontor, nämligen trafikförvaltningen, och föreslår än mer långtgående förändringar. Då sitter ni tyst och bifaller detta, men retoriken består. Det tycker jag är mycket av falsk marknadsföring.

Anförande nr 50

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag skulle inte säga att det är något problem med vad vi har sagt förut. Nu har vi möjligheten att se till att detta görs på rätt sätt. Det tycker jag känns skönt och jättebra. Nästa gång skulle jag rekommendera dig att ställa frågan till miljöborgarrådet Luhr, som är den som är expert på sådana här frågor.



*Fråga nr 4. Program för en sammanhållen stad*

## Anförande nr 51

B o S u n d i n (M): Ordförande, fullmäktige! Före valet var det mycket diskussioner om en sammanhållen stad, nämligen ytterstad-innerstad. Jag har två frågor till borgarrådet.

Varför har man tagit bort de extra satsningarna? För att påminna om vad det gäller handlar det om att vi under Alliansen satsade hundratals miljoner på olika ytterstadsprojekt, förutom det som finns i de så kallade påsarna i huvudbudgeten. Det handlar om Järvalyftet, Södervisionen och Hässelby-Vällingby-visionen. Detta var stora delar som omfattas inom spontanidrott, kultur och lovverksamheter utöver det som vi har i de ordinarie budgetarna samt kultur.

Stadsledningskontoret gjorde en utvärdering och kom med ett färdigt förslag för åren 2015–2020. Det första ni gjorde när ni tillträdde var att dra tillbaka det här.

Mina konkreta frågor är: Hur tänkte ni? Kommer förslaget tillbaka i en annan form?

## Anförande nr 52

Borgarrådet L i v h (V): Ordförande, fullmäktige och Bosse! Om du läste vår budget skulle du kunna se hur vi beskriver ärendet. Vi drog tillbaka det därför att vi inte tyckte att det var något bra underlag. Det byggde på ytterstadsvisionen och de dialogprojekt ni hade haft som vi inte tyckte hade en hög kvalitet. Vi vill göra någonting helt annat. Vi har inte dragit tillbaka resurserna.

Det vi vill göra – och det står i förslaget till vår budget – är att vi under 2015 i kommunstyrelsen kommer att presentera hur vårt program för en socialt hållbar stad, som vi kallar det, kommer att se ut. Vi kommer i det arbetet att inkludera en social hållbarhetskommission. Vi vill göra ett mycket djupare arbete än vad ni föreslog i förslaget om en sammanhållen stad. Vi återkommer till kommunstyrelsen med det.

Det viktigaste för oss är att vi inte ska göra en rad insatser. Det ska bygga dels på dialog med de boende, dels på en djupgående social analys enligt den modell man har gjort i Göteborg och Malmö.

## Anförande nr 53

B o S u n d i n (M): Det låter vackert. Men det är också så att det tar mycket tid att tillsätta utredningar. Det blir lite akut när vi har 2015 nu. Det är många av de här delarna som riskerar att haverera.

Sedan kan jag mer positivt notera att idrottsborgarrådet ändå har tagit till sig den delen och lovat resurser för idrottsaktiviteterna i åtminstone tre månader till dess att man vet vad som ska hända sedan. När det gäller de övriga verksamheterna är det mer oklart.

Du talar om budgeten. Det är klart att det behövs pengar. Jag noterar att före valet, under alla budgetdebatter i våra stadsdelar, fanns det gott om pengar som skulle satsas, som inte vi gjorde men som ni talade om. Det var hundratals miljoner, nästan 2 miljarder totalt. Det blev en tumme av det här. 200 miljoner mer än vi har ni satsat

i budgeten på stadsdelarna. Vissa stadsdelar får till och med mindre pengar i ökning än vad vi hade 2014.

#### Anförande nr 54

Borgarrådet L i v h (V): Först och främst vet du mycket väl att när det gäller de satsningar som rör ytterstaden har vi avsatt 20 miljoner för att implementera de satsningar som ni började på och som vi tycker är bra. Vi vill fortsätta med dem. Sedan ligger det extrapengar till stadsdelsnämnderna i den ordinarie budgeten.

Vi vill ha en social hållbarhetskommision, vilket har gett väldigt bra resultat i Malmö och Göteborg. Där fokuserar man på tre saker. Man fokuserar på barns och ungas uppväxtvillkor, på demokrati och inflytande i samhället samt på sociala och ekonomiska förutsättningar, som ska bli bättre för de människor som bor där. När det gäller demokrati och inflytande har vi satsat över 40 miljoner, som vi har delat ut till alla stadsdelsnämnder just för att man ska försäkra sig om att medborgarnas demokrati och inflytande ska öka. Det är ett område som ni totalt har försummat under dessa åtta år.

#### Anförande nr 55

B o S u n d i n (M): Det låter väldigt vackert. Vissa saker kommer ni naturligtvis att göra på samma sätt som vi gjorde i Alliansen. Ni tyckte att de var bra även om ni kritiserade det då.

Det här med pengar till stadsdelarna är dock lite ihåligt. Jag kan ta de stadsdelar där du själv och jag bor, Rinkeby-Kista och Spånga. Spånga får 30 miljoner mer jämfört med 2014. Det är inga pengar om man tar löneförhöjningar och volymändringar. Rinkeby-Kista har fått 20 miljoner mindre i pengar jämfört med vad vi satsade 2014 i ökning. Det måste till resurser om det du säger ska vara trovärdigt.

#### Anförande nr 56

Borgarrådet L i v h (V): Det är just därför vi vill inrätta en sådan social hållbarhetskommision som man har i Malmö. Det innebär att vi avsätter pengar regelbundet varje år för att kunna jobba förebyggande.

Det ni har gjort är att stoppa pengar här och där för att hejda vissa problem och katastrofer. Vi vill jobba helt tvärtom. Vi vill ha förebyggande arbete där medborgarna ska vara involverade, vilket de inte har varit i era ytterstadsprojekt. Man ska involvera forskare som tar reda på varför dessa klyftor i samhället uppstår. Varför är det så stora klyftor mellan ytterstad och innerstad? Vi vill arbeta på ett helt annat sätt än vad ni gjorde, och det kommer vi att presentera i kommunstyrelsen när vi presenterar den sociala hållbarhetskommisionen.

Syftet för oss är att minska alla de klyftor och det gap mellan ytterstad och innerstad som ert styre orsakade under åtta år.

#### *Fråga nr 5. Resurser till förskolor*

#### Anförande nr 57

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! Stockholm tillhör de kommuner i Sverige som har de allra minsta barngrupperna; det har vi varit stolta över. Nu

kommer signaler om att stadsdelsförvaltningen i Skarpnäck har fattat beslut om att utöka barngrupperna i två stora förskoleenheter så att dessa förskolor kommer att ha större barngrupper än det som fullmäktige har fattat beslut om. Detta är egentligen inte så konstigt eftersom de påslag som förskolan fick i budgeten var historiskt små.

Min fråga till skolborgarrådet är vilka åtgärder han tänker vidta för att se till att Skarpnäcks stadsdelsnämnd följer de riktlinjer som ett enigt fullmäktige har fattat beslut om, det vill säga 14 respektive 18 barn som max i våra förskolegrupper.

#### Anförande nr 58

Borgarrådet B u r e l l (S): Jag tackar Lotta Edholm för denna fråga. Jag har redan hunnit vidta åtgärder; jag har nämligen hört efter med ordföranden för stadsdelsnämnden i Skarpnäck hur man tänker hantera det här. Jag känner mig trygg med att man försöker hitta lösningar för att få ekonomi i den här delen av verksamheten.

Det kommer med ekonomin här i Stockholm, som är en stor stad med 14 stadsdelsnämnder, säkert att uppstå situationer där man tycker att det finns för lite pengar. Det handlar om de system för tilldelning av resurser vi har. Skarpnäck har till exempel, genom att det inte har varit så stor befolkningsökning där, lite mindre pengar än vad andra stadsdelar har enligt det system som vi har nu. I Skarpnäck har man också en hög andel behöriga förskollärare, vilket är jättebra. Men det kostar också mer pengar. Vi får se hur vi kan bygga upp framtida system så att det inte ska finnas någonting som hindrar en från att göra det man kan. Dessutom har man i Skarpnäck moderniserat förskolelokaler och bland annat byggt in tillagningskök. Det är också jättebra, men det innebär ökade lokalkostnader.

Det som är helt klart är att kommunfullmäktige, precis som Lotta Edholm säger, har fastställt ett mål. Det kommer att säkerställas att detta följs i alla stadsdelsnämnder. Om det är någon uppgift jag har som skolborgarråd är det att även här någonstans vara en blåslampa på dem som ansvarar för det praktiska genomförandet.

#### Anförande nr 59

Borgarrådet E d h o l m (FP): Herr ordförande! Det är väldigt bra om Olle Burell, skolborgarrådet, ser till att säkerställa att de riktlinjer som staden har slagit fast följs också i Skarpnäck, även om det verkar sitta långt inne just i den stadsdelen.

Alla stadsdelar har naturligtvis olika skäl för varför just den stadsdelen har högre kostnader. Är det inte att man har en hög andel förskollärare så är det att man har en låg andel förskollärare och vill rekrytera fler. Antingen har man gamla lokaler och det är dyrt för att de är dåliga eller så har man nya lokaler och då är det dyrt för att de är nya och kostar mycket pengar.

I grund och botten handlar detta framför allt om att Socialdemokraterna valde att lägga fram en budget som var så snål att stadsdelarna nu anser att de måste öka antalet barn i barngrupperna för att klara ekonomin. Det är det som Skarpnäcks stadsdelsförvaltning flaggar för.

#### Anförande nr 60

Borgarrådet B u r e l l (S): Det är klart att vi under perioden säkert kan hitta olika pressklipp, Twitter-tweets och brev och ställa frågor om sådana saker här i fullmäk-

tige. Men det är precis som jag sade: Det finns en dialog mellan mig och den berörda stadsdelsnämnden. Jag har ingen anledning att tro att de inte klarar ut detta utan att bryta mot kommunfullmäktiges riktlinjer. Det ska de inte kunna göra.

Att Lotta Edholm tar upp budgeten och det här med dålig tilldelning ter sig mer och mer löjväckande för varje gång med tanke på det oseriösa budgetförslag som Folkpartiet har lagt fram. Där finansierar man sina fantastiska satsningar, som alla andra skulle vilja göra men där det handlar om lite mer pengar, genom att ta ur Stockholms stads kassakista. Framför allt ter Folkpartiet sig som en solitär som kan bortse från det faktum att man skulle vara tvungen att regera tillsammans med tre borgerliga partier som har en mer seriös syn på budgetbalans.

Anförande nr 61

Borgarrådet E d h o l m (FP): Det är närmast patetiskt. Under de åtta år som jag var skolborgarråd minskade barngruppernas storlek kraftigt i Stockholms stad. Till skillnad från i de socialdemokratiskt styrda Malmö och Göteborg, där barngruppernas storlek hela tiden ökar, har vi under den här tiden dragit ned barngruppernas storlek. Det är jag väldigt stolt över.

Vi har hört här tidigare från talarstolen att Malmö och Göteborg framstår som ett föredöme i många frågor. Just på det här området hoppas jag verkligen inte att Malmö och Göteborg är ett föredöme för Socialdemokraterna, för då kommer vi att få kraftigt ökade barngrupper i förskolan i Stockholm igen. Det kostar faktiskt pengar att se till att vi har de här betydligt mindre barngrupperna än man har i övriga landet. Jag hoppas verkligen att Socialdemokraterna håller fast vid det och inte låter sig inspireras av sina partikolleger i andra kommuner runt om i landet.

Anförande nr 62

Borgarrådet B u r e l l (S): Herr ordförande! Jag ser inte att det är rimligt att uppta mer av kommunfullmäktiges tid med att svara på det snömoset.

*Fråga nr 6. Bostadsbyggande i Marieberg*

Anförande nr 63

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Enligt lokalpress ligger nu planarbetena kring Marieberg helt nere. Detta är mycket olyckligt. Det har planerats minst 1 500 bostäder i Marieberg. Det skulle ge boende åt fler tusen nya stockholmare, och det skulle också utveckla Marieberg och göra det mer stadsmässigt och mer likt övriga Kungsholmen.

På grund av nya regler kring Bromma flygplats är det inte möjligt att bygga skyskrapor i Marieberg. Det hade varit bra att kunna få en skyskrapa där, vilket var planerat. Men detta i sig äventyrar inte någon stadsmässig utveckling av Marieberg. Vi skulle naturligtvis kunna bygga bostäder även utan skyskrapa.

Nu är risken såklart att hela planarbetet kommer att ligga på is så länge osäkerheten om Bromma flygplats finns kvar. Det vore mycket olyckligt. Därför vill jag ställa frågan till Roger Mogert om vilka åtgärder borgarrådet avser vidta för att planarbetet i Marieberg ska återupptas så snart som möjligt.

## Anförande nr 64

Borgarrådet M o g e r t (S): Tack för frågan! Planarbetet ligger still på grund av att man inväntar riksintressepreciseringen. Det är precis som du säger; det är kopplat till Bromma och inflygningen till Bromma. Det är dock inte på något sätt kopplat till en fråga om Brommas kvarvarande eller inte, utan det utgår från nuvarande situation, det vill säga att Bromma är där. Det utgår från inflygningen.

Det hela kommer att preciseras i samband med det ärende vi nyligen tog i nämnden kring Krillans krog. Då får vi en sådan precisering. Efter det vet vi vilka förutsättningarna är, och då fortsätter planarbetet. Så enkelt är det.

## Anförande nr 65

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Riktigt så enkelt är det väl ändå inte. Om man beslutar sig för lägga ned Bromma flygplats kommer det exempelvis att vara möjligt att bygga en skyskrapa i Marieberg. Om majoriteten beslutar sig för att ha kvar Bromma flygplats kommer man att få bygga en annan typ av bebyggelse och förtäta Marieberg på ett annat sätt. Så länge osäkerheten om Bromma flygplats framtid finns kvar kommer det att vara väldigt svårt att planera Marieberg.

I samma artikel finns det uppgifter om att man inte heller på grund av bullernivåerna kommer att kunna bygga i Marieberg. Då måste man såklart utforma byggnationen på ett annat sätt. Det är självklart att vi kan bygga i Marieberg trots buller med ny teknik och nya bullerkrav. Om vi kan bygga vid Hornsbergs strand är det klart att vi kan bygga i Marieberg.

Jag tänkte höra om borgarrådet hade några fler tankar om hur framtiden i Marieberg kan se ut. Och när kan planarbetet i så fall återupptas?

## Anförande nr 66

Borgarrådet M o g e r t (S): Som sagt: När frågan om riksintresset blir utredd kan planarbetet påbörjas igen. Det är det svar jag kan ge. Man håller på med en riksintresseprecisering. Den kommer att bli färdig i samband med att man gör en sådan ihop med Krillans krog och den plan som vi tog. Efter detta kan man fortsätta planarbetet.

## Anförande nr 67

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Menar alltså borgarrådet att planarbetet kommer att se likadant ut oavsett om flygplatsen finns kvar eller inte?

## Anförande nr 68

Borgarrådet M o g e r t (S): Ordningen är sådan att det inte är jag som gör planarbetet, utan det är stadsbyggnadskontoret som gör det. Men om vi börjar nu gör man naturligtvis det utifrån de befintliga förhållandena. Det är det rimliga att göra. Man kan inte tänka bort flygplatsen så länge den finns där. Så är det.

*§ 13 Valärende, fyllnadsval*

Anförande nr 69

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Jag hoppas att jag går upp i rätt ärende. Ni har också fått det skriftligt att Kristdemokraterna nominerar Edvard Agrell som ersättare i stadsdelsnämnden i Hägersten-Liljeholmen.

*§ 16 Valärende*

Anförande nr 70

*S t i n a B e n g t s s o n* (C): Till S:t Erik Fiber AB nominerar Centerpartiet Bengt Hansson, Centerpartiet och till Stadsholmen AB Ragnhild Elfsö, Centerpartiet.

Anförande nr 71

*A n n - K a t r i n Å s l u n d* (FP): Fru ordförande! Jag ska göra precis tvärtom. Det måste ha blivit något fel någonstans när det gäller lekmannarevisorssuppleant i tre bolag. Det gäller Anser AB, Bostads AB Hammarbygård och Västertorp Energi AB där Kerstin Fredriksson har föreslagits. Så ska det inte vara, utan det ska vara vakant för Folkpartiets räkning.

*§ 24 Interpellation om konsekvenserna för Stockholm av att Bromma flygplats avvecklas (nr 2014:21)*

Anförande nr 72

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! Jag hänvisar till det utdelade svaret.

Anförande nr 73

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Tack för svaret! Tyvärr är det inte så mycket till svar på de frågor som jag har ställt. Jag har till exempel ställt frågan om vad finansborgarrådet tycker att Bromma flygplats betyder för Stockholms industri och handel. Jag har också frågat borgarrådet om hon så här efter valet tycker att Bromma flygplats ska finnas kvar eftersom borgarrådet före valet ansåg att flygplatsen skulle vara kvar.

Bromma flygplats är viktig för Stockholmsregionen. De flesta av dem som har verksamheter i Stockholm tycker att Bromma flygplats och tillgängligheten till en nära flygtrafik är mycket viktigt. Det har vi i staden fått till svar gång på gång när vi har ställt frågor om detta. Bromma är naturligtvis också mycket viktigt för övriga delar av landet. Det är inte en tillfällighet att ett antal socialdemokratiska kommunalråd runt om i landet är rätt bekymrade över vad som händer om Bromma läggs ned. Man kan lätt ana att inrikesflyget till ganska små orter knappast kommer att vara de mest prioriterade på Arlanda när man tvingas prioritera mellan olika fligheter.

Jag tycker att det är tråkigt att Bromma flygplats har blivit en del av ett politiskt spel på det sätt som nu har skett. I valrörelsen, och till och med efter valet, stod Socialdemokraterna fast vid att Bromma är viktigt för Stockholm och att Bromma ska vara kvar, men ändå gav man sig så lätt när det gäller flygplatsen. Sanningen är att det måste fattas beslut om Brommas framtid rätt snart. Många av dem som flyger där flyger i dag på dispenser som löper ut 2016. Då krävs det nya investeringar för att samma flygplan som redan flyger ska kunna göra det också framgent.

Nu har riksdagen fattat beslut om att Bromma ska vara kvar eller rättare sagt att den förhandlingsman som regeringen har tillsatt inte behöver tillsättas. Som en följdfråga till den här interpellationen vill jag fråga finansborgarrådet hur hon ser på detta. Vad ska stadens svar vara till den här förhandlingsmannen när man vet att en majoritet i Sveriges riksdag faktiskt är emot att flygplatsen läggs ned? Vilket svar ska vi ge på frågan: Vilken betydelse har flygplatsen för Stockholms stad? På vilket sätt ska staden agera fram till 2016 när det gäller de här nödvändiga investeringarna?

Tyvärr har majoritetens agerande i den här frågan lett till en mycket stor osäkerhet. Det vore roligt om finansborgarrådet kunde skingra en del av den osäkerheten.

Anförande nr 74

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Tack för interpellationen, borgarrådet Edholm! Jag var tydlig före valet, Bromma kommer inte att läggas ned under den här mandatperioden. Men vi vill sätta oss in i Brommafrågan på riktigt. Är det möjligt att göra någonting annat i framtiden på den plats där Bromma flygplats nu är lokaliserad?



Vi pratar om flyg till och från Stockholm. Jag är positiv till det och till att vi har många flygrörelser. Men frågan som ofta kommer upp är: Hur flyger vi under de så kallade peaktiderna, det vill säga när det är högtrafik på våra flygplatser? Det handlar om förmiddag och eftermiddag. I ärlighetens namn ska vi ändå säga att det går enklare att ta sig på spår till Arlanda än att ta sig från city till Bromma flygplats.

Vi ska stå för tillgänglighet med flyg. Det ska vara enkelt att komma till Stockholm, gärna över dagen. Det är viktigt när det gäller affärer och tillväxten i Stockholm. Det ska vara enkelt och tillgängligt. Jag tror inte att Bromma flygplats i framtiden har den absolut bästa lokaliseringen där den ligger i dag. Jag tror att vi ska utveckla den flygplats som har möjlighet att stå för de stora direktlinjerna till Asien, Europa och USA eftersom vi vill flyga så. Även från Luleå ska man kunna flyga till Arlanda och sedan vidare ut i resten av världen.

Vi vill titta på den här frågan med öppna ögon. Vi vill utreda frågan. Nu har Anders Sundström ett uppdrag från regeringen att se över möjligheterna att göra någonting annat på den plats där Bromma flygplats är lokaliserad i dag. Vi kommer att diskutera den frågan med regeringens utsedda person Anders Sundström. Han ska vara klar i oktober 2016. Då kommer vi att kunna diskutera frågan om Brommas framtid med ytterligare kunskap och ytterligare klokskap.

Nej, Lotta, Bromma flygplats kommer inte att läggas ned under den här mandatperioden.

#### Anförande nr 75

Borgarrådet E d h o l m (FP): Det är självklart att Bromma flygplats inte kommer att läggas ned under den här mandatperioden eftersom Sveriges riksdag inte anser att Bromma flygplats ska läggas ned. Det är bara staten som kan säga upp avtalet. Stockholms stad kan inte göra det. Jag glad för att vi fattade ett sådant beslut en gång i tiden när vi förlängde avtalet till 2038.

Karin Wanngård försöker sitta på två stolar samtidigt. Å ena sidan säger hon att Bromma är viktigt och å andra sidan att det måste komma något gammalt statsråd, någon gammal Folksamchef, och utreda detta åt Stockholm. Det kan vi väl göra själva. Det finns hur mycket utredningsmaterial som helst. Det är bara att läsa på. Det borde den här församlingen klara av. Vi behöver inte en utredare, och det har också Sveriges riksdag sagt. Det behövs ingen utredare därför att Bromma flygplats ska vara kvar.

Problemet för framför allt affärsflyget handlar inte om att det tar så särskilt mycket längre tid att sätta sig på tåget och åka till Arlanda än vad det tar att åka taxi till Bromma flygplats. Däremot är Bromma flygplats, genom sin litenhet och sin effektivitet, oerhört mycket snabbare jämfört med Arlanda när man är på själva flygplatsen. Bromma är en extremt väl fungerande flygplats. Det är svårt att jämföra dessa två flygplatser på samma dag.

Det är svårt att förstå varför Socialdemokraterna, som före valet tyckte att Bromma var en så viktig flygplats för staden och sade att den inte skulle läggas ned, nu helt och hållet har kovänt och börjat tala om helt andra frågor och helt andra lösningar på de här problemen. Det finns ett skäl till att Stockholm, som ligger i utkanten av

Europa, ändå klarar sig ganska bra och har en stark konkurrenskraft. Det är att vi har försökt att värna den konkurrenskraften. Jag säger inte att Bromma är den enda pusselbiten, men det är en viktig pusselbit om man frågar näringslivet i Stockholm. Och det måste vi faktiskt göra om vi ska behålla den tillväxt vi har.

Dessutom är det så att har man väl lagt ned en flygplats kommer man aldrig någonsin att kunna öppna den igen. Att hitta andra ställen att lägga flygplatsen på är en utopi. Om man inte ens klarar av att lägga en flygplats vid Hall utanför Södertälje, vilket var ett förslag för några år sedan, hur sjutton ska man då kunna hitta andra alternativa ställen runt om i Stockholm? Inte minst det parti som du samarbetar med, Miljöpartiet, är ju helt emot detta. Miljöpartiets kompisar i Sigtuna och Upplands Väsby vill inte ha Arlanda. De ser ju helst att de här miljötillstånden inte finns. Ingen vill bo i närheten av en flygplats. Läger man ned Bromma flygplats kommer man aldrig någonsin att kunna öppna den igen.

#### Anförande nr 76

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Det riktigt att vi kommer att göra någonting annat med marken vid en nedläggning av Bromma flygplats, och det är markresurser vi så väl behöver.

Du tar upp en viktig fråga som jag verkligen vill ska belysas i den här utredningen framöver. Räcker terminal 4 på Arlanda till för inrikesflyget? På Bromma tar det ungefär tio minuter från det att man kommer dit till dess att man sitter på flygplanet. Är det den effektiviteten vi måste säkerställa på Arlanda för att man ska kunna välja att flyga dit? Eller är det andra delar som vi måste titta på? Hur säkerställer vi att det blir flygplan – jag säger absolut inte på något sätt att flygplan är miljövänliga – som medför mindre miljöförstörelse än i dag? Hur kan vi säkerställa att vi minimerar bullret kring flygplatsen?

Det finns många osäkerhetsfaktorer som jag gärna vill veta mer om innan jag fattar beslut om Bromma. Jag tycker att det är lite olyckligt att det antingen ska vara ja för alltid eller nej redan i går i Brommafrågan. Det är inte riktigt där jag står i Brommafrågan. Jag är öppen för att titta över vad vi kan göra med Bromma flygplats. Hur säkerställer vi att det finns jobb och tillväxt i Stockholmsregionen, som borgarrådet Edholm är så orolig för? Hur kan vi säkerställa att vi fortfarande kan ha många flygrörelser och att vi kan utveckla flyget till och från Stockholm?

Vi behöver mer klokskap i den här frågan för att förhoppningsvis kunna enas om vad som är bäst för Stockholm i framtiden. Vad är bäst för Stockholmsregionen om 10, 20 och 30 år? Jag tror inte, men det vill jag ha svar på, att den bästa lösningen i framtidens Stockholm är att ha Bromma flygplats lokaliserad på den plats där den ligger i dag. Man måste kunna höja blicken och få in mer kunskap i Brommafrågan för att våga fatta de beslut som krävs för Stockholm, näringslivet och tillväxten i Stockholmsregionen.

#### Anförande nr 77

Borgarrådet E d h o l m (FP): Det enda Socialdemokraterna har lyckats åstadkomma med hela den här hanteringen är att näringslivet i Stockholm nu är genuint osäkert på vad som kommer att hända i den här frågan. Det är naturligtvis min förhoppning att riksdagen står fast vid att Bromma inte ska läggas ned.

Karin Wanngård försöker få det till att Bromma skulle leva för evigt, men så är det inte. Vi har ett avtal som löper till 2038, och långt innan dess måste vi göra allt det som Karin Wanngård säger för att säkerställa detta. Men det hade vi inte alls behövt göra genom att redan nu skapa så mycket osäkerhet som finansborgarrådet faktiskt gör i den här frågan. Jag tycker tyvärr också att finansborgarrådet nu är mycket mer kritisk mot Bromma flygplats än vad hon var i valrörelsen när hon sade att Bromma flygplats inte skulle läggas ned. De beskeden gav hon gång på gång till näringslivet i valrörelsen. Jag tycker att det är häpnadsväckande att man kan ändra åsikt under så kort tid.

Vi i Stockholm behöver inte hjälp för att utvärdera Bromma flygplats. Det kan vi göra själva, och vi måste göra det förr eller senare i alla fall. Det behövs inte en gammal avdankad Folksamdirektör för det.

Anförande nr 78

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Jag hade inte tänkt gå upp i den här debatten. Vi har ju debatterat detta ganska länge tidigare i eftermiddag. Men Lotta Edholm har en förmåga att prata om den här frågan på ett sätt som gör mig lite förundrad. Nu när det gäller utvärderingsfrågan är det en fråga som bara vi i Stockholm ska titta på. Såvitt jag vet har den gamla majoriteten, det vill säga dagens opposition, inte på något vis utvärderat eller tittat på dessa frågor. De har varit fullständigt ointresserade av dem.

För det mesta brukar man säga att Bromma är en riksangelägenhet, och då är det klart att vi ska ha en nationell samordnare som tittar på frågan och diskuterar den med Stockholm och länet och tittar på hur det ska vara med flygkapaciteten i landet. Det är helt självklart. Jag är förvånad över att Lotta Edholm pratar på det här sättet.

Lotta Edholm säger hela tiden att detta är någonting som är nödvändigt. Flygplatsen måste vara kvar. Samtidigt svajar ni i frågan om huruvida flygplatsen kanske ska läggas ned 2038. Om Lotta hade tittat på vad Swedavia har gjort hade hon sett de har planerat för flygplatsen långt efter det datumet.

Det här handlar om att säkerställa tillräckligt mycket plats för att bygga i Stockholm så att vi kan utveckla staden och landet. Får vi inte de bostäder vi behöver och kan vi inte utnyttja den här marken kommer vi att få problem. Det här är en viktig pusselbit för att klara den lösningen. Därför är jag mycket glad, och jag vet att många andra i staden också är det, över att vi nu har en statlig samordnare som ser över detta. De gäller också de 80 000 människor i Stockholm som dagligen är störda av flygbullret. Lotta Edholm pratar om Arlanda. Det är också ett problem och någonting som man bör lösa.

Det kan också vara bra att veta att man tittar på och projekterar för nya terminaler på Arlanda som ska göra att det går smidigt och snabbt. Den frågan är överspelad. Ni som har varit på Arlanda vet att det finns terminalerna 2, 3, 4 och 5. Terminal 1 är på gång.

Anförande nr 79

B j ö r n L j u n g (FP): Fru ordförande, åhörare, fullmäktigeledamöter och borgarrådet Daniel Helldén! Med förlov sagt är ni mycket ärliga i den här frågan. Ni

har sagt att Bromma borde avvecklas och att ni ska bygga bostäder där för att klara det bostadsbyggnadsmål som ni har satt upp. Jag tycker att det är okej. Men vi klarar bostadsbyggnadsmålet utan att ta Bromma i anspråk. Det har vi visat många gånger, och det finns många utredningar som visar det.

Bekymret med Miljöpartiet är att ni i princip är emot inrikesflyget. Ni har sagt att allt inrikesflyg söder om Sundsvall inte behövs. Det är inte riktigt så som övriga Sverige ser på detta. Det är ganska många i större och mindre kommuner i Mellansverige, Karlstad till exempel, som har ett stort behov av närflyg. Det gäller också en rad kommuner nedåt, till exempel Kalmar, Växjö och så vidare.

När det gäller de tekniska förutsättningarna på Arlanda är det rätt bekymmersamt om man antingen vill tumma på flygsäkerheten eller bygga en bana till på Arlanda. Det här handlar inte om en terminal till. Sanningen är att fler flygplan än i dag kan inte starta och landa per tidsenhet. Det säger Swedavia, och de ställer inte Bromma och Arlanda mot varandra, utan de talar om flygsäkerhet. De talar om flygplan som krockat och höll på att krocka på plattan på flygplatsen under de senaste åren. Samma sak säger vi om våra tunnelbanesystem. Det går inte att köra tunnelbanetåg hur ofta som helst, men signalsystemet går att pressa och optimera ännu mer. Dess värre är flygsäkerheten mycket allvarlig, och enligt experterna kan man inte göra mer.

Rent politisk är det däremot ett bekymmer för Miljöpartiet eftersom vi vet att Miljöpartiet i både Sigtuna och Upplands Väsby motsätter sig att det blir fler flygrörelser på Arlanda. De vill, liksom Miljöpartiet i övrigt, helst avskaffa inrikesflyget och därmed få färre flygrörelser på Arlanda.

Moral är bra, men dubbelmoral är inte dubbelt så bra.

Anförande nr 80

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det här handlar bara om att vi visar att det är möjligt att flytta över flygtrafiken från Bromma till Arlanda och därmed behålla den trafik som finns i dag och skapa den utveckling som behövs i framtiden. Vi är mycket noga med att påpeka att det här handlar om bostadsbyggandet i Stockholm. Det är en viktig utvecklingsfråga för den här staden och för hela riket, och vi klarar att stå på båda dessa ben samtidigt.

Jag vill understryka att det är en central fråga för hela Sverige. Björn Ljung pratar om det bostadsmål som de satte upp när de satt i majoritet. Som jag sade tidigare är det en teoretisk beräkning som man har gjort. Man har egentligen inte tittat på var man ska lägga de här bostäderna. Vi har däremot tittat på det. För att klara detta på ett bra sätt behöver vi den här marken. Jag tycker att ni också borde titta på detta och se den potential och den fantastiska möjlighet som finns här.

Det blir mycket tekniskt när man pratar om Bromma. Ganska nyligen fick Arlanda ett nytt tillstånd som gör att de nu kan använda bana 3 fullt ut. Det har man inte kunnat göra med det tidigare tillståndet. Därmed har man möjlighet att ha många fler flygrörelser samtidigt. Det kan man läsa på deras hemsida.

Jag vill upprepa det som jag har sagt tidigare i dag. Det finns en stor flygplats i London som heter Heathrow. Den har två landningsbanor, och Arlanda har tre. Heathrow har dubbelt så mycket trafik.

Anförande nr 81

B j ö r n L j u n g (FP): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Jag kanske ska börja med att påminna borgarrådet Helldén om att London också har London City Airport, Stansted och ytterligare någon som jag precis tappade namnet på.

Det intressanta är ju att Miljöpartiet och Daniel Helldén gör sig till tolkar för flygsäkerhet på ett häpnadsväckande sätt. Ni säger er vara större experter på flygsäkerhet än experterna själva. I det här sammanhanget ställdes frågan: Kan ni nu ta hand om trafiken på Bromma när ni får använda bana 3? Svaret var ett entydigt nej. Det går inte under högtrafiktiderna.

Varför måste man flyga just då? Jo, därför att i någon annan del av Sverige väntar några som man ska träffa på morgonen. Sedan ska man vara där under dagen och hinna hem för att förhoppningsvis träffa barn och lägga barn eller rent att hinna komma hem så att det går att hämta barn på förskola och fritis. Det är så vi moderna människor i Stockholms stad fungerar.

Om man tror att man kan lura stockholmarna och säga att med en terminal till och genom att använda bana 3 har Miljöpartiet löst problemet. Men flygsäkerhetsexperterna säger någonting annat. Jag litar mer på de neutrala flygsäkerhetsexperter vi har än på Miljöpartiet i den här frågan. Den saken är alldeles klar.

*§ 25 Interpellation om Förbifart Stockholm (nr 2014:22)*

## Anförande nr 82

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! Jag hänvisar till det utdelade svaret.

## Anförande nr 83

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Sällan har väl en interpellation varit mer överspelad än just denna. Det beror dock inte på finansborgarrådet eller den nu styrande majoriteten, utan det beror på Sveriges riksdag som tyckte att det var viktigt att Förbifarten skulle byggas och att man skulle sluta med tramsigheterna att stoppa ett bygge som redan pågick.

Jag tycker att det är bra att Karin Wanngård slår fast att Förbifarten ska byggas, men sedan tycker jag att det är lite tråkigt att hon, när hon har slagit fast det, sedan i en lång litania pratar om att det ändå vore bra med den här förhandlingen och beklagar att landstinget inte vill vara med på detta. Jag tycker i stället att man som finansborgarråd skulle kunna säga att det ibland är bra att det finns en riksdag som gör att man slipper fatta en massa dumma beslut tillsammans med partier som är tillväxtfientliga och som faktiskt inte vill ha Förbifarten. Under många år har Alliansen och Socialdemokraterna varit överens om att den här vägen är viktig för Stockholm, inte minst för att de södra och norra delarna av vår region inte ska glida isär än mer.

Men som sagt var, det här måste vara världens mest överspelade interpellation.

## Anförande nr 84

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Förbifarten kommer att byggas. Det ser jag fram emot, men eftersom borgarrådet Edholm har interPELLERAT i frågan ser jag naturligtvis även fram emot att få springa tunnelloppet i Förbifarten tillsammans med borgarrådet Edholm. Du får se det som en utmaning.

## Anförande nr 85

Borgarrådet E d h o l m (FP): Jag kan på heder och samvete säga att den utmaningen kommer jag absolut inte att anta.

*§ 26 Interpellation om Bromma flygplats, Förbifarten och Slussen (nr 2014:23)*

## Anförande nr 86

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige, interpellant! Jag hänvisar till det utdelade svaret.

## Anförande nr 87

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Det kan ju bli en och annan upprepning här. Det är många som vill ställa frågor om dessa ämnen. Mitt ingångsvärde är dock något annorlunda, nämligen att jag tycker att det är väldigt svårt att få ett gemensamt besked från majoriteten. Det beror mycket på vem man lyssnar på.

Nu är det klart att Förbifarten kommer att byggas. Inför och efter valet var Socialdemokraterna mycket tydliga med att Förbifarten kommer att byggas. I samma fråga sade Miljöpartiet att Förbifarten är ett monster som aldrig kommer att bli av. Nu är det dock klart att Förbifarten blir av och att den frysning som regeringen fattade beslut om inte blev så långvarig som vi hade befarat. Därmed kan vi spara pengar åt skattebetalarna. Men detta är en stor förlust för Miljöpartiet, och de lär kräva betalt på annat håll.

Det har också varit väldigt många olika besked om Slussen. Frågan bereds, eller begravs, nu i en så kallad expertgrupp. Det ska bli mycket spännande att se vad den kommer fram till i slutet av veckan. Men det tycks ha funnits olika meningar även här om vad den ska göra. Socialdemokraterna var tydliga med att antagen detaljplan ligger fast och att det är den som gäller, medan Miljöpartiets representant i exploateringsnämnden säger att han förutsätter att expertgruppen utreder plan B och ser det som ett realistiskt alternativ.

När det gäller Bromma flygplats har verkligen de olika beskederna haglat som spön i backen. Ministrarna Löfven och Damberg säger att Bromma flygplats absolut inte kommer att läggas ned och att Bromma flygplats är mycket viktig för tillväxten och möjligheten att leva i hela landet. Samtidigt har regeringen, mot riksdagens beslut, utsett en förhandlingsperson som ska förhandla med kommuner som vill lägga ned flygplatsen, och nu ska Stockholm förhandla med Anders Sundström. Mellan raderna kan man läsa att Wanngård inte är så intresserad av att stänga flygplatsen, och före valet var beskedet mycket klart att flygplatsen inte skulle läggas ned. Samtidigt är det så att hela Miljöpartiets bostadslöfte står och faller med att Bromma flygplats ska läggas ned. Förhandlingspersonen är uppenbart en kompromiss mellan Miljöpartiet och Socialdemokraterna.

I frågan om Förbifarten vann ni, Karin Wanngård, men nu är frågan om det blir Slussen eller Bromma flygplats som ni får offra för att hålla samma den rödgröna majoriteten.

## Anförande nr 88

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Tack för din effektivitet att diskutera dessa tre frågor samtidigt, Erik. Vi ska naturligtvis försöka att hålla debatten i gång.

Det öppnades en möjlighet att se över finansieringen av Förbifarten. Jag står fast vid att jag anser att vi ska använda mer av trängselskattintäkterna till kollektivtrafik. Vi ser överfulla tunnelbanetåg och fulla bussar. Vi behöver mer kollektivtrafik i Stockholm. Ett ypperligt sätt att åstadkomma detta var att följa det folkomröstningsresultat som sade ja till trängselskatt i Stockholm och lägga mer resurser på kollektivtrafiken. Det var det som regeringen öppnade för, men majoriteten i Stockholms län landsting stängde den möjligheten, och därför är den nuvarande finansieringen fortfarande gällande. Jag kommer att fortsätta att kämpa för mer resurser till kollektivtrafiken i Stockholm.

Vi har sett att kostnaderna för Slussen har skenat från 8 miljarder till över 9 miljarder kronor. Jag tycker att det minsta man kan göra med en sådan kostnadsökningstakt är att se över Slussenprojektet. Det sitter en oberoende expertgrupp och tittar på detta. Vi vet inte vad den håller på med, ni vet inte vad den håller på med, men den kommer att lägga fram en rapport. Då kommer vi att få reda deras analys av vad vi kan göra vid Slussen. Jag tänker inte gå händelserna i förväg. Vi kommer att få rapporten i slutet av januari. Jag ser med spänning fram emot vad den expertgruppen kommer fram till.

Vi får inte lägga ned Bromma flygplats och flyget i Stockholmsregionen om det hotar jobb eller tillväxt. Vi kommer inte att dra bort förutsättningarna att flyga till och från Stockholm och kunna ha möten över dagen i Stockholm, men det tål att ses över och fundera över hur vi kan växa på bästa sätt. Jag tror inte att Bromma flygplats lokalisering är den bästa i ett växande Stockholm i framtiden. Jag tror inte det, men jag säger ”tror”. Nu ser jag fram emot den utredning som görs och de svar som vi kommer att få på alla frågor. Är det möjligt att ha flyg, jobb och tillväxt och kunna expandera med alla skolor, förskolor och lägenheter vi behöver?

Anförande nr 89

**Erik S l o t t n e r** (KD): Ordförande! Det gäller detta med att se över finansieringen av Förbifarten. Att komma nästan tio år efter att en finansiering är beslutad och se över den är att skapa oreda och osäkerhet. Jag såg aldrig det som ett seriöst förslag egentligen utan som en dålig, icke hållbar kompromiss mellan regeringspartier som i grunden tycker väldigt olika. Den ena kallar projektet en nödvändighet för Stockholms framtid och tillväxt, och den andra kallar samma projekt för ett monster som snarare riskerar att hota Stockholms utveckling. Detta blev en dålig kompromiss.

Staten kom inte till landstinget med ett erbjudande om mer statliga pengar till Förbifarten för att vi skulle kunna lägga mer trängselskatter på kollektivtrafiken. Det var fullkomligt meningslösa förhandlingar som fördes av några symboliska skäl. Det var ett spel för gallerierna och absolut ingenting annat. Vi har en finansiering för Förbifarten. Trängselskatter har betalats in i nästan tio år. Stora delar av dem ska gå till Förbifarten. Nu har vi förhandlat fram nya trängselskatter från 2016. Vi höjer trängselskatterna, och även Essingeleden kommer att beläggas med trängselskatter. De pengarna kommer att användas till en kraftig utbyggnad av tunnelbanesystemet. Från 2016 och framåt kommer trängselskatten att gå till kollektivtrafik, och det tycker jag är mycket bra.



Min interpellation handlar om de olika beskederna när det gäller Slussen. Ett majoritetsparti säger väldigt tydligt att liggande detaljplan för Slussen gäller, och ett annat parti säger att vi absolut ska utreda Slussen plan B och förutsätter att expertgruppen gör detta. Skulle vi följa Slussen plan B måste vi riva upp detaljplanen och anta en ny detaljplan, och därmed skulle hela projektet försenas. Det måste ändå vara besvärande att som finansborgarråd ha regeringspartier i sin egen koalition som ger helt andra besked än vad man själv gör.

Jag undrar vem som ska avgöra om en nedläggning av Bromma flygplats hotar jobb och tillväxt. Lyssnar vi på näringslivet är det självklart. Inom näringslivet är man livrädd för ett beslut om att Bromma flygplats ska läggas ned. Är det Anders Sundström som är utsedd av regeringen, där Mehmet Kaplan är ansvarig minister för detta, som ska avgöra om Stockholms tillväxt hotas av en nedläggning av Bromma? Eller vem är det Karin Wanngård lyssnar på egentligen?

#### Anförande nr 90

Borgarrådet Wanngård (S): Ordförande, fullmäktige! Förhoppningsvis lyssnar vi på den utredning som kommer fram med ingångar till hur Stockholm ska kunna växa med jobb, tillväxt, bostäder, förskolor, parker och allt det som vi behöver inrymma inom stadens gränser. Vem avgör frågan? Till viss del är det naturligtvis regeringen. Det är regeringen som äger avtalet till 2038. Det är mycket riktigt det som har sagts tidigare i debatten. Vi kan inte ensidigt säga upp det avtalet, utan det är ett avtal som gäller till 2038, och regeringen, och därmed Sveriges riksdag, äger det.

Som politiker vill jag vara med i den utveckling och det visionsarbete som jag kan se fortsätta långt efter det att jag har slutat med politiken. Det handlar om det som gäller för Stockholm femtio år och hundra år framåt. Vi kan inte stanna och säga att det är bäst som det är nu och att det aldrig kommer att förändras. Jag tror att vi kommer att transportera oss på ett miljösmartare sätt i framtiden och att tåg som går fortare från A till B kommer att göra att vi kan välja det i stället för flyget. Jag tror att flyget kommer att bli bättre och inte släppa ut så mycket föroreningar och bullra så mycket som i dag. Det kanske också gör det lättare att bo intill en flygplats. Det visionsarbetet vill jag bära för Stockholm. Att då utreda frågan om Bromma flygplats framtid – det ska vara klart i oktober nästa år – ser jag som en liten del för att kunna diskutera visionen om Stockholm, hur vi reser i framtiden, hur vi transporterar oss och hur vi säkerställer att vi använder marken på det effektivaste sättet.

Vi måste säkra jobb och tillväxt alla gånger i veckan för en växande Stockholmsregion. Jag är villig att bli ännu klokare i denna fråga för att kunna återkomma till diskussionen om vad vi fattar för beslut i dag som påverkar Stockholm långt in i framtiden.

#### Anförande nr 91

Erik Slottnér (KD): Ordförande! Jag tror att den här utredningen och förhandlingspersonen som ska hålla på fram till oktober nästa år snarare är ett sätt att begrava en fråga och begrava eventuella stridigheter inom majoriteten. Regeringen är inte intresserad av att lägga ned Bromma flygplats. Självaste statsministern har visat oro för om Bromma flygplats skulle läggas ned. Näringsministern, Micke Damberg, såg helt bedrövad ut i teverutan när ni förhandlade om den här frågan. Han var

mycket orolig för vad som skulle hända med landsbygden och med Stockholms näringsliv.

Det skapar också en osäkerhet inom näringslivet. Det har jag sagt många gånger i den här frågan, och jag säger det igen. Det är inte säkert att näringslivet litar på Karin Wanngård när hon säger att man inte lägger ned Bromma flygplats om det skadar ekonomi och tillväxt eftersom det är en subjektiv bedömning. Lyssnar man på Miljöpartiet säger de att detta utvecklar tillväxten eftersom det tillkommer bostäder och annat. Lyssnar man på Stockholms Handelskammare menar de att det vore förödande och skulle hota 20 000–25 000 jobb. Det är klart att det beror på vem man lyssnar på och vilket synsätt man har på tillväxt och ekonomi. Jag tror inte att de beskedet lugnar svenskt näringsliv.

Det planeras en förlängning av tvärbanan norrut till Kista och Helenelund. Den ska gå via Bromma flygplats. Vad händer med den tvärbaneförlängningen? Den kan inte byggas under de kommande åren om ni ska börja bygga bostäder där 2040 eller 2050 beroende på när man kan bygga bostäder där.

Det finns också en annan skillnad, Karin Wanngård. Socialdemokraterna klarar av sina bostadsmål. Vi har ett gemensamt mål på 140 000 bostäder till 2030. Det klarar både Alliansen och Socialdemokraterna av i våra planer utan att bebygga Bromma flygplats. Det gör inte Miljöpartiet, och där har ni också en skillnad inom majoriteten på 50 000 bostäder 2030.

*§ 27 Interpellation om majoritetens ambitioner för att minska olovlig frånvaro i skolan (nr 2014:24)*

Anförande nr 92

Borgarrådet B u r e l l (S): Fru ordförande! Jag ber att få hänvisa till det utdelade svaret.

Anförande nr 93

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Tack för svaret! Den här interpellationen väcktes när det stod klart att Socialdemokraterna hade tagit bort indikatorerna och aktiviteterna som rör olovlig frånvaro i stadens budget. Den person som lyssnar på den här diskussionen undrar kanske vad indikatorer och aktiviteter är. Jag kan berätta att fullmäktige varje år slår fast ett antal saker som man tycker är extra viktiga att mäta. Till det kopplar man också aktiviteter, det vill säga vad man ska göra för att saker och ting ska komma på rätt spår.

Jag anser att ett av de största problemen i svensk skola i dag är att alldeles för många elever är frånvarande från lektionerna. Vi har genomfört ett ganska omfattande arbete i Stockholms stads skolor under de senaste åren för att komma till rätta med detta, och frånvaron har också minskat. Jag tillhör dem som tror att det ibland är viktigt att vi politiker slår fast vad vi tycker är viktigt, och skolk var faktiskt någonting som verkligen engagerade fullmäktige. Det var viktigt. Därför var det mycket olyckligt att detta togs bort ur den budget som nu ligger.

Olle Burell sade då att man skulle slå fast de här indikatorerna i verksamhetsplanen i utbildningsnämnden, det vill säga att frågan om olovlig frånvaro i våra skolor blir endast en fråga för utbildningsnämnden och dess ledamöter. Så har också skett. Jag tror att detta kommer att mätas även framgent, men det finns inte en enda aktivitet kopplat till detta. Det finns inga idéer om hur man ska fortsätta att minska frånvaron i våra skolor, och då blir det inte heller särskilt mycket gjort. De frågor som man tycker är viktiga måste man också ha aktiviteter kopplade till för att skolor, förvaltning, lärare och så vidare ska se att detta är vad utbildningsnämnden tycker är viktigast.

Detta förvånar egentligen inte mig. Socialdemokraterna har aldrig varit intresserade av att mäta skolk eller av att komma till rätta med skolk. Man har aldrig lagt fram några förslag om hur man ska kunna komma till rätta med den olovligen frånvaron, utan man har i stället dolt den i ett snömos som mest handlar om att det är synd om de elever som skolkar. De flesta av oss som har barn och känner många ungdomar vet ju att rätt mycket olovlig frånvaro är ren slentrianmässig frånvaro som man väldigt lätt kan stävja och dessutom se till att den inte utvecklas till en mer allvarlig frånvaro.

Anförande nr 94

Borgarrådet B u r e l l (S): Fru ordförande! Tack för den här interpellationen, Lotta Edholm! Det viktiga för oss i den nya majoriteten och, som jag uppfattar det, hela kommunfullmäktige måste ändå vara att mäta och följa skolresultaten. Var och en förstår ju att bra skolresultat kräver närvaro. Därför måste vi självfallet bekämpa ogiltig frånvaro.

Då kommer vi till den fråga som jag tycker är viktigare – det förvånar kanske inte mig att Lotta Edholm inte lyfter upp den – nämligen att diskutera frånvarons orsaker. Varför är man frånvarande?

Det finns i dag en utbredd stress i skolan hos lärare, hos skolledare och hos elever och deras föräldrar. Det är många som känner otillräcklighet. Vi ser en ökad ohälsa. Det är många som uppger att de lider av mobbning och socialt utanförskap. Det är detta som vi försöker angripa och komma till rätta med genom vår budget och vår skolpolitik. Vårt mål är naturligtvis lyckliga, harmoniska och motiverade barn och ungdomar som vill komma till skolan självmant och som får uppmuntran och stöd för att vilja komma tillbaka till skolan när de hamnar i en situation som känns för svår.

Här görs det, precis som Lotta Edholm är inne på, många goda insatser i Stockholms skolor. Jag har själv varit i Bredäng och suttit ned en bra stund med alla de vuxna som jobbar närmast dem som behöver det här stödet, de som jobbar med elevhälsa på olika sätt. Det är positiva förebilder som utbildningsförvaltningen, och kanske vi alla, borde sprida ännu mer till de skolor som inte har kommit lika långt. Det känns mycket viktigare än den här markeringen av frånvaron som det viktigaste.

Vi vet att det finns kuratorer i Stockholms skolor som har 500 eller kanske upp emot 1 000 elever att stödja. Det är naturligtvis helt ohållbart. Det är därför som vi i vår budget satsar på ökade resurser till elevhälsan. Det är också därför vi gör en satsning i årskurserna F-3 i den första budget som vi har kunnat lägga fram i Stockholms stad.

Ogiltig frånvaro är i någon mening skolans misslyckande och kanske hemmens misslyckande. Därför måste det också vara en tät dialog mellan hem och skola så att man tillsammans kan försöka förstå vad det är som gör att den här tjejen eller killen inte vill gå till skolan när man borde göra det. Det är detta, fru ordförande, som jag vill framhålla som det viktigaste.

Anförande nr 95

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Det är klart att skolborgarrådet har rätt när han säger att skolresultaten är det absolut viktigaste, men vi vet också att olovlig frånvaro, skolk, är en av de viktigaste indikatorerna när man tittar på hur det kommer att gå framöver i livet för ett barn. Att barn inte är närvarande i skolan är en stark indikator på att det faktiskt kan gå ganska illa senare i livet. Tar man inte itu med detta från början när barnen är små riskerar man att få väldigt stora problem senare.

Olle Burell har helt rätt när han radar upp alla de problem som finns i våra skolor och säger att man måste göra någonting åt det. Men då kan man ju tycka att Olle Burell själv kanske skulle ha några idéer i verksamhetsplanen om vad man bör göra ute på skolorna. Nu finns det en indikator som säger att skolket ska minska ytterligare, men det finns inga idéer om vilka ytterligare åtgärder som skolorna ska vidta.

När Olle Burell fick en fråga om man dessutom tänkte ta bort redovisningen av ogiltig frånvaro i betygen var hans ryggmärksreflex att det skulle man absolut göra. Det skulle inte redovisas i några terminsbetyg, för det behövdes minsann inte. Sedan gick det väl ett halvt dygn, och då fick Olle Burell reda på att det står i skollagen att

detta ska göras. Dessutom var regeringen inte det minsta intresserad av att förändra detta eftersom man får upp frågan på dagordningen, ser till att skolorna blir mer engagerade och framför allt får föräldrar att bli mer engagerade när man agerar på det sättet. Jag är helt övertygad om att det faktum att fler och fler skolor skickar sms till föräldrarna när barnen inte är skolan har varit avgörande för att vi har kunnat minska den olovliga frånvaron. När föräldrar får en omedelbar reaktion, och det är också en säkerhetsfråga, kan man också själv reagera omedelbart och fråga sitt barn: Var är du nu? Det har jag själv gjort understundom.

De här frågorna är viktiga, men man måste ha idéer om hur man ska gå vidare. Då kan man inte lämna det till en stor textmassa eller till ord här i fullmäktigesalen. Man måste ha idéer om hur skolorna ska kunna lösa detta. Det är det som saknas i den budget vi antog i höstas och tyvärr även i den verksamhetsplan som vi ska anta i utbildningsnämnden på torsdag.

#### Anförande nr 96

**F r e d d y G r i p (V):** Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Det är lite beklämmande att höra Lotta Edholm säga att majoriteten saknar tankar och idéer om hur vi ska minska frånvaron. Jag är själv lärare, och jag vet att det är viktigt att eleverna är närvarande för att de ska tillgodogöra sig undervisningen. Det är helt avgörande för hur det ska gå för dem. Men hur får vi eleverna att vara närvarande? Jo, vi ger möjligheter för lärare att ge dem en undervisning som eleverna vill ta del av. Vi ger möjlighet för elever att må psykiskt bra i skolan så att de orkar vara i skolan. Det finns så många andra saker vi kan göra än att skriva in om de har varit där eller inte i ett terminsbetyg.

Vi ska komma ihåg att terminsbetyget kommer i slutet av utbildningen. Det kommer när terminen är över. Jag vet inte om Lotta Edholm själv ska åka hem till de här eleverna. Då kan hon väl börja med att åka hem till alla borgerliga företrädare som har lämnat fullmäktigesalen. Det blir lite konstigt att vi diskuterar närvaro och frånvaro när den borgerliga sidan nästan är tom.

Vi ska i stället ha en skolpolitik som satsar på innehåll och inte på form. Vi ska se till att eleverna känner att de mår tillräckligt bra för att vara i skolan. Vi ska ha en undervisning som är relevant. Så bygger majoriteten sin skolpolitik och inte på plakat och inte på piskor där det ska stå om man har varit där eller inte. Vi ska faktiskt fokusera på innehållet.

#### Anförande nr 97

**Borgarrådet B u r e l l (S):** Fru ordförande! Jag tycker att Freddy Grip på ett utmärkt sätt har förtydligat vad den rödgrönrosa skolpolitiken handlar om, nämligen att vi som skolpolitiker inte ska kliva in i klassrummet och säga att här kommer en ny pekpinne som ni ska använda i stället för den som ni som lärare har. Man kanske inte ens använder pekpinnar nu för tiden. Det bästa sättet att se till att fler vill gå till skolan frivilligt är att se till att lärandemiljön är så stimulerande och attraktiv att man inte vill missa detta.

Jag tycker att de insatser som Lotta tar upp med tekniska system som gör det möjligt för lärarna att direkt i lektionens början sms:a föräldrarna så att man som förälder också kan ta sitt ansvar och följa upp detta är jättebra.

För egen del kan jag väl erkänna att det inte är någon stor fråga för mig att notera frånvaron i betygen eller inte. Det är ingen hjärtefråga, utan hjärtefrågan för mig är att vi tillför de resurser som krävs för att skolan i Stockholm ska kunna utvecklas på ett bra sätt. Jag har också mycket stor tilltro till våra medarbetare i Stockholms stads skolor.

När kommunfullmäktige nu har fastslagit så tydliga mål och tillfört de resurser som vi kan tillföra utifrån det ekonomiska läget – en ökning på flera områden – tar utbildningsförvaltningen fram ett förslag till verksamhetsplan. Vi kan bearbeta det och sedan ta ställning i utbildningsnämnden. Jag är övertygad om att utbildningsförvaltningens och utbildningsväsendets alla delar har full förmåga att, utifrån de resurser och övergripande strategiska riktlinjer som vi här i kommunfullmäktige ger, utforma skolverksamheten på ett ännu bättre sätt i stället för att jag som skolborgarråd ska komma med mycket detaljerade åsikter om hur man borde göra på det ena eller andra sättet. Det är något som helt och hållet måste utgå från den enskilda skolan. Det är skolledarna och lärarna som är bäst lämpade att göra det och inte klåfingriga politiker.

Anförande nr 98

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Vi har ju högtalare, så vi hörs mer än alla andra i alla fall. Det är tur att den rödgröna regeringen inte håller med Freddy Grip. Den rödgröna regeringen, med en miljöpartist som chef för Utbildningsdepartementet, anser att olovlig frånvaro även fortsättningsvis ska redovisas i terminsbetygen. Jag är fullt medveten om att det kommer efteråt, men det är ett mycket bra sätt att säkerställa att föräldrar får reda på att deras barn har varit frånvarande från skolan. Är det någonting som man ofta återkommer till, både i kontakter med lärare och i kontakter med föräldrar, är det att föräldrar gång på gång säger att de inte visste. Och lärarna säger att det är klart att föräldrarna visste eftersom de har talat om det på olika sätt. Det är mycket viktigt att tydligt och klart redovisa hur mycket eleverna har varit frånvarande. Jag är mycket glad för att de åsikter som Freddy Grip och Olle Burell har om detta inte har fått genomslag i Sveriges regering utan att den står fast vid att olovlig frånvaro även fortsättningsvis ska skrivas in i terminsbetygen.

Vi ska självfallet inte hålla på med en massa pekpinna härifrån fullmäktige, men vi i fullmäktige måste tala om vilka frågor som vi tycker är viktiga att skolorna sysslar med. Kunskapsresultaten är fullkomligt självklara även om ni även där är emot betyg och allt sådant. Det är också viktigt att eleverna är närvarande. Ibland hör man, inte minst från elevhåll, att egentligen behöver man inte vara i skolan. Man kan ju plugga hemma, det finns andra sätt att inhämta kunskap än att vara i skolan och egentligen borde hela skolan vara frivillig. Det tycker inte jag. Skolan har också ett fostrande ansvar. Vi vet att olovlig frånvaro är en mycket stark indikator på att det går rätt illa senare i livet. Därför är de här frågorna viktiga.

Olle Burell och Freddy Grip har sagt en del bra saker om vad man borde göra ute i skolorna. Jag tycker att utbildningsnämnden också borde slå fast en del av de sakerna i sin verksamhetsplan för att ge skolorna instrument att använda sig av när detta är ett stort problem. I stället för att bara prata borde man också ge de redskap som behövs. Skolk-sms var ett sådant redskap som visade sig vara mycket betydelsefullt när det äntligen kunde sjösättas, och det finns säkert mer man kan göra.

*§ 28 Interpellation om skolskjuts och persontransporter i Stockholms stad (nr 2014:25)*

## Anförande nr 99

Borgarrådet B u r e l l (S): Fru ordförande! Jag ber att få hänvisa till det utdelade svaret.

## Anförande nr 100

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Upphandlingen av skolskjutsar för de elever som har de absolut största behoven i Stockholm är en lång och tråkig historia. Den har skötts oerhört illa. Man ska vara medveten om att utbildningsnämnden inte har gjort den här upphandlingen, utan det är servicenämnden i Stockholms stad som har gjort den. Utbildningsnämnden har bara gett ett uppdrag att se till att det blir utfört.

Det bolag som vann den här upphandlingen har skött detta på ett katastrofalt uselt sätt. Jag tror att vi är rätt eniga om det. Jag ansåg i höstas att den här upphandlingen borde avbrytas eftersom man inte uppfyllde de krav som ställdes när upphandlingen gjordes.

Nu har det blivit bättre. Det är jag den första att erkänna, men jag får fortfarande mejl från föräldrar som berättar att taxibilarna inte dyker upp eller kommer väldigt sent på morgonen och att barnen får åka väldigt långt för att man plockar upp flera barn och gör det på ett ganska oorganiserat sätt. Jag hoppas nu att det här löser sig. Det här fick pågå under månader i Stockholms stad.

Vi hade just en debatt som handlade om olovlig frånvaro. Man kan säga att här handlar det om något slags halvlovlig frånvaro som byggde på att staden inte klarade av att uppfylla det som krävdes för att eleverna skulle kunna komma i tid till skolan. Många elever har förlorat väldigt mycket värdefull utbildningstid under de månader som har gått. Jag tycker att det är sorgligt. Nu är det min förhoppning att skolorna kan kompensera för detta. Jag hoppas också att staden riktar kompensationskrav till det här företaget som skötte det här på ett så undermåligt sätt under en mycket lång tid.

## Anförande nr 101

Borgarrådet B u r e l l (S): Fru ordförande! Det är klädsamt av Lotta Edholm att påminna om att upphandlingen av det här skedde under den borgerliga majoriteten. Det var naturligtvis en väldigt trist grej att behöva ta över. Redan under den första och andra veckan som nytt skolborgarråd fick jag engagera mig i de här frågorna och försöka hjälpa till att rätta till de svåra brister som Lotta Edholm själv har framhållit här. Det handlar om barn som inte blev hämtade i tid, taxibilar som backade utan att se barn, en massa olika incidenter och rapporter om att det inte fungerade. Det fortsätter att komma vissa sådan här rapporter, precis som Lotta säger, och varje gång blir man lika ledsen.

Det är viktigt att försöka angripa detta på ett seriöst sätt, vilket utbildningsförvaltningen verkligen har försökt att göra tillsammans med serviceförvaltningen och stadens jurister. Vi håller koll på detta. Det finns också en säkerhetsventil kring en ny upphandling som kommer att göras 2016, men det här måste ju fungera från dag ett.

Man har funderat på det som Lotta Edholm var inne på, det vill säga att bryta avtalet och kunna säkerställa att de här transportererna fungerar bättre från dag ett i ett avtalslöst tillstånd. Och det är inte alls säkert, om man tänker efter. Därför har man hittat andra sätt att försöka lyfta ut vissa delar ur den här entreprenaden utan att göra det i så stor grad att vi kan bli stämnda för avtalsbrott. Det arbetet pågår.

Den fråga jag skulle vilja ställa till Lotta Edholm har att göra med den andra aspekten på detta och som måste nämnas för att man ska kunna förstå frågans komplexitet. Den här upphandlingen gjordes ungefär samtidigt som man skulle börja implementera nya riktlinjer som kommunfullmäktige här hade beslutat om 2012. Jag förstår att det fanns en stor enighet om detta, så alla får väl fundera på om man förstod konsekvenserna. Som skolborgarråd tänker jag att det skulle vara extra viktigt att förstå att det krävdes en särskild riskanalys och kommunikationsplan för att förklara detta för de familjer som med det gamla systemet i stort sett hade kunnat få skoltaxi i stället för skolskjuts. Skillnaden är att man inte har rätt till individuell körning utan att man i skolskjutsen i möjligaste mån ska samordna med andra barn om de inte har särskilda behov av att åka ensamma. Det upplevs naturligtvis som en försämring av de familjer som har vant sig vid att ha en taxichaufför de känner igen.

Det fanns skäl att göra den här förändringen. Det var en skenande kostnadsutveckling. Det kostade jättemycket pengar som naturligtvis måste tas fram. Det ansågs inte rimligt och effektivt. Detta skedde samtidigt som den här upphandlingen, som har fungerat jättedåligt precis som Lotta säger. Var fanns riskanalysen och kommunikationen med de här föräldrarna så man i alla fall kunde undvika onödigt missnöje?

Anförande nr 102

Borgarrådet E d h o l m (FP): Fru ordförande! Det är precis som Olle Burell säger. Man kunde verkligen förstå att en del föräldrar skulle uppleva ett missnöje över detta. Det förstod jag när vi fattade de här besluten. Det är inte konstigare än så. Till det kom det sådana problem som absolut inte hade med det beslutet att göra utan berodde på att det här bolaget helt enkelt tog sig vatten över huvudet. De hade inte tillräcklig kapacitet för att sköta det åtagande som de hade lovat att göra. Där tycker jag också att man kan rikta en viss kritik mot Stockholms stad för att man inte säkerställde att de hade bilar och chaufförer för att klara det här åtagandet. Det tror jag är en viktig läxa.

När det gällde detta att varje barn inte skulle få sin egen taxibil framgent förstod även jag att det skulle väcka reaktioner. Men det var det lilla i jämförelse med att det över huvud taget inte kommer någon bil eller att det inte gjordes en ordentlig bedömning av om ett barn var tvunget att åka ensamt i en bil, till exempel barn som är mycket utåtagerande, eller om ett barn kunde åka med andra utan att det får den konsekvensen att man får sitta en och en halv timme i bilen. Jag tror egentligen inte att det var särskilt förvånande att de reaktionerna också kom, men de huvudsakliga reaktionerna kom faktiskt för att det inte fungerade tillräckligt bra.