

Yttranden vid Stockholms kommunfullmäktiges sammanträde den 6 november 2017*§ 3 Interpellation om bilen som klassfråga (nr 2016:84)*

Anförande nr 1

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag ber att få hänvisa till det utdelade svaret.

Anförande nr 2

B o A r k e l s t e n (M): Ordförande, fullmäktige! Bilen som klassfråga handlar den här interpellationen om. Den lämnades in för drygt ett år sedan, och svaret fick jag alltså förra veckan. En trolig anledning till den långa svarstiden är väl att det är en komplicerad fråga för trafikborgarrådet som ska arbeta för ett Stockholm som håller samman.

I svarets första stycke är vi överens om att hushåll, alltså medborgarna, får äga en bil, men de ska inte parkera på gatan så att det försämrar framkomligheten. Denna interpellation behandlar ju det som blir resultatet av majoritetens parkeringspolitik. Ett problem som majoriteten inte själva har valt att belysa är de höjda avgifterna som till stor del är grundade i politiska visioner i stället för de faktiska behoven.

Detta skapar situationer där bilen blir en klassfråga. Människor som har det gott ställt har inga problem att betala de högre avgifterna, även om det svider lite grann i plånboken. Men för de ekonomiskt svaga kan 6 000 kronor per år vara direkt avgörande och leda till att man inte längre har råd att ha en egen bil. Detta kan inte ha varit tanken med majoritetens förslag.

Interpellationssvaret visar dock en mycket bristande förståelse för människors transportutmaningar. Trafikborgarrådet menar att hushåll utan bil länge har varit osynliga förlorare i ett system där stadens avgifter för att parkera bilen på allmän mark har varit för låg eller gratis. Det är förvisso sant, men är svaret verkligen att vi ska höja avgifterna i de områden eller vid de tider där framkomligheten faktiskt inte är en utmaning?

Vi har en pragmatisk inställning till avgiftsfrågan. Däremot är det inte befogat att införa höga parkeringsavgifter på gator och områden där trängseln är obefintlig. Vår inställning är att vi måste respektera att människor även fortsatt kommer att vara beroende av bilen, och då måste man kunna parkera någonstans.

Anförande nr 3

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Parkeringsfrågorna är inga enkla frågor, Bo Arkelsten, och en stads framkomlighet är heller inte någon enkel fråga, speciellt inte i en sådan stad som Stockholm som växer så att det knakar. Det är massor med nya människor som ska transportera sig både gående, cyklande, med kollektivtrafik och med bil.

Vi ska bygga massor av bostäder, och allt det här ska få plats och fungera. Då måste vi ha en god framhållning i hur vi hanterar de gemensamma ytorna, det vill säga i det här fallet gatumark men även de parkeringsgarage som finns och övriga platser där man kan göra av bilen.

Vad vi vet än så länge med den parkeringsreform som vi håller på att genomföra – den är ju inte färdig ännu – är att i de områden som Arkelsten uppenbarligen inte tycker att det finns något behov av att ta ut avgifter för, det vill säga närförorterna, där har det nästan unisont svaret varit: Vad skönt det är nu! Vi som behöver bilen kan nu hitta en parkeringsplats att ställa den på. Vi behöver inte åka runt och leta efter parkeringsplatser hela tiden!

Vi behöver inte ha tvårfulla gator med bilar, utan de som bor där och har boendeparkering får någonstans att ställa sin bil. De som inte har bil behöver inte betala detta, men de som behöver bilen får också ut någonting för det som de betalar. Vi har haft stora problem med att folk från innerstaden har långtidsparkerat sina bilar, egentligen ställt upp dem, i närförort, och vi har många människor som har tagit sin bil långt utifrån och ställt den på bostadsgator i närförorten.

Vi kan se ett klart mycket bättre mönster när det gäller parkering för dem som behöver parkeringsplatser, ytor för dem som går eller cyklar och att det blir ett bättre flöde. Det här gäller också innerstaden, men där är reformen mycket trögare eftersom det nästan inte finns några platser kvar. Det finns, kan man säga, även en mycket större betalningsvilja i innerstaden. Därför är den processen längre, men poängen med att vi nu också tar ut avgifter för längre tider och tar betalt för boendeparkering är att skapa parkeringsplatser i garage. Det är någonting som vi arbetar hårt för. Den som har bil ska i högre utsträckning stå för sina egna kostnader och se till att få en bra plats att parkera bilen som inte är den allmänna gatan, där vi kraftigt genom åren har subventionerat uppställning av bilar. Tidigare, innan man höjde, var det 900 kronor, och man räknar med att en bil tar 15 kvadratmeter. Titta på marknadsvärdet på ytorna i staden! Det är något helt annat; det är en extrem subventionering vi gör.

Om vi kan få bort bilarna från gatorna får vi en mer dynamisk och bättre stad och en bättre framkomlighet för alla.

Anförande nr 4

J a c k i e N y l a n d e r (V): Ordförande, fullmäktige! Bo Arkelsten, du som är en kille med socialt patos och en klok man som jag känner sedan länge – vi pratar om bilen som klassfråga. Självklart är det en klassfråga. Men var var du någonstans när vi pratade om månadskortet för de allra fattigaste ute på marginalen? Åtta år utan månadskort! Men nu värnar du om bilen helt plötsligt. Jag vill bara veta det.

Anförande nr 5

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Jag tänkte ta upp en sak, och det är helt enkelt att vi har blivit uppringda av en kvinna, av flera personer faktiskt, och jag tror att det gäller alla de andra partierna också. Det här var en kvinna som var väldigt arg och uppgiven, och det berodde på att hon bor i ett sådant område där hon inte känner sig trygg med att åka kommunalt och därför är i behov av bilen för att kunna ta sig till och från sitt arbete. Men på grund av de nya införda avgifterna har hon inte råd att ha kvar bilen, och det kommer att resultera i att hon inte heller kan jobba kvar.

Då undrar man ändå, Daniel Helldén, om det är det här som är tanken. Är man beredd att gå hur långt som helst för att Stockholm ska bli fossilfritt? Om man ser hela perspektivet ser man att den här politiska linjen slår mot svaga grupper i samhället, och det är någonting man måste ta till sig. Man kan inte driva en politisk

linje hur hårt som helst. Man måste också se konsekvenserna av den politik man bedriver.

Anförande nr 6

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Jag läser ur Daniel Helldéns svar: Hushåll utan bil har länge varit osynliga förlorare i ett system bla, bla, bla.

Nja, helt osynliga har de ju inte varit. I själva verket har ju det här uppmärksammats. *Billös i bilsamhället* är en skrift från Väg- och trafikinstitutet från 1982 av Olof Lundin som kanske lite grann startade den här debatten, där man uppmärksammade att man alltså är en förlorare i mångt och mycket om man är billös i bilsamhället. Det har sedan följts upp bland annat av Bisek. Här handlar det om bilens roll för mobiliteten och bilens sociala och ekonomiska betydelse. Jag kan rekommendera kapitel 5.

Helldén fortsätter så här: /.../ där stadens avgifter för att parkera sin bil på allmän mark har varit för låg eller gratis.

Rubriken på interpellationen handlar om bilen som en klassfråga. Att vara billös i bilsamhället är alltså inte så lätt. Men frågan är om lösningen ligger i regressiva avgifter, eller repressiva som jag gärna vill säga även om det inte har slagit igenom riktigt. Är lösningen att knuffa ut *fler* människor i billöshet för att de helt enkelt inte har råd att ha en bil med tanke på Daniel Helldéns pålagor?

Daniel Helldén har svaret själv. I meningen ovanför skriver han så här: Subventionerad gatuparkering innebär att staden fördelar nyttor orättvist.

Jaha. Då tar vi och läser i majoritetens budgetförslag som Daniel Helldén själv har skrivit under, på s. 317 och 318 som handlar om Stadsteatern. Här budgeterar man för ett underskott om 360 miljoner per år under planeringsperioden. Detta innebär ju att de som inte går på Stadsteatern subventionerar de som går på Stadsteatern. Är det inte det politiken handlar om, Daniel Helldén, att man korssubventionerar lite grann hit och dit? Så har i alla fall jag uppfattat politiken. Uppfattar Daniel Helldén det på något annat sätt och vill slopa korssubventioneringen? Då har han ett digert arbete framför sig, för här i budgeten har vi 500 sidor korssubventionering!

Anförande nr 7

B o A r k e l s t e n (M): Jag får börja med att prata med Jackie Nylander. Han har helt rätt. Men det var en annan tid. Nu är den här interpellationen gammal. Vårt beslut då som gällde SL-kortet är också ett gammalt beslut. Vi hade inte tagit samma beslut i dag, det kan jag säga. Det hade varit annorlunda. Det finns mycket annat också. I dag har vi en helt annan kollektivtrafik, vi har bilpooler och vi har en massa andra varianter som kan vara med. Men Jackie Nylander har rätt i sitt inlägg.

När det gäller det här med gatuparkeringar har vi andra alternativ. Höga parkeringsavgifter och begränsade parkeringsmöjligheter är väl inget självändamål. Det ska göras när det minskar trängseln och förbättrar framkomligheten för alla trafikslag. Nu har majoriteten också öppnat för möjligheten att helt slopa boendeparkering. Det kommer vi att komma in lite mer på sedan, men det skulle alltså innebära att det blir ännu dyrare att ha bil. Då är vi där igen att de som har ekonomiska muskler kommer

att ha råd att behålla sin bil medan de med något sämre ekonomiska förutsättningar får göra sig av med bilen. Det kan inte vara riktigt att den som har bil för att kunna besöka släktingar på landet eller bara åka i väg ska vara tvungen att göra sig av med bilen bara för att man bor i Stockholms innerstad.

Nu får vi väl säga till trafikborgarrådets försvar att man från Stockholm Parkering har börjat att ta plats i en del parkeringshus som ligger i ytterstaden, och så hyr man ut platser där till ett lägre pris än vad det kostar i vanliga fall. Det kan jag tycka är en vettigare väg att gå än att ha bilarna långtidsparkerade, som vi sade.

Ingen som flyttar in i en nybyggd bostad ska dock, enligt förslaget, ha rätt till boendeparkering, och så hänvisar man lite grann till Göteborg och Malmö. Men det stämmer inte riktigt med de krav på likvärdighet som man har pratat om tidigare om man ska kunna bo på samma gata och om man bor i ett nytt hus så får man inte boendeparkering men om man bor i ett gammalt så får man det. Det måste åtminstone vara lika regler som gäller.

Gaturummet ska prioriteras för rörlig trafik i första hand. Det är vi överens om. Givet detta är det inte möjligt att tillgodose allas parkeringsbehov överallt hela tiden. Men det är viktigt att det är samma regelverk att rätta sig efter för alla stockholmare, oavsett var man bor eller hur gammal fastigheten är där man bor.

Anförande nr 8

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Det var lite olika frågor här. Först, Rickard Wall, så handlar det här om att belysa en form av subventionering som kanske inte har syns på samma sätt. Visst, det finns rapporter och så vidare långt bak i tiden där folk har plockat upp detta, men man kanske inte tänker på att det finns en subventionering i detta. Då kan man ju diskutera, och det är en del av politiken, vilken subventionering som är rimlig. Jag tycker att den subventionering som vi gör av Stadsteaterns verksamhet är rimlig medan jag inte tycker att den höga subventionering vi har haft av parkeringsplatser har varit rimlig.

Bo Arkelsten pratar om frågan om boendeparkering och huruvida vi kan differentiera på detta sätt på samma gata, det vill säga nya hus kontra gamla hus. Vi har inte genomfört detta, men vi håller på att diskutera det. Vi har områden som Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden med flera nya områden där man inte får boendeparkering. Där har vi gemensamt beslutat att det är så, så mellan områden som ligger bredvid varandra går det alltså alldeles utmärkt.

Gamla och nya hus – ja, ett helt nytt hus är ju till exempel tillgänglighetsanpassat, har hiss och en massa andra saker som ett äldre hus bredvid inte har. Det är olika saker och olika förutsättningar. Poängen med förslaget är ju att vi sänker parkeringsnormen för de nya husen, vilket innebär att de som inte har bil inte heller behöver betala så mycket på sin hyra eller på sitt inköp av sin bostadsrätt, det vill säga de som inte har bil får lägre kostnader. Det är helt enkelt så att vi stöttar dem på det här sättet, medan de som har bil antingen får hyra in sig i de garage som blir kvar och räcker inte det får man skaffa sig en garageplats någon annanstans. Men det är deras uppgift att lösa; det ligger inte på kollektivet i respektive hus.

Jag tycker att detta är rimligt. Alternativet med boendeparkering skulle innebära att vi drar ned parkeringstalen och så fyller vi i stället hela gatan med alla de bilar som vi har sagt att de inte behöver.

Det finns egentligen ingenting som hindrar en fastighetsägare att bygga större garage. Man kan bygga upp till en parkeringsplats per lägenhet, men det gör de inte, för det är så fruktansvärt dyrt så att ingen skulle komma på tanken. Vi har liksom styrt in de här sakerna, det vill säga att de som inte har bil får bekosta en massa bilparkeringsplatser.

Det finns såklart folk som påverkas när vi gör reformer. Det finns de som möjligtvis inte har råd att parkera sin bil. Så är det.

Anförande nr 9

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Då tackar jag Daniel Helldén för detta klargörande, för i svaret bör man läsa det som ett generellt avståndstagande från Daniel Helldéns sida gentemot korssubventionering.

Nu har Daniel Helldén förklarat att så är det inte alls. Han är med på korssubventioneringen *som princip*. Sedan tycker han om att subventionera Stadsteatern medan han inte tycker om att subventionera parkering, och det är ett politiskt ställningstagande som jag har full respekt för. Jag tackar för att det har framförts, och det är bra att det har kommit fram här i debatten, om det nu rådde någon tveksamhet kring det.

§ 4 Interpellation om sanering av skolgårdar, lekplatser m.m. (nr 2016:85)

Anförande nr 10

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

Anförande nr 11

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Detta är en interpellation som ställdes för ett drygt år sedan i september, och den föranleddes av att man rapporterade i massmedier om att det var problem i den finskspråkiga skolan vid Fridhemsplan. Man hade problem med att människor sov över där, och man hade problem med bland annat avföring i sandlådorna. Över huvud taget var det nedstökat på den här lekplatsen.

Jag fick sedan ett svar i december som man kan sammanfatta som att Olle Burell menade att detta närmast var en icke-fråga. Problemet var så litet att man knappt behövde engagera sig i det. Dessutom finns det personal som går runt och fixar till på skolgårdarna på morgnarna och så vidare.

Men nu dök frågan upp igen i samband med skolstarten i september. Än en gång gick rektorn på Sverigefinska skolan ut och klagade på att man hade problem. Problemen var alltså desamma som för ett år sedan. Då börjar man kanske undra lite grann om det verkligen ska vara på det sättet.

Jag gick dit måndagen den 25 september och pratade med personalen. De bekräftade tidningsbilden och berättade för mig att personalen just den dagen hade kommit dit innan vaktmästaren eller städaren hade varit där och gjort rent i sandlådan. De hade alltså själva sett avföring i barnens sandlåda.

Jag drar mig till minnes hur det var på 90-talet när jag hade barn i förskoleåldern. Då blev man bekymrad över kattavföring i sandlådorna. Det uppfattade vi som ett litet problem, och därför föreställer jag mig att föräldrar till de här barnen uppfattar avföring från vuxna människor som ett ännu större problem.

Det är alltså därför jag har engagerad mig i frågan. Tiden har gått, och vi har nu chansen att få höra från Olle Burell om han kanske vill ompröva det här axelryckningssvaret från december förra året. Jag tycker nog fortfarande att problemet kvarstår, och jag uppfattar det som ett allvarligt problem: Det här bör man göra någonting åt. Detta bör staden, det vill säga Olle Burell i det här fallet, göra någonting åt. Eller så får Olle Burell förklara att det här är business as usual – så här går det till i Sverige numera!

Anförande nr 12

Borgarrådet B u r e l l (S): Ordförande! Interpellanten har naturligtvis helt rätt i att skolgårdarna inte ska vara en boplat. Skolgårdarna är inte till för vuxna utom dem som jobbar med våra barn och elever, utan det är våra barns och elevers arbetsmiljö, en pedagogisk utomhusmiljö för lek, lärande och rekreation. Det är helt oacceptabelt att det ska vara osäkert eller otryggt på någon av våra skolgårdar. Därför har det funnits ett arbete under en lång tid för att bringa ordning på just den plats som Rickard Wall nämner.

Nu är det precis såsom Rickard Wall själv säger att de här problemen inte har gått att lösa på det traditionella sättet, utan det är nu ett intensivt arbete, ånyo, med ett antal aktörer inblandade. Sisab, vårt skolfastighetsbolag, har en samordnande och ledande roll i det här, och förutom Sisab jobbar både socialförvaltningen, stadsdelsnämnden, trafikkontoret, polisen och naturligtvis Sverigefinska skolan med det här. Jag har här i min hand ett protokoll från det senaste samrådsmötet där också föräldrarepresentanter varit involverade och kommit med väldigt bra synpunkter och konstruktiva förslag.

Ytterst är naturligtvis den kraftfullaste åtgärden vi kan göra att hägna in skolgårdar och förskolegårdar så att inga vuxna kan ta sig in där när det inte pågår någon verksamhet. Men här kan det också vara personer som tar sig in när det pågår verksamhet. Vissa platser i staden är mer utsatta än andra, och därför kräver vi dels från stadens sida att polisen ska prioritera de platser där barn och elever vistas, dels sätter vi in egna förstärkta åtgärder. Sisab bekostar bland annat stationär bevakning på den här platsen.

Det har gjorts ett antal åtgärder. Till exempel har Sisab bytt ut all belysning på framsidan av gården och monterat fasadbelysning på baksidan samt tagit bort vissa väggar runt en paviljong som har varit ett problem. Man har också reparerat en grind och monterat ett staket och även monterat strålkastararmatur på skolgården.

Det är alltså många som jobbar med detta för att få ordning på problemet. Det är naturligtvis helt oacceptabelt att andra än de som ska vara på skolgården vistas där. I slutänden handlar det, förutom de fysiska åtgärder som vi som fastighetsägare kan göra i det här akuta läget i samråd med hyresgästen, Sverigefinska skolan, naturligtvis om ett förebyggande arbete där också många andra aktörer är inblandade liksom om problemlösning där polis och vaktbolag och socialförvaltningens uppsökande team också varit delaktiga.

Självklart arbetar staden hårt för att få ordning på problemet.

Anförande nr 13

L i s a P a l m (FI): Det är djupt beklagligt att vi har personer i staden som är hemlösa och tvingas till hemlöshet och till att uträtta sina behov på skolgårdar. Jag läste det som rektorn på skolan sade var ett förslag: att man skulle ha fler offentliga toaletter för att kunna lösa det här problemet. Det var alltså ett mer lösningsfokuserat sätt att se på hur vi ska komma till rätta med de här problemen.

Jag undrar lite vad Rickard Wall tycker om de förslag som rektorn själv faktiskt kom med och vad han annars har för förslag för att få bukt med problemen med hemlöshet i staden.

Anförande nr 14

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Okej, Olle Burell säger att man jobbar hårt med den här saken. Men det har gått över ett år och fortfarande har problemet inte lösts.

Orsaken är förstås att de åtgärder man vidtar inte biter. Jag berättade att jag besökte skolan på dagtid och pratade med personalen den 25 september. Sedan förklarade de

för mig var de här människorna sov över natten. Då gick jag dit även på kvällen vid tio-elvatiden, och mycket riktigt: Där låg det människor och sov, precis som personalen hade berättat för mig att det skulle göra.

Jag kan försäkra Olle Burell om att de här människorna inte bryr sig ett dugg om fasadbelysning på den ena eller den andra sidan. Det betyder ingenting alls i det sammanhanget, så han får nog ta ett nytt grepp och tänka i andra termer. Jag är faktiskt glad över att Olle Burell börjar tänka i de termerna, för det är faktiskt så att det är gated communities som kommer. Det är där vi kommer att hamna här i Sverige. Det är liksom lika bra att släppa på hämningarna och fejsa framtiden, att vi är tvungna att låsa till exempel skolgårdar. Det är åt det hållet utvecklingen går. Det är beklagligt, men vi kommer tyvärr att hamna där förr eller senare.

Det är också svaret till Lisa Palm. Det är jättetråkigt att vi har en sådan här utveckling, men lösningen ligger helt enkelt i gated communities. Vi måste börja hägna in oss – tyvärr. Det är en amerikanisering av det svenska samhället som är väldigt tråkig. Man har ju länge stretat emot detta, men det gäller även vanliga lägenheter. Det kallas inte gated communities, men mer och mer kommer sådana arkitekturlösningar fram. Man löser det helt enkelt på det sättet.

Offentliga toaletter, sade Lisa Palm, och även rektorn har föreslagit det. Tja, varför inte.

§ 5 Interpellation om Roma kulturklass (2016:86)

Anförande nr 15

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

Anförande nr 16

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Den här interpellationen och svaret är nu ungefär ett år gamla. Nu har vi sett utvecklingen av Roma kulturklass, och det gick ju inte bra. Det gick inte bra alls.

Roma kulturklass handlar alltså om romer, och en orsak till att jag ställde den här interpellationen var att jag såg på SVT Nyheter. Så är här det: Jag är uppvuxen med den officiella sanningen som säger att orsaken till att romska barn har problem med skolan är att omgivningen, klasskamraterna, är så elaka mot dem att de har svårt att klara av sitt skolarbete. Då har man alltså en gång i världen skapa Roma kulturklass för att man skulle slippa dessa elakheter. Och så går det dåligt i alla fall, och då undrar man vad det beror på.

Jag har här ett uttalande från dåvarande grundskolechefen i Stockholms stad som säger så här: ”De romska eleverna har haft en väldigt hög frånvaro.” /.../ ”Vi har tagit för mycket hänsyn till den kulturella bakgrunden, det måste vi erkänna.”

Detta är alltså ett citat från SVT. I Burells svar står det ingenting om detta. Men nu har vi i alla fall sett under de senaste veckorna att Olle Burell inte har några som helst problem med att gå in och diskutera vad man säger inom förvaltningen, till exempel när vi hade debatten om att man inom förvaltningen ville komma med råd till föräldrar, det vill säga att skolan skulle gå ut med råd. Då gick Olle Burell in i den debatten, så det borde väl inte vara några problem för Olle Burell att kommentera den här frågan.

Varför gick det dåligt i Roma kulturklass? Enligt grundskolechefen berodde det på att man tagit för mycket hänsyn till den kulturella bakgrunden – vad betyder egentligen det?

Anförande nr 17

Borgarrådet B u r e l l (S): Ordförande! Alla elever i Sverige har rätt till en likvärdig utbildning, oavsett social bakgrund eller hemförhållanden. Alla grundskoleelever i Sverige har också samma skyldighet att delta i grundskolans undervisning, och föräldrarna ska se till att de kommer till skolan.

Roma kulturklass var en verksamhet som hade funnits i ganska många år. När Skolinspektionen granskade verksamheten och när utbildningsförvaltningens egen personal från central nivå besökte skolan kunde man bara konstatera att det här var en undermålig verksamhet som inte kunde fortgå på det här sättet. Därför har verksamheten i praktiken avvecklats eller kraftigt omformats med väldigt fokus på de enskilda eleverna, precis som man måste ha i all undervisning – ett individfokus – för att hitta bra lösningar för alla elever.

Detta arbete går sin gilla gång, och jag tror att det kommer att vara bra mycket bättre än det hade varit att till exempel fortsätta med verksamheten som den var. Den fungerade inte bra, och därför är den avvecklad.

Anförande nr 18

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Då läser jag min interpellationsfråga nummer tre: Hur tolkar den styrande majoriteten ovan refererade uttalanden om frånvaro och dess orsaker bland eleverna i Roma kulturklass, som Anna Rydin påstås ha gjort?

Jag kan bara konstatera att Olle Burell inte har gett mig något svar på den frågan. Olle Burell har nu varit uppe flera gånger och sagt att alla barn har rätt till skola, alla barn har rätt en skolgård som är fri från obehöriga och så vidare. Då säger jag att det låter jättebra, men fixa det då! Vi ser ju här att tiden bara går och ingenting händer!

Jag tror personligen att orsaken till det är att Olle Burell inte har några svar. Det är därför han är tyst. Han har inga svar. Han har inga lösningar. Han är kvar i Socialdemokraternas gamla 50- och 60-talstänk. Man föreställer sig att när det kommer människor till Sverige så är det byggnadsarbetare från Östeuropa, it-tekniker från Indien och toppstudenter från Kina som har samma driv som vi som är födda här. Men nu är det så att i den här nya globaliserade världen är inte alla människor på detta sätt, utan det finns människor som har andra förutsättningar, andra ambitioner och andra värderingar. Då fungerar inte Socialdemokraternas gamla modeller från 50- och 60-talet, utan då måste man tänka på ett annat sätt. Vi pratade till exempel om gated communities – här måste man också tänka på ett annat sätt.

Anförande nr 19

Borgarrådet B u r e l l (S): Jag har under resans gång träffat både personer som jobbat eller jobbar med den här verksamheten och föräldrar till elever som gick där. Ett av de tragiska skäl till att man har sökt sig till den här verksamheten, som är en annorlunda typ av verksamhet, var omfattande förföljelser, trakasserier och mobbning av elever med romsk bakgrund – helt oacceptabla händelser som ligger bakåt i tiden men som jag baxnade när jag hörde talas om. Det var alltså på andra skolor runt om i staden.

De här eleverna flydde då, på den tiden, från fördomsfulla människor som försöker piska upp olika negativa föreställningar om olika grupper, inklusive romer. Vi vet att romer utsätts för omfattande diskriminering och länge har gjort så, och det är också därför som det finns särskilda projekt och insatser som handlar om romsk inkludering.

Jag är övertygad om att de skolpolitiker eller verksamhetsföreträdare som en gång i tiden inrättade Roma kulturklass hade goda intentioner och försökte att på det här sättet locka tillbaka elever till skolan, elever som hade blivit mobbade eller som av andra orsaker inte kom från hem där det fanns en tradition att skicka sina barn till majoritetssamhällets skolor. Här finns det alltså väldigt många aspekter och en klangbotten som hela samhället har till uppgift att jobba med.

Den här verksamheten var inte bra för något år sedan när vi började titta på den, och därför har den avvecklats. Det handlar helt enkelt om att ta nya tag, och där finns

både ett omfattande arbete som pågår i våra skolor och på stadsövergripande nivå om att motverka all form av diskriminering och trakasserier. Det är grunden för arbetet och insatser på de enskilda skolorna där rektor har ett huvudansvar att tillsammans med lärare, elever och elevhälsopersonal skapa en miljö där alla trivs och kan lära sig. Det är det som är vår väg framåt.

Anförande nr 20

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Olle Burell beskriver situationen som handlar om varför romska barn flyttades från vanlig svensk skola till Roma kulturklass på grund av diskriminering, mobbning och så vidare. Då är vi tillbaka i 60-talsförklaringen. Min fråga handlar om varför det inte fungerade i Roma kulturklass. Där var det ju ingen förföljelse från det omgivande majoritetssamhället. Det är det som det handlar om.

Jag upprepar därför fråga nummer tre: Hur tolkar den styrande majoriteten ovan refererade uttalande om frånvaro och dess orsaker bland eleverna i Roma kulturklass? Olle Burell har fortfarande inte svarat på den frågan utan är kvar i det här från 60- och 70-talet.

Sedan är det naturligtvis så att mobbning är ett problem i den svenska skolan och även för Roma kulturklass. Men då ska man i så fall göra någonting åt det. Olle Burell och ni andra står ju handfallna när det gäller mobbning. Om nu mobbning är ett stort problem i det här sammanhanget säger jag: Gör någonting åt mobbningen!

Det fanns en gång en kristdemokrat som hette Hardy Hedman. Jag råkade ha honom som lärare i grundskolan. Där fanns en elev som hade blivit mobbad under hela sin uppväxttid, och så plötsligt kom Hardy Hedman in i den klassen och sade: Den nästa som mobbar xx polisanmäler jag! Han sade det högt inför klassen, och så var det slut. Sedan hade den gossen inga problem. Mobbning går att göra någonting åt om man inte är rädd att få lite smuts under naglarna.

Jag kan bara konstatera att Roma kulturklass och det som vi tidigare har diskuterat inte fungerar. Resultatet av Roma kulturklass och allt arbete som ni sysslar med, ja, det blev att man lade ned verksamheten. Jag vill inte beskriva det som någon succé. Däremot skulle jag vilja beskriva det som ett ganska typiskt resultat av socialdemokratisk skolpolitik: Ingenting fungerar, man lägger ned, allt blir bara pannkaka.

Gör någonting åt saken! Olle Burell står här och säger att alla barn har rätt till svensk skola, de har skolplikt och så vidare. Jamen se till att det blir så då!

§ 7 Interpellation om en dräglig inomhusmiljö i Stockholms skolor (2016:91)

Anförande nr 21

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

Anförande nr 22

K r i s t i n a L u t z (M): Ordförande, fullmäktige, åhörare! Den här interpellationen ställdes för nästan ett år sedan. Vi hade då fått reda på att minst 25 skolor i Stockholms stad hade noteringar i OVK-protokollet, det vill säga anmärkningar på ventilationen. I många fall berodde den dåliga ventilationen på att skolorna tagit emot alldeles för många elever och att ventilationen inte klarade av den situationen, vilket resulterade i en dålig inomhusmiljö för eleverna.

Ansvarigt borgarråds svar innehåller bra beskrivningar av vad som borde göras och vad ett OVK-protokoll är, vad god luftkvalitet är och så vidare. Men jag saknar fortfarande konkreta svar och ett lite mer tydligt ansvarstagande för våra elevers inomhusmiljö. Självklart är det jättebra att utbildningsförvaltningen och Sisab nu har ett uppdrag att se över det här. Det har dock tagit ganska lång tid, och jag skulle som sagt vilja se lite mer konkreta förslag från majoriteten på hur man tänker lösa detta. Att utbildningsförvaltningen och Sisab tar fram en definitionslista för sund inomhusmiljö löser inte per automatik situationen.

Det har gått väldigt lång tid sedan svaret skrevs i januari 2017, och därför vill jag återigen ställa samma frågor som i interpellationen till ansvarigt borgarråd: Vilken strategi har majoriteten för att säkra en dräglig arbetsmiljö för våra elever och lärare i Stockholms skolor? Hur ser borgarrådet på situationen för hur luften påverkar elevernas skolresultat?

Anförande nr 23

Borgarrådet B u r e l l (S): Med all respekt är det faktiskt så, och det vågar jag säga här, att alla problem med ventilation, trångboddhet och dålig arbetsmiljö i Stockholms förskolor och skolor som har rått de senaste två åren – så tar jag ansvar för det senaste året – är ett resultat av den borgerliga Alliansens misskötsel av skolutbyggnaden i den här staden, ett eftersatt byggande av skolor i Stockholm. Det är därför det har blivit trångt på Stockholms skolor.

Det majoriteten gör är att vi har fyrdubblat investeringarna både i ventilationsåtgärder och utbyggnad och olika insatser för att våra barn och elever i den här staden ska ha förskolor och skolor. Det är alltså fyrdubblat från ungefär 800 miljoner kronor när vi tog över till 3,2 miljarder kronor nästa år i vårt förslag till budget. Det är det som är strategin. Strategin är att satsa på skolan, att anslå de pengar som behövs för att säkerställa att våra elever, våra lärare och alla andra som jobbar i skolan ska ha en god arbetsmiljö, för självklart hämmar det elevernas lärande och all verksamhet som pågår att det inte är bra luft.

Att det har dröjt ett år med att behandla den här interpellationen har att göra med andra saker än vad vi kan råda över i den här salen, men det betyder ju inte att det inte har hänt saker på just den skola som Kristina tar upp. Vi har kollat upp det här nu för att få en dagsnotering, och där är nu inomhusmiljön just dräglig. Den är inte idealisk, men den är dräglig, och det här objektet finns på en lång lista över objekt

som måste tas tag i och som jag verkligen hade velat att den förra majoriteten hade haft en bättre plan för.

De 3,2 miljarder som vi nästa år vill anslå till detta handlar både om sådana saker som att få ordning på ventilationssystem, vilket kostar väldigt mycket, inte minst med den evakuering som oftast krävs när man gör sådana omfattande åtgärder, och nybyggnation av helt nya skolor som är på 900 elever ibland och en utbyggnad av befintliga skolor och förskolor.

Det är strategin, och jag hoppas att vi med de små slängar som jag kanske har gett här ändå kan konstatera att det är bra att vi hjälps åt att bygga skolor och att den tid måste vara över när man tror att marknaden ska lösa utbyggnaden av skolor i Stockholm. Det måste Stockholms stad ta ansvar för, och det gör vi.

Anförande nr 24

K r i s t i n a L u t z (M): Vi kan ha långa diskussioner om investeringsbudget. Vi ska ju ha en budgetdebatt i nästa vecka, och då kanske vi får återkomma till nivåerna. Jag kan inte riktigt hålla med, och framför allt är det så att nu har ju ändå ni styrt i den här staden nu i tre år, så då kan man ju också prata om vad man själv tänker göra utifrån de frågor som jag ställde.

Det är ju så här att den skola som jag refererade till i min interpellation alltså hade över 1 000 elever i en skola som skulle ha 750. I dag har det gått ned, och det har blivit bättre. Det gläder mig att säga att skolan finns med på listan, och jag tackar så mycket för stora delar av svaret. Men det är trots allt så, och där är vi säkert överens, att det här är en arbetsplats. Det är en arbetsplats för elever och lärare, och att de tvingas acceptera stök och bråk och oväsen och att de här lärarna tvingades ha dörrarna öppna ut i korridorerna när de skulle undervisa så att det blev stökigt och bråkigt är inte acceptabelt.

Vi kan inte acceptera det, så det är jättebra att man nu tar tag i det, men som sagt, de signaler jag får från Skarpnäcksskolan exempelvis är att det fortfarande inte är en speciellt bra situation.

Jag hoppas återigen att vi kan återkomma till frågan och fortsätta diskutera detta i budgeten, för jag håller inte med om det faktum att vi under de åtta år som vi styrde i den här staden inte hade en hög investeringstakt. Det hade vi.

Anförande nr 25

Borgarrådet B u r e l l (S): Vi har i Stockholms stad ansvaret för över 140 grundskolor, 600 förskolor och över 25 gymnasieskolor. Sisab äger de flesta av de byggnader där vår verksamhet bedrivs. Det är ett omfattande systematiskt kvalitetsarbete som finns på Sisab, och jag vill hävda att det är ett mycket professionellt bolag. Det de har behövt hjälp med är inte att ha koll på behoven av ventilationsåtgärder, utbyggnader och så vidare, utan det har varit två saker: dels pengar till investeringar, och det är de summorna som vi har ökat drastiskt, dels ett bättre samarbete mellan stadens förvaltningar. Där vet jag att den förra majoriteten också påbörjade ett arbete, men vi har fullföljt en samordning av skolplanering och vi inkluderar nu också förskolor och gymnasieskolor för att elever i framtiden inte ska behöva uppleva de problem som de har upplevt på grund av den borgerliga majoritet-

ens åtta år av delvis försummad utbyggnad av skolor. Det är ju därför det blir trångt. Varför blir det så många på Skarpnäcks skola? Det är naturligtvis dels för att det är en populär skola, men det kan dels vara för att det saknades skolor runt omkring som kunde hjälpas åt med uppgiften och se till att alla elever får plats.

Det är det vi har mycket, mycket längre planer för nu. Ända fram till 2040 har vi planer som synkar med det planerade bostadsbyggandet, och där har vi också ett väldigt tydligt uppdrag till våra bolag och förvaltningar att vi ska slå ned käppen i backen på ännu fler skolor så att det inte bara är ungefär på ett visst ställe som det behövs en skola, utan vi ska veta den exakta tomten.

Det är de stora framstegen som jag känner mig stolt över, men det här är ett svårt och tungt arbete som många måste hjälpas åt med. Det måste också bära över mandatperioder och majoritetsskiftet, så jag är jätteglad att vi alla fokuserar på byggnation av förskolor och skolor.

Anförande nr 26

Borgarrådet E d h o l m (L): Ordförande! Olle Burell gör som vanligt och skyller på den förra majoriteten. Men de som lyssnar på det här vet väl att Olle Burell nu har varit ansvarig för de här frågorna i tre år, så jag undrar hur länge det går att skylla på några andra i stället för att själv ta ansvar för frågorna.

Under den förra mandatperioden gjordes det naturligtvis stora investeringar. Det var ju då det vände och vi fick fler grundskoleelever. Vi hade då ett blocköverskridande samarbete som ändå är värt att notera. Socialdemokraterna var med i hela den planeringsprocessen och hade tillgång till all information där man satt på de möten som leddes av dåvarande finansborgarrådet Sten Nordin.

Jag tyckte att det fungerade väldigt väl. Socialdemokraterna hade inga andra åsikter då än den planering som vi faktiskt gjorde, vilket är viktigt att säga.

När det sedan blev maktskifte för tre år sedan inledde Olle Burell karriären med att dra ned investeringsnivån i Sisab med flera hundra miljoner. Sedan insåg han naturligtvis ganska omedelbart att det där var ganska korkat gjort, för vi måste ha en väldigt hög investeringsnivå. Men detta är sanningen.

Jag tycker att Olle Burell har rätt i detta att vi måste ha en planering som sträcker sig över mandatperioderna, och därför har jag gång på gång föreslagit att vi skulle ha ett blocköverskridande samarbete i de här frågorna, precis som vi hade under mandatperioderna innan. Det är bra att vi sitter ned gemensamt och planerar. Men varje gång vi har föreslagit det har Olle Burell avslagit det, och det är ganska svårt att ha åsikter om skolplanering om man inte sitter ned och diskuterar detta tillsammans. Det är ju otroligt komplicerade frågor, till exempel hur många barn det blir, som hela tiden har underskattats i Stockholms stad.

Jag skulle verkligen vilja att Olle Burell nu tar chansen och tillsätter en blocköverskridande utredning kring de här frågorna med de partier som finns i utbildningsnämnden. Om vi kunde ha det tror jag att vi skulle slippa en hel del av de här diskussionerna. Men jag tycker också att det är dags att sluta skylla på andra efter tre år.

Anförande nr 27

K r i s t i n a L u t z (M): Staden växer, som sagt, och antalet elever kommer att öka till 36 000 2040. Det är den senaste prognos jag har tittat på i alla fall. Det är sisådär 50 nya grundskolor som behöver byggas till dess.

Vår stadsdel, fina Skarpnäck, är fortfarande starkt växande. Jag sitter även i stadsbyggnadsnämnden och jobbar mycket med att koppla ihop de här frågorna, det vill säga hur vi bygger stad parallellt med hur vi bygger skolor. Vi hade en blocköverskridande genomgång lokalt om detta i stadsdelen, där vi tittade både på hur vi ska bygga och hur vi ska få fram skolor till våra barn och ungdomar. Jag kan säga att jag blir lite orolig, och därför blir jag glad över att vi är på samma bana när det gäller att vi behöver långsiktig planering, för det kommer inte att bli enkelt med de byggnadsprocesser som vi har. Bara lokalt hos oss just nu har vi fyra platser där vi ska försöka få fram förskolor som redan nu kommer att bli så kraftigt försenade att folk kommer att flytta in innan de är byggda.

Det är därför jättebra att vi har ett långsiktigt perspektiv, och så hoppas jag att vi återkommer till de här väldigt konkreta åtgärderna för skolan, för som sagt, när jag pratar med elever och lärare som går hem ofta för att de har huvudvärk och sjukdomar och annat på grund av en dålig inomhusmiljö vill jag gärna kunna svara på deras frågor om vad Stockholms stad gör för någonting.

Anförande nr 28

Borgarrådet B u r e l l (S): Nu får jag stå ut med att apostrofera Lotta Edholm varpå hon kommer att säga någonting som jag inte kan besvara. Men jag ska försöka vara hyfsad.

Vad jag försökte säga apropå det här med ledtider, Lotta, var just att de två första åren av perioden vågar jag skylla på någon annan medan jag tar ansvar för det tredje, och det var det jag försökte få fram även om jag sade det lite kort. Det har att göra med att det är långa ledtider. När vi ska göra den här helhetsrenoveringen av den skola som vi har pratat om i Skarpnäck eller i Kärrtorp kommer det sannolikt att kräva en evakuering. Det kräver år av planering att evakuera en hel skola med 500 till 1 000 elever till en annan byggnad där de ska vara i flera år. Det är därför som skolplaneringen är så intrikat, och det är därför som man måste ha koll på varje enskilt objekt och lägga pusslet hela tiden.

Det är sant att det på papperet var så att den borgerliga Alliansen satsade mer på investeringar i skolbyggnation. Men på grund av att man inte hade samordnat planeringen tillräckligt väl lyckades man i praktiken inte använda dessa pengar. Vi har sedan vi tagit över fått snurr på många fler miljoner än vad ni någonsin fick. Man måste skilja på vad som stod på papperet och vad som blev utfallet, så förutom att vi har fått snurr på byggandet och kan investera mer fortsätter vi också med en ökningstakt som gör att vi nästa år satsar 3,2 miljarder jämfört med de 800 miljoner som ni hade lyckats få verkstad för.

Med all respekt, Lotta Edholm, tvivlar jag sedan på att fler möten där vi politiker sitter ned och vänder och vrider på saker som faktiskt våra professionella tjänstemän har väldigt god koll på skulle göra att processen gick snabbare. Vi har ju ordinarie blocköverskridande sammanhang, till exempel Sisabs styrelse där jag har glädjen att

som vice ordförande ha Markus Nordström från Moderaterna, och utbildningsnämnden där jag har jag glädjen att ha Lotta Edholm, Liberalerna, som vice ordförande. Vi får där olika dragningar och har möjlighet att begära fler dragningar, och det finns ett gediget material att ta del av och alla möjligheter att göra studiebesök i verksamheten och träffa våra professionella tjänstemän.

Till syvende och sist handlar det om att våra direktörer i förvaltningar och bolag måste prioritera de här frågorna så att vi får fram tomter för skolor, att inte bostads-exploatering tar alla fina bitar och lämnar de sämsta åt skolan så att det blir dyrare att bygga och det går långsammare, utan att förskolor och skolor alltid kommer med tidigt i planeringen så att det inte blir trångt på våra skolor.

Anförande nr 29

Borgarrådet E d h o l m (L): Ordförande! Det är alltid ett framsteg att Olle Burell tar ansvar för ett av de tre år som han har varit ansvarig för de här frågorna. Det är bättre än noll år.

Det är något märkligt med hela argumentationen, tycker jag. När det var alliansstyre var det tydligen politikernas fel att det inte byggdes tillräckligt med skolor, och nu när det är socialdemokratiskt styre är det tydligen tjänstemännen som gör att det här blir så fantastiskt bra att det inte behövs något politiskt inflytande över huvud taget.

Det är ungefär samma Stockholms stad, skulle jag säga, med ungefär samma tjänstemän som det har varit under alla år. Tjänstemännen är precis lika duktiga i dag som de var under alliansstyret eller precis lika dåliga om man vill vända på det. Vad jag tror behövs är en väldigt stark politisk styrning och en väldigt stark kraft för att man ska komma fram snabbare så att man inte får det här som Olle Burell pratar om, till exempel att man planerar skolan sist i stället för åtminstone nästan först i ett nytt bostadsområde.

Likväl är det så att än i dag fattar vi beslut om stora bostadsområden som ska byggas utan skola. Det gäller till exempel Mariehäll, där vi bygger hundratals för att inte säga tusentals nya bostäder utan att bygga skola. Det är klart att Socialdemokraterna och Olle Burell är ansvariga för detta.

Jag tycker att det är viktigt, precis som vi har sagt hela tiden, att vi har ett samarbete som går över blockgränserna i de här frågorna, just för att det är så enormt långa ledtider. Det är ledtider i att planera byggandet, men det är också långa ledtider på det sättet att barn är barn under en ganska lång tid, och därför är det bra om vi sitter ned och får samma typ av information, att vi kan skapa ett tryck som är blocköverskridande.

Så var det när Alliansen var ansvarig, så det är klart att när Olle Burell säger att det var så skandalöst dåligt i åtta år faller ju en del av det ansvaret faktiskt på hans eget parti som var med i ett sådant blocköverskridande samarbete genom dåvarande borgarrådet Tomas Rudin. Men sedan har ni valt att släppa det. Ni vill inte veta av våra åsikter i de här frågorna, och det är klart att då hamnar frågorna här i stället och med ganska mycket elakheter, får man ändå säga.

Mitt råd är alltså fortfarande och har varit det i flera år: Återupprätta det blocköverskridande samarbetet! Att bygga skolor borde rimligen inte vara så väldigt politiskt kontroversiellt.

*§ 9 Muntlig frågestund**Fråga nr 1. Prioriteringar*

Anförande nr 30

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande, fullmäktige! Stadens egen trygghetsmätning visar att var fjärde person i Spånga-Tensta låter bli att gå ut på kvällarna på grund av att de känner sig otrygga. I Tensta, Husby och Rinkeby har kriminaliteten bland annat lett till att företagare inte längre kan driva sina butiker, ofta efter att ha hållit på i många år. De trygghetsvakter ni lovade skulle finnas i Husby finns fortfarande inte. Vad gör ni då? Jo, då smäller ni upp en graffitivägg i Tensta.

Det återkommande problemet här är de felaktiga prioriteringarna. I stället för att göra konkreta saker som ökar tryggheten bygger ni en kommunal graffitivägg. Tydligare kan inte vänstermajoritetens oförmåga att prioritera manifesteras än i en betongvägg.

Därför skulle jag vilja fråga finansborgarrådet om hon anser att detta är en prioriterad kostnad i stadens budget.

Anförande nr 31

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Tack för frågan, borgarrådet Brinck! Jag hoppas att jag nu ska kunna klargöra att detta inte är olika prioriteringar som står mot varandra. Jag tar den ökade upplevda otryggheten som vi ser i stadens egna trygghetsundersökningar och de skjutningar på gator och torg som vi ser i vår stad på fullaste allvar. Det är förödande, och det ska vi sätta stopp för. Vi ska naturligtvis ha ett Stockholm där alla känner sig trygga och vågar vara ute även på kvällar och helger.

Graffiti är en konstform som i grund och botten inte har några lagliga väggar. Det är en konstform som en del vill utöva, och det finns de konstnärer som vill utöva sin konstform men inte göra det olagligt. I den kontexten anser jag att det är ganska klokt att ha en laglig graffitivägg så att de har möjlighet att utöva sin konstform.

Men det står inte emot alla de satsningar som vi gör på trygghetsskapande åtgärder och det arbete vi bedriver tillsammans med polisen för att grovt kriminella ska spärras in. Det handlar om förebyggande insatser, och det handlar också om möjligheten för grovt kriminella att lämna kriminella miljöer. Ställ inte det här mot varandra! Vi har råd med en laglig graffitivägg i Spånga-Tensta. Satsningarna på tryggheten handlar om hundratals miljoner.

Anförande nr 32

Borgarrådet B r i n c k (M): I en kommunal budget, precis som i alla andra budgetar, är det ju så att den krona man gör något för kan man inte använda till någonting annat. Det är klart att man ställer kostnader mot varandra. Det gör man alltid. Vi kommer att tillbringa två dagar i nästa vecka med att ställa kostnader mot varandra. Det är det som kallas prioritering. Det är då man bestämmer sig för vad som är viktigt att lägga skattepengar på. Jag sade någon gång förra veckan i det här sammanhanget att en kommunal budget består av väldigt många små kostnader. Var och en för sig är inte särskilt påtaglig, men tillsammans blir det pengar.

Klottret har ökat dramatiskt, och inte minst har det ökat i närheten av den kommunala graffitiväggen på Söder. Detta förefaller finansborgarrådet vara ganska obekymrad över. Hon talar i stället om alla våra satsningar.

Då frågar jag igen: Varför finns trygghetsvakterna fortfarande inte på plats i Husby? Anser finansborgarrådet att partikamraterna i Spånga-Tensta stadsdelsnämnd har gjort rätt när de har valt att inte prioritera det här?

Anförande nr 33

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Vi har diskuterat upphandlingen av trygghetsvakter i Husby på tidigare fullmäktigemöten. Jag har också tydliggjort att i den upphandlingen, där den beräknade kostnaden var 1 ½ miljon, var det enda anbudet som kom in på 3 miljoner kronor. Det var orimligt att anta det anbudet. Därför gör vi ett omtag. Det är Svenska Bostäder, som är en mycket stor fastighetsägare i Husby, som går vidare med att tillsammans med handlarna säkerställa hur man vill ha det med ordningsvakter just i Husby. Vi pratar alltså om ett belopp på 1 ½ miljon kronor och troligtvis mer. Graffitiväggen i Spånga-Tensta ligger inte i närheten av de kostnaderna.

Vad detta handlar om, borgarrådet Brinck, är att ni är emot graffiti som konstform. Det är detta det handlar om. Ni vill hellre sänka skatten och inte ha bra verksamheter i hela Stockholm.

Anförande nr 34

Borgarrådet B r i n c k (M): Ja, vi vill sänka skatten, och det ska bli mig en glädje att återkomma till den frågan i nästa vecka. Det vill vi göra därför att vi vill kunna ha bra verksamheter i staden, och bland dem ingår inte kommunala graffitiväggar. Detta har ingenting med min, någon annan moderats eller något annat allianspartis personliga inställning till graffiti. Det råkar inte vara min personliga kopp av te, men det betyder inte att det inte ska få finnas. Det enda detta betyder är att vi inte tycker att det är en prioriterad kostnad att lägga skattepengar på. Varje krona som inte satsas på åtgärder som skapar trygghet på riktigt är förlorade pengar. Det gläder mig att finansborgarrådet är så ekonomiskt sinnad att hon tycker att den ökade kostnaden för trygghetsvakterna var anmärkningsvärd. När det gäller graffitiväggen i Tensta vet vi fortfarande inte vad den kommer att kosta. Vi vet vad den har kostat hittills, men vi har ingen aning om vad den kommer att kosta i framtiden. Jag önskar bara att denna sparsamhet kanske också spiller över till en del andra frågor.

Det som händer nu är att otryggheten ökar, handlare stänger och ordningsvakterna inte finns där. Det tycker vi är extremt bekymmersamt. Det tycker uppenbarligen inte majoriteten.

Anförande nr 35

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! Det är att dra lite förhastade slutsatser att anse att otryggheten ökar i Spånga-Tensta på grund av en denna lagliga graffiti-vägg. Vad jag förstår är den nyligen invigd. Och trygghetsundersökningen har inte speglat tiden efter att den lagliga graffitiväggen i Spånga-Tensta kom till. Det är nog lite att gå händelserna i förväg.

Det finns inte heller några vetenskapliga belägg från Brå att lagliga väggar ökar eller minskar förekomsten av klotter. Det den här diskussionen de facto handlar om är om man är för graffiti som konstform eller inte. Nu sade inte borgarrådet Brinck om hon är för privata lagliga graffitiväggar och om det bara är det kommunala initiativet som är problemet. Jag anser att även de som vill utöva graffiti som konstform ska kunna göra detta lagligt.

Fråga nr 2. Idrottsmöjligheter i Hagastaden

Anförande nr 36

Björn Ljung (L): Herr ordförande och fullmäktige! Välkomna alla ni på läktaren! Vad kul att se er här.

Det här är en fråga som jag skulle vilja ställa till Jan Valeskog, men det är du som är föredragande rent formellt i vår exploateringsnämnd, Karin Wanngård. Min fråga gäller att vi bygger som vi gör i Hagastaden. Vi har alltid varit överens om att detta är ett område som ska exploateras väldigt tufft och hårt. Vi liberaler vill understryka att vi måste bygga stad. Stad betyder kommersiell och kommunal service, men det behövs också skolor, förskolor och idrottsytor.

I Hagastaden är det så bra att det finns en klubb, KFUM, som har intresse för att bygga en fullstor hall som de kan betala och driva på en tomt i Hagastaden invid Wenner-Gren Center.

Nu undrar jag helt enkelt, Karin Wanngård, om vi inte ska ta tjuren vid hornen och fixa till det här.

Anförande nr 37

Borgarrådet Wanngård (S): Ordförande, fullmäktige! Tack för frågan, Björn Ljung. Det är inte riktigt så enkelt i kommunen att vi kommer att lösa den här frågan i denna talarstol. Det handlar om en helhetslösning. Vi har stora behov av idrottslokaler. Där är vi fullständigt överens. Vi behöver allt fler idrottsanläggningar. Men när det gäller Hagastaden och exploateringsfrågorna är det väldigt många pusselbitar som ska passa ihop. Det är stadens skyldighet, och det är också staden som har kunskapen, att lägga det här pusslet. Jag är mycket positiv till att det finns fler aktörer som vill bygga och driva idrottsanläggningar. Jag har inga problem med det. Det är flera aktörer som i det läget vill ha markanvisningar.

KFUM har tidigare haft en markreservation på Vallavägen som föll på grund av dålig luftkvalitet. Det är därför man för diskussioner med KFUM för att finna en ny plats, men jag kan inte här och nu göra upp om just exakt vilken plats det kommer att handla om. Det handlar naturligtvis om att se över helheten och hitta lämpliga markanvisningar som passar aktörerna och staden. Det här är komplexa frågor, och Hagastaden växer ju fram i en mycket positiv fart. Det är höga exploateringsstal, och vi har naturligtvis ett stort behov av skolor, idrottsanläggningar och kringfastigheter så att vi verkligen bygger den stad som vi är så stolta över.

Anförande nr 38

Björn Ljung (L): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Tack för din mycket positiva syn på initiativ från enskilda klubbar som KFUM, fru finansborgarråd! Men

det finns ett litet bekymmer i det här. Som finansborgarråd skulle du också ha kunnat svara att det här är ett så bra initiativ att vi ska lösa den här frågan. Du skulle ha kunnat vara klar och tydlig med att eftersom KFUM har jobbat så mycket med det här och egentligen haft lite otur vid västra Valhallavägen och nu sett att det finns en möjlighet till tar vi tag i det och sätter oss i förhandlingar och kommer överens om detta. Någonstans blir det så att klubbar och enskilda som tar initiativ inte orkar hur länge som helst heller. Jag tycker att det vore alldeles utomordentligt om du gav ett lite mer positivt svar än att vad du gjorde i ditt tidigare anförande.

Anförande nr 39

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Det förstår jag att du vill eftersom du vet att det över huvud taget inte finns i mitt mandat. Det handlar om att vi har en Stockholmsmodell där intressenter och aktörer lämnar in önskemål om markanvisningar. Sedan arbetar våra extremt professionella tjänstemän med att ta fram och säkerställa att allt fungerar för att det sedan ska gå vidare till politiken för beslut, och där är vi inte i dag. Diskussionerna måste fortsätta med olika aktörer liksom KFUM för att säkerställa att hela pusslet kan läggas så bra som möjligt. Jag sade redan tidigare att jag är positiv till alla de aktörer som kontaktar staden och vill vara med och bidra till samhällsutvecklingen, och idrottshallar är ett oerhört positivt tillskott till staden och till stockholmarna.

Anförande nr 40

B j ö r n L j u n g (L): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Du smiter undan lite för lätt, Karin Wanngård. Du är formellt den som är föredragande i exploateringsnämnden här i fullmäktige. Jag sade att jag gärna hade sett att Jan Valeskog hade svarat, men nu är det du. Som högsta politiska företrädare för ett område där man är föredragande har man en möjlighet att säga: Ja, detta tycker jag är så bra. Jag ska göra vad som står i min makt för att detta ska kunna genomföras.

Det hade varit ett utomordentligt bra svar till mig – jag är inte viktig i sammanhanget – till idrotten och till KFUM. Jag är djupt besviken att du inte kan ge det svaret. Jag vet att du kan göra det. Och ännu mer paradoxalt är att jag tror att du skulle vilja ge det här svaret, men du kommer inte riktigt ända fram. Ta det inflytande du har och passa på att säga: Det här ska vi genomföra. Kom igen nu!

Anförande nr 41

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! Det här är ganska långt ifrån att smita undan när vi aktivt jobbar med frågan och har fysiska möten med just KFUM för att diskutera en framkomlig väg. Vi puttar hela tiden på för fler idrottshallar och fler aktörer för att Hagastaden ska bli den blomstrande stadsdel som vi alla redan nu ser är på väg att bli verklighet eller redan är i vissa delar. Det här är ju sista etappen som vi diskuterar just nu. Vi måste hela tiden ha stadens totala split vision och se om allting ligger rätt. Var bygger vi skolan? Var ska vi ha idrottshallen? Kan vi ha samutnyttjanden? Hur ska detta se ut framöver? Det är ett otroligt arbete som jag har stor respekt för.

Fråga nr 3. Vad händer efter att korttidskontraktet har löpt ut och man måste flytta ut från modulbostäderna?

Anförande nr 42

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Vi har så kallade genomgångsbostäder för nyanlända invandrare. Det handlar om korttidskontrakt som troligtvis löper på två år, men det är lite oklart hur länge de varar. Tanken är ju att man ska hitta en egen bostad, men frågan är hur goda möjligheter man egentligen har att göra det efter två år när de här korttidskontrakten löper ut.

Min fråga är: Vad är planen när kontrakten löper ut och de som bor i genomgångsbostäder ska flytta men inte har lyckats ordna en egen bostad, Åsa Lindhagen?

Anförande nr 43

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Tack för frågan i detta viktiga ämne, det vill säga hur vi välkomnar nya stockholmare till Stockholm på ett bra sätt. De människor som kommer till vår stad enligt bostättningslagen är stockholmare som alla andra. Det betyder att de har ett ansvar för att på olika sätt försöka lösa sin boendesituation. Det är också någonting som de får information om när de kommer hit. Vi som stad har också ansvar för att på olika sätt ge stöd till människor som flyttar hit och visa vilka vägar framåt som finns, tillhandahålla information och ge stöd i att ta det här steget vidare. Vi är på ett sätt redan där att människor i vissa fall börjar flytta från de genomgångsbostäder som de har fått.

Det kan redan nu, men i ännu större utsträckning framöver, handla om att man till exempel löser sin situation genom att bo i andra hand. Det är många stockholmare som gör det. Vi kan också se att man på sikt börjar kunna få hyreslägenheter längre ut i länet. Det handlar om att man ska stå i bostadskö från dag ett som man anländer till Stockholm. Det är också beroende på vad man har för möjlighet att betala hyra. Några av de människor som kommer hit kommer också att behöva stöd från socialtjänsten. Det kommer alltid att bli en individuell bedömning i det enskilda fallet när det gäller vilket stöd man kan få och om man kan få stöd. Vägen framåt kommer att se väldigt olika ut om vi tittar på individnivå i den här gruppen.

Anförande nr 44

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Det låter väldigt bra att information går ut till dem som kommer till Sverige och Stockholms stad att de ska ställa sig i bostadskö och så vidare, Åsa Lindhagen. Men det är fortfarande lite oklart, tycker jag, om de här korttidskontrakten löper på två år. De här människorna har ju kommit till Stockholm på grund av bostättningslagen, och då är det märklgt om man skulle hänvisa dem till att lämna kommunen. Du vet mycket väl att även om de har stått i bostadskö i två år kommer de inte att få en hyreslägenhet i Stockholms stad på den kótiden.

Jag har en annan fråga jag skulle vilja ställa till dig. Löper de här korttidskontrakten på två år? Eller är det längre? Är det fem eller tio år?

Anförande nr 45

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Generellt får man kontrakt på två år. Sedan handlar det om det som jag talade om tidigare. Det kommer att vara en individuell

bedömning om man har behov av stöd från socialtjänsten. Då blir det en fråga för stadsdelen och för SHIS som har hand om våra genomgångsbostäder vad som kommer att hända i just det individuella fallet. Det kommer alltid vara så att vi har ett särskilt ansvar exempelvis när det gäller barnfamiljer.

Det här är en fråga som jag jobbar väldigt aktivt med, och jag vill också passa på att nämna att det ligger ett uppdrag i budgeten för 2018 att stadsdelarna tillsammans med stadsledningskontoret ska se över ett stärkt socialt stöd kring nyanlända som kommer. Det handlar om bostäder och om hur vi kan stötta människor att ta nästa steg och också om arbetsmarknaden såklart för att se till att människor kommer vidare ut i jobb. Det är också en av de absolut viktigaste delarna i att etablera sig som ny stockholmare och kunna stå självständigt på egna ben i framtiden.

Anförande nr 46

M a r t i n W e s t m o n t (SD): Ordförande! Jag tycker att er handlingsplan är väldigt tunn, Åsa Lindhagen. Du talar mycket om en individuell bedömning och socialt stöd. Du vet mycket väl vad du egentligen står och säger, och det är att det kommer att finnas anledning att göra undantag när man fördelar kommunala hyreslägenheter. Vi kan väl se hur utvecklingen blir. Men kan du inte ge ett tydligt svar på den fråga jag ställde? Jag vill ha ett tydligt ja eller nej. Kommer nyanlända invandrare att få förtur till en kommunal hyreslägenhet under några som helst omständigheter? Ja eller nej?

Anförande nr 47

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): De är ju stockholmare som alla andra, och de kommer att behandlas som stockholmare som alla andra. Ur den aspekten säger jag: Nej, det kommer de inte att få.

När man däremot inledningsvis anländer till Stockholm genom bosättningslagen har vi ett ansvar enligt lagen att ordna boende. Och det som står i lagstiftningen ska också vår kommun följa. När man sedan har bott här under en period är man stockholmare som vem som helst. Man har både skyldigheter att ordna upp sin egen situation och möjlighet att söka stöd från socialtjänsten, precis som alla andra stockholmare.

Jag vill avsluta med att säga att vi har gjort det här förut. Det här är inte första gången vi tar emot väldigt många människor under en kort period i Stockholm. Vi gjorde det till exempel på 90-talet när vi hade krig här i vårt eget Europa, i forna Jugoslavien. Då kom det väldigt många människor till Stockholm som började sin resa i vår stad i modulbostäder. De finns runt om i Stockholm i dag, och de verkar på olika sätt. De jobbar och bidrar till att stärka den här staden. Det kommer de här människorna också att göra.

Fråga nr 4. Otrygg skola

Anförande nr 48

C h r i s t i n a L i n d e r h o l m (C): Ordförande, fullmäktige! Det är alltså ett frågetecken och inte ett utropstecken efter rubriken. Skälet till frågan är att vi på senare tid har fått allt fler oroande rapporter om ökad otrygghet i skolan. Våldet ökar i skolan både mellan elever och mot lärare och andra vuxna i skolan. Det är helt

oacceptabelt. Och det är dessutom ett brott som ska beivras som brott på ett eller annat sätt, men på något sätt ser man skolan som lite annorlunda. Det är det ena, och jag undrar vad borgarrådet tänker göra åt detta.

Det andra är att alla flickor i skolan upplever att de någon gång har blivit sexuellt trakasserade eller känner någon som har blivit det. Det är ett mycket allvarligt problem som jag undrar hur skolborgarrådet täcker tackla.

Anförande nr 49

Borgarrådet B u r e l l (S): Herr ordförande! Jag håller verkligen med Christina om att det är helt oacceptabelt att man ska känna otrygghet och över huvud taget uppleva våld eller kränkande behandling i skolan. Trygghet är grunden för en god arbetsmiljö, en god lärmiljö och naturligtvis för våra elevers lärande. Därför är det högsta prioritet att säkerställa att det råder trygghet i alla skolor.

Det ser självfallet olika ut. Man kan säga att våld är ganska personberoende. Det förekommer inte varje dag i varje skola tack och lov, men det är oerhört allvarligt när det händer, och man agerar kraftfullt. Det är viktigt att rektor har ett mandat i den akuta situationen att få undan den som brukar våld och gå in och lösa situationen. Men ännu viktigare är naturligtvis det förebyggande arbetet att försöka se till att det aldrig uppstår våld eller kränkande behandling.

Det är naturligtvis så att det omgivande samhället påverkar. Skolan är en spegel av samhället i stort men också en miljö som är sin egen. Därför jobbar våra rektorer, lärare och all personal, inte minst våra elevhälsoteam, med att stärka den positiva skolkulturen. Det handlar om ett värdegrundsarbete som syftar till att uppfylla skollagens intentioner. Det handlar bland annat om respekt och solidaritet, och det handlar naturligtvis också om att upprätthålla ordning och reda och en god organisation. Det handlar om fysiska miljöer och hur man bygger för att det inte ska uppstå otrygghet i onödan. Det handlar om disciplin. Rektorn ska vara kapten på skutan och vara respekterad som sådan. Det ska råda nolltolerans mot våld.

Till syvende och sist handlar det om att se till att det finns ordentligt med resurser, riktlinjer och lagstiftning som ger våra anställda möjlighet att skapa en god miljö.

Anförande nr 50

C h r i s t i n a L i n d e r h o l m (C): Jag misstror inte skolborgarrådets goda vilja, men jag har läst budgeten. Jag ska inte föregå den debatten, men jag konstaterar att det som står där inte stämmer riktigt med vad du säger nu, Olle. Där är det mycket flera fluffiga ord och diskussioner kring olika saker. Dessutom står det faktiskt i budgeten att man tänker sig att 75 procent av eleverna i årskurs fem inte ska utsättas för kränkande behandling eller trakasserier. Enligt er budget tycker man alltså att 25 procent kan göra det 2018.

Anförande nr 51

Borgarrådet B u r e l l (S): Ordförande! Jag har väldigt stor sympati för ditt resonemang, Christina. Du har framfört det tidigare i den här salen. Det kommer jag ihåg. Det handlar om hur man uttrycker sig i budget jämfört med de riktlinjer som råder. De riktlinjer vi har, den vision vi har, är ju att ingen någonsin ska utsättas för våld eller kränkande behandling. Vår vision är att alla ska uppnå goda resultat, klara

studenten och så vidare, och sedan har vi en verklighet som ser annorlunda ut, och den är resultatet av många års och decenniers misslyckanden. Man har inte nått ända fram. De här siffrorna du hänvisar till är hela tiden en ambitionshöjning men samtidigt en realistisk bedömning för att det inte ska bli glädjekalkyler. Vi kan ju skriva 100 procent på alla de här indikatorerna, men vi vet att ingen politiker skulle lyckas leverera det. Därför är vi realistiska.

När vi gör analyser i de skolor som går bäst ser vi att de har satsat på en välriggad skolläring, ordenligt med lärartäthet och ett gott elevhälsoarbete. Jag tror att det är tre viktiga faktorer för att öka tryggheten.

Anförande nr 52

Christina Linderholm (C): Herr ordförande! Jag tror säkert att det är parametrar som kan hjälpa upp situationen, men jag tycker fortfarande att det är alldeles för långt när det gäller direktiv till rektorerna, kraven på att rektorerna ska leverera, på att man återkommande ska följa upp vad som händer och hur det förbättras och att man ska ha ett stabilt åtgärdsprogram på varje skola. Och om det finns kan jag lova att det inte alltid har dammats av och följts eftersom man har andra frågor som ligger längre fram.

Jag tror fortfarande att har vi inte elever som är trygga i skolan kommer de inte att nå kunskapsmålen. Ingen liten tjej ska någonsin behöva känna att hon är otrygg och trakasserad i skolan för att hon är tjej, och ingen kille heller för den delen. Det är så självklart att det ska vara så, så jag kan inte se någon annan väg än att det måste bli mycket tydligare från ledningens sida.

Anförande nr 53

Borgarrådet Burell (S): Herr ordförande! Tack för att du säger det som jag tror att vi alla håller med om, Christina, att ingen ska behöva vara rädd för att utsättas för våld eller kränkande behandling! Det gäller både tjejer och killar, unga och gamla, det vill säga både vuxna och barn.

Jag tror inte att problemet skulle vara att rektorerna inte känner tillräcklig press på sig från politiskt håll. Jag tror inte att det är det som ligger bakom de utmaningar som finns, utan jag menar att det finns samhällsutmaningar och att skolan påverkas av social oro, social otrygghet, fattigdom och motsättningar som skolan försöker kompensera för men aldrig kommer att kunna råda bot på ensam. Därför försöker också våra rektorer och alla andra som jobbar i skolsektorn ta hjälp av det omgivande samhället, av föräldrar, föreningsliv, kulturliv, socialtjänst och polis. Det handlar till syvende och sist om ett tråkigt men viktigt uttryck, nämligen systematiskt kvalitetsarbete, och även samverkan.

Fråga nr 5. Parkeringsavgift för motorcykel och moped

Anförande nr 54

Mikael Valier (KD): Herr ordförande! Daniel, nu har regeringen aviserat att premien för att köpa elfordon även kan omfatta motorcyklar. Tidigare gällde det bara moped och cykel. Jag tycker att det är utmärkt. Det visar att regeringen har lyssnat på dem som har sett den här luckan.

Men med Stockholms nya regler för EU-moped- och mc-parkering blir premien verkningslös, särskilt om man inte bor i staden och kan utnyttja boendeparkeringen utan pendlar in och ska betala för varje timme. Då äts den här premien upp på bara några månader.

Jag undrar hur trafikborgarrådet ser på att det bidrag man delar ut för att stimulera inköp och användning av smarta fossilfria fordon äts upp av parkeringsavgifterna.

Anförande nr 55

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Herr ordförande! Tack, Mikael! Det här är en intressant fråga. För det första vill jag säga att jag tycker att det är alldeles utmärkt att regeringen har utökat den här premien. Det är 10 000 kronor man kan få om man köper ett elfordon. Det kan vara moped, motorcykel eller vanlig cykel. Det är ett sätt att främja de klimatsmarta och tysta fordon som det faktiskt handlar om. Det är en bra sak.

Men att vi nu kommer att ta betalt för motorcyklar och mopeder beror på att de tar plats i gaturummet på samma sätt som bilar. De är inte lika stora, men de tar stor plats, och vi har begränsade ytor att ha dem på. Därför har vi bestämt att vi tar ut en parkeringsavgift. I centrala city kostar det 10 kronor i timmen, och där kostar en bil 50 kronor. Sedan kostar det 5 kronor i timmen på malmarna. När det gäller mopeder och motorcyklar vill vi helst att de ställer sig på tomtmark. Det vill vi egentligen att bilarna också ska göra. Fördelen för motorcyklar och mopeder är ju att de är mindre. Därför har de en möjlighet att på ett enklare sätt placeras på gårdar och andra platser där de inte är i vägen i gatumiljön.

Att man premierar elfordon är bra, men här handlar det om framkomlighet. Parkeringslagstiftningen är också sådan att miljöskäl inte får användas när man gör olika bedömningar. Annars skulle man kunna tänka sig att man skulle kunna väga en vanlig motorcykel mot en elmotorcykel, men det får vi inte göra enligt lagens regelverk.

Anförande nr 56

M i k a e l V a l l e r (KD): Jag tycker att det är kontraproduktivt rent generellt att göra på det här sättet. Jag tycker att vi behöver en helt annan taxa för tvåhjuliga fordon. Det är ingen i dag som kräver gratis parkering, utan man vill ha en parkeringsavgift som står i relation till fordonets storlek. Ni har ju fått fler förslag på hur man skulle kunna göra detta, till exempel som systemet ser ut på Arlanda. Ni har också fått förslag på att vi ska inventera alla ytor där man skulle kunna inrätta en parkering för motorcyklar eller tvåhjuliga fordon, men ni har inte bemött det. Jag tycker att hela detta är kontraproduktivt, och det känns som om ni nu även motarbetar rena fordon. Det känns väldigt konstigt. Svider det inte lite?

Anförande nr 57

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag har många gånger framfört att man borde ha en parkeringslagstiftning som också kunde ta miljöhänsyn. I vissa fall skulle till exempel mindre elbilar kunna ha en annan avgift än bullrande, fossildrivna bilar. Men nu är lagstiftningen sådan här, och vi anpassar oss efter det. Det är inte så mycket vi kan göra åt det.

Den stora delen av den reform vi inför handlar om parkeringsplatser. Det är ont om ytor att ordna motorcykelparkeringsplatser på i city. De är relativt stora och tar mycket plats. Men vi differentierar ju. Det är billigare att parkera en motorcykel än att parkera en bil. På malmarna är förhållandet ett till tre i avgift. I city är det ett till fem. Det är en stor skillnad.

Frågan är prövad i domstol. Förvaltningsrätten ger oss rätt att göra på det här sättet. Det är överklagat, så vi får se vad nästa instans säger.

Anförande nr 58

M i k a e l V a l i e r (KD): Om man tittar på boendeparkeringssidan är det inte ett till fem och ett till tre, utan där är det ett till två om jag inte har räknat alldeles fel. Ställer man motorcykeln hemma i det område man bor är den hälften så stor som en bil till skillnad från en femtedel. Detta är också ett konstigt system. Hur har ni egentligen räknat?

Anförande nr 59

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Vi har satt halva avgiften. I innerstaden betalar man 550 kronor i månaden i boendeparkering. Då kan man ställa den på gatan. Men en motorcykelparkering är anpassad till motorcyklar på ett speciellt sätt. När det gäller boendeparkering för motorcyklar får man också ställa den på en vanlig parkeringsplats. Det är en annan typ av parkering som man får rätt till. Om man ställer en motorcykel på en vanlig parkeringsplats betalar man full avgift som en bil. Därför är det skillnad mellan boendeparkering och parkeringsplatser specifikt för motorcyklar. Det är en annan vägning av ytan. De tar mer plats när de hamnar på en parkeringsplats helt enkelt. Det är skälet.

Fråga nr 6. Den (S)-ledda majoritetens ansvar för trygghet

Anförande nr 60

D e n n i s W e d i n (M): Ordförande! Brottsligheten mot stockholmare uppträder i olika former. När det gäller äldre kan det framför allt handla om inbrott i hemmet eller stöld på gatan, men under de senaste åren har ett område ökat särskilt mycket, och det gäller anmälningarna mot telefonförsäljare som riktar in sig på att lura äldre personer. I juli detta år kom till exempel fem domar i Stockholms tingsrätt mot två företag som ägnar sig åt just detta. Att döma av anmälningarna riktade företagen in sig på just äldre personer, de flesta över 80 år. Jag tror att det här är ett växande problem som vi politiker behöver prata mer om. Det var därför som jag med stor förvåning läste i Expressen förra veckan att Socialdemokraternas finansieringsapparat, Kombispiel, har anlitat telemarketingföretag för att sälja lotter där 16-åringar hetsades till att lura äldre.

Det här är helt vansinnigt, och jag vill utifrån detta fråga Karin Wanngård hur hon och Socialdemokraterna i Stockholms stad ser på otryggheten kring just telemarketing i Stockholm och det egna partiets agerande när det gäller det som framkommit.

Anförande nr 61

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Tack för frågan, Dennis Wedin! Jag ska försöka klargöra vissa saker. Otryggheten i Stockholm har ökat. Det visar stadens egna trygghetsundersökningar, och det är därför vi arbetar på bred front

för att öka tryggheten. Det behövs naturligtvis många insatser, och jag ser också med oro på att allt fler äldre känner sig otrygga när de blir uppringda av telefonförsäljare och känner sig tvingade att tacka ja till vissa tjänster. Du försökte göra en sammankoppling med Socialdemokraternas lotteri, Kombispiel, och de försäljningsmetoder som används. Jag måste säga att det inte ligger under finansborgarrådets ansvar, utan mitt ansvar handlar om hur vi ökar tryggheten för våra invånare i staden.

Generellt sett, oavsett om Socialdemokraterna äger företag eller om det är Svenskt Näringsliv som inte kan hålla orden rätt i munnen eller som på något sätt utnyttjar människor, är detta olyckligt och oacceptabelt. Man ska inte använda försäljningsmetoder som på något sätt lurar den tilltänkta köparen, utan man ska naturligtvis jobba under sjyst flagg och vara tydlig och rak med vad det är som ska försälas. Det är många företag som vänder sig till målgrupper som man vet att man kan få varorna sålda till.

Anförande nr 62

Dennis Wedin (M): Herr ordförande! Jag tackar för svaret. Jag håller med om att otryggheten har ökat i Stockholm. I takt med att fler bor kvar hemma i högre ålder ökar också utsattheten för den här brottsligheten som sker nu där man försöker utnyttja sårbarheten hos personer i andra ändan luren. Jag har själv hört flera äldre stockholmare berätta om hur man utsatts för det här och hur anhöriga har fått hjälpa till att reda ut situationen.

Jag måste säga att det är makabert att läsa om hur Olga Öhrn berättar för Expressen hur hon, när hon som 16-åring hetsades till att lura äldre när hon sålde lotter åt ert Kombispiel, tänkte: Köp inte! Köp inte!

Jag har tidigare frågat dig på Twitter, Karin Wanngård, om vinsterna från det här lotteriet kommer att användas i Socialdemokraternas valrörelse 2018 här i Stockholms stad. Det vore intressant att få svar på den frågan. Över huvud taget känns de här brotten viktiga att belysa. Otryggheten växer, och i takt med att polisen går på knäna riskerar utredningarna av den här brottsligheten att minska. Där har vi alla partier ett ansvar. Tar ni ert ansvar för detta?

Anförande nr 63

Borgarrådet Wanngård (S): Jag kan inte här i talarstolen svara på vad som de facto har inträffat när det gäller enskilda anställda eller resonera om medieutspel i Expressen. Det kan jag inte svara på. Jag har inte den detaljkunskapen. Jag kan svara på generella nivåer, och det är oacceptabelt att man på något sätt använder sig av försäljningsknep där man vänder sig till personer som känner olust och känner sig tvingade att köpa fast de inte vill det. Det är bra att det kommer till kännedom så att man kan ändra sin försäljningsinriktning så att det inte sker.

Jag förstår att du vill veta vilken andel som används i valrörelser. Vinsten från lotteriet går till partiet centralt, och vi får inga pengar därifrån lokalt. Vi finansierar vår valrörelse själva lokalt i Stockholm.

Anförande nr 64

Dennis Wedin (M): Ordförande! Jag kan notera att otryggheten växer övergripande i min egen stadsdel i västerort. Socialdemokraterna har stått handfallna

under mandatperioden när det gäller utvecklingen både lokalt och nationellt. Hittills i år har det skett hundratalet skjutningar i Stockholmsregionen. Antalet polisanmälda brott har på tre år ökat med 40 000 anmälningar. Den trygghetsundersökning som Karin Wanngård själv nämner visar att var fjärde person i utsatta stadsdelar är orolig för att gå ut sent på kvällen eller avstår helt från att gå ut ensam på kvällarna. Vi kommer att ha en hård valrörelse om detta. Det är alldeles uppenbart, och då tycker jag också att det är relevant att ta upp hur det står till med er egen kampanjfinansiering i den här valrörelsen.

Du säger nu att det inte är några pengar som kommer att gå till Stockholm från partiet centralt, men Socialdemokraterna har skickat 583 personer till kronofogden här i Stockholms stad på grund av en verksamhet som ni bedriver för er finansiering. Det här alltså en skum försäljning som riktas gentemot äldre, och det är en skum verksamhet som ni bedriver. Det är så ni finansierar er kampanj nationellt. Jag undrar verkligen om det faktiskt är så att inga av de här pengarna kommer till Stockholms stad. Kommer vinsterna från de här lotterna inte alls att användas i Stockholm?

Anförande nr 65

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Jag delar inte riktigt uppfattningen om att lotteriverksamheten på något sätt är ett skumt företag. Det är en väldigt transparent verksamhet. Det är Lotteriinspektionen som inspekterar att allting sker på ett rätt och riktigt sätt. Om man ska köpa lotter och inte betalar för sina lotter är det klart att det finns en skyldighet att försöka få in de pengar som man de facto har ett avtal om. Vi har olika uppfattningar om att det är en skum verksamhet för att man driver in de pengar som man har ett avtal om. Jag förstår att Dennis Wedin är upprörd över finansieringsgrunden, men den är oerhört transparent. Vi redovisar alla våra större bidrag och intäkter. Det är bara att läsa det. Det är inga problem över huvud taget. Att vi bedriver en valrörelse i Stockholm som vi finansierar lokalt borde inte vara någon nyhet för dig.

Fråga nr 7. Trygghetsvakter

Anförande nr 66

Borgarrådet E d h o l m (L): Herr ordförande! Otryggheten ökar ju i hela vår stad. I samtliga stadsdelar känner sig människor mer otrygga än vad de gjorde förra gången trygghetsundersökningen gjordes. En sådan stadsdel är Spånga. StockholmDirekt i Spånga Tidning redovisar att det har gått så långt med otryggheten och bristen på poliser och trygghetsvakter att enskilda medborgare nu har tagit initiativ till att helt enkelt samla ihop pengar för att man ska kunna anställa trygghetsvakter i Spånga centrum.

Min fråga är helt enkelt om finansborgarrådet tycker att det är rimligt att privatpersoner ska behöva samla ihop pengar till trygghetsvakter eller om detta är en kommunal fråga.

Anförande nr 67

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande! Tack för frågan, borgarrådet Edholm! Nu har jag en än en gång möjlighet att försöka förtydliga budskapet. Jag ser oerhört allvarligt på att känslan av otrygghet har ökat i hela staden. Det är stadens egna trygghetsundersökningar som visar detta, och det är allvarligt.

Därför gör vi en rad insatser. Det handlar om våra egna resurser. Vi kommer att diskutera det i nästa vecka i samband med budgeten. Det handlar om Trygghetsfonden och sociala insatsgrupper, och det handlar också om att polisen ska bryta den tunga brottsligheten.

I centrumbildningar är det fastighetsägare tillsammans med dem som bedriver verksamhet i centrum som går ihop om finansieringar. Nej, det är inget konstigt att ordningsvakter finansieras av privata fastighetsägare och kommunala fastighetsägare. Men att ordningsvakter skulle lösa alla de problem som vi har i staden är en lite förenklad lösning. Jag har ingenting emot ordningsvakter, men ordningsvakter kan inte sköta polisens arbete. Vi måste satsa på ungdomarna i tidiga år och se till att det fungerar i skola och förskola så att de inte söker sig till brottslighet. Det är viktigt med ordningsvakter, men det är inte allt.

Anförande nr 68

Borgarrådet E d h o l m (L): Herr ordförande! Karin Wanngård säger att hon ser allvarligt på situationen i Stockholm, och allt annat vore ytterst egendomligt skulle jag vilja säga med tanke på den utveckling som vi nu ser.

I Spånga handlar det inte om några företagare eller handlare, utan det handlar om en boende i Spånga som har fått nog. Det är en boende i området som är så orolig nu över otryggheten, över att det stjäls en massa saker och att många människor inte vill gå ut där eller bo där.

Jag blir faktiskt förvånad. I min värld är enskilda medborgares frihet det absolut viktigaste, och den viktigaste friheten är naturligtvis att kunna röra sig fritt där man bor. Att säga till boende att de själva ska betala för sin trygghet trodde jag möjligen att jag skulle kunna se i en nattvaktarstat, men inte ens i en nattvaktarstat måste medborgarna själva ta ansvar för sin trygghet.

Anförande nr 69

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Nu tror jag faktiskt att borgarrådet Edholm medvetet missuppfattar det som jag säger. Jag har ingenting emot ordningsvakter, men vi kan inte sköta polisens uppgift. Polisen är en statlig angelägenhet. Stockholms kommun har ett bra samarbete med polisen. Det satsas ytterligare på polisen och fler poliser ska vara synliga på gator och torg. Det är inte bra om enskilda inte litar på polisens arbete eller inte litar på kommunens arbete. Jag anser att vi har ett bra arbete, men med det sagt är vi inte hemma. Det är fortfarande invånare och medborgare som känner sig otrygga i vår stad. Då måste en rad olika insatser göras, men det är fastighetsägarnas ansvar att se till att det är tryggt kring fastigheterna.

Anförande nr 70

Borgarrådet E d h o l m (L): Jag vill ytterligare en gång påpeka att det här inte handlar om fastighetsägarna eller handlarna. Det här handlar om villaägare, boende i Spånga, som nu är så bekymrade över otryggheten att de är beredda att samla ihop pengar för att få trygghetsvakter. Den här mannen säger i artikeln att om de som bor i området är beredda att betala 200–300 kronor i månaden skulle man kunna lösa det här. Jag tycker faktiskt att det är helt orimligt. Jag har aldrig varit med om att enskilda medborgare tar på sig ansvaret för det som polisen och kommunen i här fallet ska göra.

Jag kan inte förstå hur man kan vara så tillbakalutad i attityden som Karin Wanngård är. Att se till att staden är trygg för alla människor oavsett var de bor någonstans måste väl i all sin dar vara ett kommunalt ansvar. Du har svikit de löften du har gett om ett ökat antal trygghetsvakter i Stockholm. Det är väl dags att du börjar ta det här på allvar nu.

Anförande nr 71

Borgarrådet W a n n g å r d (S): Ordförande, fullmäktige! Det är självklart att polisen ska ha resurser så att de kan sköta sitt arbete. Kommunen kan inte ta över polisens ansvar. Vi har ett ganska tydligt regelverk för vad som är polisens ansvar och vad som är kommunens ansvar. Det är polisens ansvar att upprätthålla lag och ordning. Det kommer inte kommunen att göra. Det är klart att det är allvarligt att folk känner sig otrygga. Det jätteallvarligt att folk känner sig otrygga, inte vågar gå ut på kvällarna och inte vågar vara ute sent på nätterna. Det är därför vi i staden gör satsningar på sociala insatsgrupper, Trygghetsfonden och Framtid Stockholm med lokalisering på Järva. Vi gör väldigt många saker, men vi kommer inte att ta ansvar för polisens arbete. Polisen måste också få arbeta.

§ 14 Riktlinjer för riksfärdtjänst (Utl. 2017:228)

Anförande nr 72

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Ordförande, fullmäktige, stockholmare! Alla människor i Sverige har rätt till rekreation och en meningsfull fritid och rätt att kunna förflytta sig. I det ingår rätten att kunna resa utanför det egna länet och till exempel besöka vänner eller släktingarna i en annan stad oavsett om man har en funktionsnedsättning eller inte. Det är vad det här ärendet handlar om. Den som har en varaktig funktionsnedsättning ska kunna genomföra dessa resor ut i landet till samma kostnader som andra personer.

Att utjämna skillnader mellan människor är ett av samhällets och socialtjänstens viktigaste uppdrag. Därför gavs också socialnämnden i budgeten för 2017 i uppdrag att revidera riktlinjerna för handläggning av riksfärdtjänst. De nuvarande riktlinjerna antogs år 2006, och det har funnits ett behov av att revidera riktlinjerna, bland annat för att det har skett förändringar i lagstiftning och praxis.

De nya riktlinjerna som vi ska besluta om i dag innebär en tydlig förbättring när det gäller att kunna ta med sig en medresenär. Det är nu tydligt utskrivet att den som har rätt till resa med riksfärdtjänst också har rätt att medta en medresenär, vilket även omfattar barn under 18 år. Det är ett viktigt förtydligande.

Under remissrundan har det framkommit en del synpunkter på förslaget till nya riktlinjer, framför allt från kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, vilket har varit mycket värdefullt. I sitt yttrande framför rådet bland annat att det råder oklarheter kring det avsnitt som handlar om hjälpmedel, avsnitt 4.5. Därför har förslaget till riktlinjer förtydligats så att det tydligt framgår att djur kan vara hjälpmedel, exempelvis ledarhund, och det är viktigt.

Remissinstanser har också lyft fram att det bör vara tillåtet att ta med alla sorters husdjur och inte enbart ledarhundar. När det gäller rätten att ta med husdjur på resan styrs detta främst av det anlitade reseföretagets bestämmelser. Men vid resor som sker med taxi eller specialfordon är det upp till kommunen att bestämma vad som ska gälla, och min åsikt är att husdjur bör få medtas om det inte innebär helt orimliga kostnader för staden.

Jag sätter stort värde på de synpunkter som har kommit in genom remissvaren, och en viktig del i beredningsprocessen är ju just att samla in synpunkter från berörda parter såsom stadsdelar och civilsamhälle. Genom de synpunkter som har kommit in i just detta ärende har också riktlinjerna blivit bättre. I det sammanhanget vill jag också lyfta fram vikten av att funktionshinderrörelsen kommer in redan i beredningen av förslag där deras kunskaper kan göra nytta, så att vi redan från början drar nytta av den kompetens om funktionshinderrörelsen besitter.

Med de orden yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 73

E r i k S l o t t n e r (KD): Fru ordförande! Färdtjänsten är ett viktigt redskap för att öka både friheten och livskvaliteten för människor som på grund av olika funktionsnedsättningar inte kan resa på egen hand. Vi kristdemokrater anser dock att

vi krånglar till det i onödan när färdtjänstresor inom Stockholms län hanteras av landstinget medan resor utanför länets gränser hanteras av kommunen. För att krångla till det lite ytterligare ska dessutom ansökan om färdtjänst inom länet få en första bedömning av kommunen innan ansökan går vidare till landstinget för ett slutligt avgörande. Vi anser att det skulle förenkla för den enskilde samtidigt som administrationen skulle kunna minska om både riksfärdtjänst och regional färdtjänst hanteras av en och samma aktör, nämligen landstinget.

Vi vill därför att Stockholm tar initiativ i denna fråga för att tillsammans med länets övriga kommuner söka en uppgörelse med landstinget i den här frågan. Vad vi kan se finns det ingen anledning att hantera regional färdtjänst och riksfärdtjänst på olika sätt.

Därmed vill jag yrka bifall till det ersättaryttrande som Kristdemokraterna har lagt fram i kommunstyrelsen.

Anförande nr 74

Borgarrådet **L i n d h a g e n** (MP): Jag tycker att det är en viktig fråga som Kristdemokraterna lyfter fram. Det är en lagstiftning som styr vilka som ansvarar för vad, och det finns en lagstiftning som säger att kommunen ska ansvara för riksfärdtjänst. Det är inte en fråga som vi kommer att kunna påverka på den kommunala nivån. Men jag tycker att det är viktigt att den här frågan lyfts fram, och jag tycker att lagstiftningen är lite fyrkantig. Det skulle kunna finnas skäl att se över just detta på den nationella nivån utifrån det som du lyfter fram, Erik. Även om vi inte kan påverka frågan är det någonting som jag tycker att man skulle se över på den nationella nivån.

Anförande nr 75

E r i k S l o t t n e r (KD): Ordförande! Jag tolkar det så att vi är överens, och vårt yrkande ligger ändå fast. Det är den inriktning som vi vill att vi ska ta. Även om vi inte kan besluta om en förändring just i kväll är det den inriktning vi i Stockholm bör ha och ligga på de beslutsfattare som vi kan påverka i den här frågan. Vårt ersättaryttrande öppnar ändå för att det är i den riktningen vi vill gå.

Anförande nr 76

M a l i n E r i c s o n (FI): Jag vill bara yrka bifall till förslaget till beslut och passa på att säga hur positivt det är att synpunkterna från kommunstyrelsens funktionshinderråd har arbetats in i det slutgiltiga förslaget. Som socialborgarrådet säger är det viktigt att funktionshinderrådet och organisationer involveras tidigare i de här processerna.

*§ 15 Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan
(Utl. 2017:229)*

Anförande nr 77

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Nu har vi kommit till ytterligare ett cykelärende här i fullmäktige. Det är alltid lika roligt att få presentera dem. Det handlar om återställandet av Torsgatan efter arbetet med Citybanan och färdigställandet av det viktiga pendlingsstråk som faktiskt finns här även om det är svårt att förstå det i dag.

Byggandet av Citybanan har hållit på i ett stort antal år. Man har haft ett påslag där man har gått in för att ta ut sten. Då har en stor del av ytorna där tagit skada. Nu kommer vi att skapa bra gångbanor och utmärkta cykelbanor, plantera träd och föryngra många av dem som står där med så kallade skelettjordar så att de ska växa bättre och skapa en bra stadsgata. Vi läker helt enkelt ett sår i den här staden.

Om man frågar en stockholmare är det inte så många som tänker sig att gå Torsgatan om man är i city och ska ta sig till Sankt Eriksplan. Man tänker inte på den här gatan. Den finns där, men den har inte haft några större kvaliteter utan känts som en ganska ruff och hård plats utan det som vi vill ha i en central stad.

Totalt anslår vi 85 miljoner kronor för att skapa detta 1 000 meter långa stråk när vi bygger om. Staten går in med 10 miljoner. Vi betalar alltså 75 miljoner. Det är återställningskostnader som Trafikverket lägger in i det här projektet.

Gångbanorna breddas, cykelbanorna får rätt mått och tillsammans med det ärende om Vasagatan som vi har beslutat om tidigare kommer man nu att kunna ta sig från Tegelbacken upp till Sankt Eriksplan på utmärkta cykelbanor. Sedan kan man fortsätta ut till Hagastaden och kanske till Solna den dag som Solna bygger sina cykelbanor på ett bra sätt. Då får vi det som vi vill ha, det vill säga en förändring av staden där vi minskar antalet bilar som åker där. I stället tar man kanske en elcykel eller en elmoppe.

På kanten mot bangården kommer det att finnas utrymme där det kan anläggas en så kallad boxpark, det vill säga att man ställer upp containrar och har små kaféer och andra saker där. Detta ingår inte i själva ärendet i sig, men vi möjliggör detta. Att det inte ingår i ärendet har bland annat att göra med att Trafikverket, som har hand om spåren på sidan om, inte riktigt är kontanta med förslaget än så länge. Men det förs diskussioner med fastighetsägarna runt omkring om att få en bra och levande gata där man gå och cykla bra, där bussarna kommer fram bra och där de som behöver färdas i sin bil också passerar på ett lämpligt sätt.

Vi tar bort ett 50-tal parkeringsplatser när vi gör detta. Vi vet att det finns synpunkter från oppositionen på det, men vi har inventerat de garage som finns i området. Det finns ett stort antal garage. Det finns möjlighet att parkera bilen. Den behöver inte, och ska helst inte, stå på gatan.

Bifall till detta utmärkta ärende! Jag önskar stockholmarna lycka till på cykeln.

Anförande nr 78

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande! I enlighet med den princip som vi gemensamt tycks ha infört här i lokalen, nämligen att vi alla då och då går upp och håller med varandra och berättar hur bra vi tycker att alla andra är ska jag nu göra det. Det här är ett mycket bra ärende. Vi stöder det. Jag yrkar bifall till det.

Vi har, som Daniel Helldén nyss påpekade, inte framfört kritik egentligen, men vi menar att det är viktigt att man kan vara säker på att de ungefär 50 parkeringsplatser som försvinner kan ersättas. Vi tror på de beräkningar trafikkontoret har gjort som säger att det finns plats i garagen runt omkring. Det finns ingenting som tyder på att den uppgiften är felaktig, men jag tror att vi gemensamt får hålla ett öga på att det verkligen blir så och att det också är så att de boende i området även i fortsättningen kommer att ha tillgång till boendeparkering runt omkring.

Med detta sagt ska jag hålla med Daniel Helldén igen och säga att det här är väldigt bra. Det gläder oss mycket att ni fortsätter med den aktiva cykelpolitik som vi inledde och som inte minst Ulla Hamilton ledde under sin tid som ansvarigt borgarråd.

Anförande nr 79

B a w e r K e v i r (S): Kära fullmäktige! Det är jättegädjande att vi bygger många cykelvägar i Stockholm. Men det här ärendet innebär inte bara att vi bygger cykelvägar, utan vi bygger en trevlig gata som är trafiksäker och en grönare och mer levande stadsdel.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras genom upphöjda överfarter vid korsningar. Gatan ska göras mer attraktiv bland annat genom att det längs en sträcka norr om Barnhusgatan kommer att skapas ett utrymme för möblering och planteringar alternativt tillfälliga upplåtelser för kommersiella verksamheter. Vidare kommer Torsgatan att få träd längs hela sträckan från Norra Bantorget till Sankt Eriksplan och belysningen kommer att förbättras längs hela gatan. Beslutet inkluderar upplysnings- och planteringsplaner.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 80

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Fru ordförande, ledamöter och åhörare! Meter för meter, gata för gata gör vi staden en smula bättre, inte minst för stadens cyklister. Varje vecka för jag minst en debatt eller diskussion i mejlform, i olika chattforum eller i olika Facebookgrupper med cyklister som är trötta på att det går för långsamt och med bilister som tycker att det går alldeles för fort, dock inte bilarna utan antalet cykelbanor. Vi har kanske världens lösning på de trafikproblem som vi har i staden, men det här är en bra bit på vägen för att hitta bättre trafiklösningar i staden för alla. Blir det bättre och säkrare för cyklister att ta sig fram på ett vettigt sätt blir det också säkrare för övriga trafikanter i den här staden, och det tror jag är bra.

Sedan kan man alltid fundera över tidpunkter och hastigheter. Jag har länge funderat över om vi verkligen är så himla duktiga på att bygga saker i den här staden. Vi lyckas märkligt nog orsaka väldigt många proppar i staden alldeles av oss själva. Jag tror att vi bör ta oss en funderare på det inför framtiden. Kan vi göra saker med bättre

framförhållning så att vi slipper så många hack i staden som vi har? Det tror jag vore tacknämligt. Det är också en sak som irriterar väldigt många av våra invånare och besökare i staden.

Fru ordförande! Med det sagt yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 81

M a l i n E r i c s o n (FI): Jag ska be att få instämma i hyllningskören här. Den här delen av Torsgatan är som sagt lite av en glömd gata med en enda uppgift, nämligen att leda någon annanstans. Den uppgiften har väl gatan utfört på ett rätt trist sätt. Med bättre framkomlighet för både cykel- och gångtrafik, förbättrad trafiksäkerhet i korsningarna, fler träd och bättre belysning blir det betydligt enklare, säkrare och trevligare att passera och kanske stanna någonstans på vägen dessutom. Det är också en liten, men inte desto mindre viktig, kilometer av cykelinfrastrukturen.

Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

§ 16 Kvalitet i särskilt boende (Utl. 2017:230)

Anförande nr 82

T o r u n B o u c h e r (V): Ordförande, fullmäktige, åhörare! Nu ska vi göra något väldigt okontroversiellt som det inte heller råder någon som helst politisk oenighet om. Vi ska anta en rekommendation från SKL. Jag tänker passa på att säga några ord om den här rekommendationen. Den handlar om hur vi bemannar särskilda boenden inom äldreomsorgen, och vi behöver ha tydliga riktlinjer för den bemanningen. Jag tänker citera inledningen till någonting som heter Nollvision. Det är Svenskt Demenscentrum som har ett utbildningspaket som heter Nollvision för en demensvård utan tvång och begränsningar.

Där står det i inledningen: På äldreboendet hålls dörren låst för att den demenssjuke mannen inte ska bege sig ut och gå vilse. Ett brickbord monteras på den alzheimersjuka kvinnans rullstol för att förhindra att hon reser sig upp och faller. Det är ett par exempel på tvång och begränsningar inom vård och omsorg. Även om syftet är gott, att skydda den demenssjuke, hör sådana här åtgärder inte hemma inom demensvården. Användningen är helt enkelt inte förenlig med svensk grundlag.

Den här rekommendationen om bemanning är delvis till för att bemöta det här. Vi behöver tillräcklig bemanning men det är inte bara en fråga om att ha mycket folk på plats. Det är inte bara en kvantitativ åtgärd, utan det är också en kvalitativ åtgärd. Vi behöver ledning på plats, vi behöver en fysisk miljö som fungerar och vi behöver kompetens. Stockholms stad bedriver sedan i år, det har precis startats, ett stort kompetenslyft inom bland annat demensomsorgen. Det ska gå till all äldreomsorg och inte bara till den äldreomsorg som aktivt sysslar med den som demenssjuk. All sorts äldreomsorg och all personal ska ha den här grundläggande kompetensen, och där ingår även det här kompetenspaketet från Svenskt Demenscentrum om en nollvision.

Med det här sagt är jag mycket glad över att vi i dag får anta den här överenskommelsen. Det är en mycket viktig överenskommelse som kommer att fungera som en vägledning för hur vi bemannar inom äldreomsorgen i Stockholms stad.

§ 17 Hjorthagen i Norra Djurgårdsstaden (Utl. 2017:231)
Gasverket (Hjorthagen 1:3)
Bobergsgatan
Kolkajen-Ropsten

Anförande nr 83

J a n V a l e s k o g (S): Ordförande, fullmäktige! Detta ärende gäller fyra områden med projekt i Norra Djurgårdsstaden. Det handlar dels om att få fortsätta att utreda förutsättningar för exploatering inom Hjorthagen till en investeringsutgift på 165 miljoner kronor, dels om att genomföra en exploatering inom Gasverket, vilket, som framgår av ärendet, visar sig vara mer omfattande och komplicerat att genomföra, bland annat därför att Gasklocka 2 nu också ingår i projektet liksom en stadspark på 5 000 kvadratmeter som tillförs. Investeringsutgifterna för Gasverket har ökat med 466 miljoner kronor, vilket innebär att de sammanlagda investeringsutgifterna hamnar på drygt 1 miljard, närmare bestämt 1 071 000 000 kronor.

Därutöver innebär det här beslutet att exploateringsnämnden medges rätt att genomföra en exploatering inom Kolkajen-Ropsten på 345 miljoner kronor liksom att genomföra exploateringen på Bobergsgatan för precis ½ miljard, det vill säga 500 miljoner kronor.

När det gäller Kolkajen-Ropsten har projektet alltså ändrats en del, och förslaget innehåller 2 350 lägenheter och ca 61 000 kvadratmeter lokaler. En del av bostäderna ska byggas på mark som skapas genom utfyllnad i vattnet.

Hjorthagen ingår som alla känner till i hela stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden, och här planeras nu sammanlagt 15 000 bostäder – för inte så länge sedan pratade man om 12 000 – men också, som sagt, för 35 000 arbetsplatser, vilket innebär att det här kommer att bli ett väldigt aktivt område i Stockholms stad.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att stadsutvecklingen i Hjorthagen rent ekonomiskt innebär ett positivt resultat för staden. Jämfört med beslutet från 2014 är nettonuvärdet bättre och fler bostäder tillkommer.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 84

A b i t D u n d a r (L): Jag vill också yrka bifall till kommunstyrelsens förslag. Den fortsatta utvecklingen i Norra Djurgårdsstaden är positiv. Det är viktigt att antalet bostäder inte minskas i den fortsatta planeringen, utan exploateringsgraden kan tvärtom höjas genom till exempel mer slutna kvarter och högre bebyggelse mot Värtan. Det är ett jättepositivt ärende.

*§ 18 Avtal om återtagande av mark vid Bromma flygplats för Tvärbanans utbyggnad
(Utl. 2017:232)*

Anförande nr 85

C e c i l i a O b e r m ü l l e r (MP): Fru ordförande, åhörare, fullmäktige! Alla är överens om det här ärendet. Jag vill bara säga att det är mycket glädjande att vi i och med detta ärende också kan flytta bensinstationen som var tänkt att ligga norr om vägen. På det här sättet möjliggör vi ett mycket bättre byggande för nya Solvallaområdet. Det är bara glädjande.

Bifall till kommunstyrelsens förslag!

§ 19 Utveckla Järnvägsparken till stockholmarnas temapark (Utl. 2016:200)

Anförande nr 86

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det är snart två år sedan som jag skrev och lämnade in den här motionen. Det är mycket vatten som har runnit under broarna sedan dess. Det var ett litet Göteborgsskämt. Men betongen är i alla fall kvar, och det lär ju också förbli så om det inte blir ett maktskifte. Stockholm står på många sätt inför dramatiska förändringar som handlar om framtida gestaltning och framtida uttryck. Den utvecklingen som vi kommer att se de närmaste åren handlar om att vi kommer att vilja återta Stockholms skönhet till stockholmarna och läka sårerna från Hjalmar Mehrs dagar och den citysanering som skedde kring modernismens framfart med de brutalistiska trafiklederna som fanns mitt i city. Det är anledning för oss att minnas. Det var alldeles nyligen 50 år sedan Centralbron invigdes och i samband med det också högertrafikomläggningen.

Vi behöver lära av tidigare misstag, och därför föreslår Moderaterna i den här motionen att man ska göra om Järnvägsparken till det den var tidigare, det vill säga en grön park med träd och en attraktiv och trygg park. I dag är det inte mycket till park, utan det är betong och några cykelställ. Det är inte många människor som rör sig där. Vi vill i samband med detta gräva ned Centralbron så att vi kan få en tydlig vattenlinje med park ända fram till vattnet. Det skulle kunna möjliggöras genom att man bygger 10 000 bostäder på Loudden som kan finansiera en nedgrävning. Vi vet ju också att Centralbron kommer att stå inför omfattande renoveringsbehov om bara några år, och då är det ett gyllene tillfälle att ta ett helhetsgrepp.

Vi vill gärna ta ett så stort helhetsgrepp att det också handlar om att bygga den östliga förbindelsen en gång för alla. Den leder bort trafiken från staden och runt om staden. Samtidigt gräver vi ned Centralbron och möjliggör för gångtrafik och cykeltrafik att kunna ta sig fram där Järnvägsparken finns i dag. Vi vill också återställa Järnvägsparken till det den en gång var innan den förstördes i samband med citysaneringen.

Jag tycker att den här motionen tydliggör ett behov av renässans för en stadsutvecklingspolitik i världsklass. Därför yrkar jag bifall till Moderaternas reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 87

J a n V a l e s k o g (S): I översiktsplanen, både den förra och den som nu är på väg till fullmäktige för antagande, pekas ju flera viktiga planeringsinriktningar och fokusområden ut för city. Målen handlar bland annat om att återskapa liv, attraktivitet och trygghet i de offentliga rummen liksom att skapa en tillgängligare och säkrare stadsmiljö. En trafik- och gatumiljöplan för city med den här inriktningen är också ute på remiss och ska fastställas i kommunfullmäktige i början av nästa år.

Att se över hur Järnvägsparken och Tegelbacken och dess omgivning kan användas bättre är därför en viktig del i att skapa en mer attraktiv stadsmiljö i city. Ett sådant arbete pågår i nämnderna och kommer också att redovisas när arbetet är klart. Den cykelbro mellan Tegelbacken och Gamla stan som nu utreds är också ett exempel på projekt som kommer att få en stor betydelse för att förbättra tillgängligheten till

platsen. Därutöver pågår det just nu ett arbete på trafikkontoret med vad man på kort sikt kan göra för att göra Järnvägsparken mer attraktiv.

De övriga frågor som tas upp här om Östlig förbindelse och att gräva ned Centralbron tas inte riktigt upp i motionen, så det tänker jag inte kommentera här och nu. Men vi vet att det är förenat med väldiga kostnader att gräva ned Centralbron, och det får man många tunnelbanelinjer för. Men den diskussionen kan vi ta vid ett annat tillfälle.

Jag vill helt enkelt avsluta med att yrka bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 88

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Jag vill ändå återkomma till Östlig förbindelse och en nedgrävning av Centralbron. Varför inte ta chansen? Det är glädjande att också Socialdemokraterna är för att ta ett helhetsgrepp om just Järnvägsparken. Men varför inte också ställa sig bakom förslaget om att gräva ned Centralbron en gång för alla, vilket skulle kunna ha gjorts tidigare. Då tog vi inte chansen att göra det, men i samband med att vi måste renovera den kan vi göra det för framtiden.

Ja, det innebär kostnader, men de är inte så höga som det ibland förs fram. Vi har låtit WSP titta på detta. Det handlar om kostnader i storleksordningen 10–12 miljarder. Det är ungefär som ett Slussen, men här skulle vi kunna få intäkter från bostadsexploatering, men vi vill också exploatera i andra områden som Loudden, vilket skulle kunna möjliggöra finansiering. Varför inte ta i hand på att också ta ett helhetsgrepp med både Östlig förbindelse och nedgrävning av Centralbron? Ta chansen och våga!

Anförande nr 89

J a n V a l e s k o g (S): Om det bara handlar om att våga, men nu är det också fråga om att finansiera det och rent praktiskt kunna genomföra detta, vilket det också finns stora invändningar mot rent tekniskt. Vi är de första som skulle tycka att det vore en bra idé om det kunde lösas på ett billigt och bra sätt. Så enkelt är det inte. Det vet också Moderaterna. Jag tycker nog att det här är ett lite mer populistiskt utspel egentligen. Och framför allt är det frågan om enormt stora pengar. Dessutom tycker jag inte att det hör till det här ärendet. Det här ärendet handlar om Järnvägsparken, och det kommer en senare diskussion om Östlig förbindelse. Ni har ju skrivit en särskild motion om Centralbron, så vi får ta det då.

Anförande nr 90

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Jag vill börja med att yrka bifall till vår reservation i kommunstyrelsen. Järnvägsparken är ett sorgebarn där jag själv så många gånger har undrar hur vi kan ha en så här central plats med sten och betong mitt i vår stad. Hur kan vi tillåta att den här platsen får vara så himla trist? Jag tycker, precis som motionären, att platsen måste göras någonting åt. Det är jättebra att det finns ett arbete som pågår och att man arbetar för den här cykelbron som ska till, men cykelbron står inte alls i motsats till att göra någonting mer kreativt av den här platsen. Ibland i den kommunala verkligheten

måste man ta så stora grepp att ingenting händer och att frågan begravs i något utredningsarbete.

Ska man, som majoriteten nu skriver, ta ett helhetsgrepp om södra Klara där Tegelbackselälandet är inkluderat, en fråga som man inte har kunnat lösa på flera årtionden, tror jag att vi kommer att få vänta väldigt länge innan vi ser några kreativa lösningar i Järnvägsparken.

Det är väldigt kul att få stå och yrka bifall till en motion där Moderaterna motionerar om en inbjudande urban stadsmiljö och möjligheten att bjuda in stockholmarna till en idétävling. Det är riktigt kul att Moderaterna jobbar lite mer likt Centerpartiet och vill att medborgarna ska komma in med idéer. Det liknar verkligen det arbete som vi bedrev under den förra mandatperioden kring idéburen stadsutveckling, och det är jättepositivt.

Min egen vision innehåller såklart ett riktigt högt hus på den här platsen, kanske till och med högre än Klara kyrka. Men med risk för att riva upp en annan sårig debatt kanske jag inte ska yrka bifall till det just det, utan det är kanske bättre att vi faktiskt utlyser en idétävling.

Anförande nr 91

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Trafikkontoret har ett uppdrag att försöka aktivera Järnvägsparken med relativt enkla medel. Ska man göra någonting riktigt bra där skulle man behöva avlägsna trafiken. Så är det. Frågan är om man kan göra något vettigt av det som är nu. Det finns diskussioner, både från Moderaterna och Alliansen och från vår sida, om att bygga hus på platsen, och det skulle påverka det.

På tal om enkla medel håller Järnvägsparken på att delvis grävas upp just nu. Det är stora gropar där. Det kan man se om man går förbi där. Det ligger kol där. Det ska planteras träd med skelettjordar där så att det börjar prunka och blir någonting av det. Det pågår just nu. Det cykelställ som Anna König Jerlmyr pratade om finns inte kvar. Det tog vi bort eftersom det stod som mest en cykel där. Vi försöker göra någonting annat av den, och därför har vi flyttat cykelstället till en annan plats.

I vår kommer vi att börja bygga om Vasagatan. Det kommer att påverka området. Det kommer att hända mycket där. Det kommer att bli mycket bättre, men sedan kommer inte Järnvägsparken att bli klockren för det. Det finns mycket att göra.

Jag vill också säga att det finns något paradoxalt eller lite ologiskt konstigt i Moderaternas resonemang när det gäller Centralbron och Östlig förbindelse. De säger: Bygg Östlig förbindelse! Ta chansen att samtidigt ta bort Centralbron och gräva ned den i en tunnel! Om ni nu argumenterar för att man ska bygga Östlig förbindelse och ta bort Centralbron borde man inte bygga någon tunnel. Varför ska ni ned med samma trafik i en tunnel? Jag förstår inte det. Resonemanget hänger inte riktigt ihop.

Tegelbackselälandet nämndes också. Tegelbacken är knepig. Som har rapporterats i medierna finns diskussioner i Regeringskansliet om att stänga av ett stort antal gator

runt Regeringskansliets byggnader. Om det sker kommer Tegelbacken att bli något helt annat än vad den är i dag, men den diskussionen är inte slutförd ännu.

Anförande nr 92

E r i k S l o t t n e r (KD): Fru ordförande! Jag tycker att det är en mycket bra och angelägen motion som Anna König Jerlmyr har väckt. Vi vill också yrka bifall till den. Därmed yrkar jag bifall till den reservation som vi har lämnat tillsammans med Moderaterna och Centern i kommunstyrelsen.

Det här är ett av många sår som finns i city efter Klararivningarna och citysaneringen. Det är verkligen ett ogästvänligt sår som nästan är en skymfaktig plats som få människor vill vistas på mellan vårt fina stadshus och den vackra Centralstationen. Det är en plats som man passerar för att ta sig vidare till andra ställen. Den har verkligen en potential med tanke på dess geografiska läge med närheten till Centralstationen, till Stadshuset och till väldigt många andra platser. Någonting behöver verkligen göras med Järnvägsparken.

Det är väldigt bra att både Valeskog och Helldén har varit uppe och redogjort för en del av de planer som finns för platsen. Det är bra att majoriteten jobbar med frågan, men det gjordes inte när den här motionen väcktes. Det ska vi komma ihåg. Det är en gammal motion, precis som Anna har sagt.

I Mina synpunkter står det ändå att man under 2017 ska försöka hitta en temporär lösning på platsen för att se om man kan göra Järnvägsparken mer attraktiv. Man får väl säga att det inte går särskilt snabbt eftersom vi nu är inne i november 2017, och några vidare temporära lösningar har inte jag sett som gör den här platsen mer attraktiv.

Det är en bra motion som vi återigen yrkar bifall till.

Anförande nr 93

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Här har nu diskussionen om Centralbrons eventuella nedgrävning i en tunnel kommit in i debatten på olika sätt från motionären och Daniel Helldén. Då finns det anledning att nämna att just Centralbrons eventuella nedgrävning i tunnel är mycket intressant ur en aspekt. När vi gör samhällsekonomiska analyser och kalkyler har vi ett problem. Tjänstemännen tar fram en samhällsekonomisk kalkyl och visar på lönsamhet eller inte. Men vi vet att den är kalkylen är begränsad. Det finns många faktorer som inte kommer med. När det gäller samhällsekonomisk lönsamhet eller inte är det den samlade samhällsekonomiska bedömningen som ytterst, först och främst, ska ta med de faktorer som kalkylen och tjänstemännen inte förmår att siffrsätta. Dessutom handlar det ytterst helt enkelt om medborgarnas, väljarnas, invånarnas betalningsvilja för projektet. Då vet vi att man kan göra de här samhällsekonomiska kalkylerna mer eller mindre rutinmässigt. Det finns ekonomi i att göra sådana analyser. Att däremot utreda samhällsekonomisk lönsamhet och betalningsviljan för ett projekt – då pratar vi om forskningsprojekt – kan vi inte göra på den mängd projekt som dyker upp till exempel här rådssalen.

Men just Centralbron har faktiskt varit föremål för ett sådant här forskningsprojekt där man har försökt att ta reda på betalningsviljan. Det genomfördes av Jan Owen

Jansson och Pernilla Ivehammar på Statens väg- och trafikinstitut i Linköping för ungefär 20 år sedan, så siffrorna är i och för sig ganska gamla. Där har vi ett exempel där man har försökt att ta reda på betalningsviljan. Amerikanerna har utvecklat en massa metoder för hur man till exempel genom enkäter ska få folk att svara. Man kan ringa in det så att människor svarar någorlunda sanningsenligt. Det här var ett stort projekt som hade en ordentlig budget. Här kan ni få lite information från Ivehammar och Jansson på Statens väg- och trafikinstitut. Det kom ut som en rapport för ungefär 20 år sedan.

Vad blev då resultatet av deras studie för 20 år sedan? Ja, det blev att kostnaderna för att sänka ned den i en tunnel vida överstiger stockholmarnas och svenskarnas betalningsvilja för den. Det handlar om faktor 2–3. Det är alltså jättedyrt. Befolkningen vill inte ha det helt enkelt.

Anförande nr 94

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Debatten börjar väl närma sig sitt slut. Det handlar ju ändå om alternativkostnader. Vi står inför stora och omfattande renoveringsbehov om bara några år. Frågan är om vi ska lägga pengar på att renovera Centralbron eller ska vi gräva ned den i en tunnel. Vi föreslår det senare. Det skulle också möjliggöra att gå från dagens trafikspagetti till morgondagens mer moderna, publika mötesplats med grönska. Vi skulle öppna stadens siluett mot vattenytan och kunna få kaféer, saluhallar och cykelbanor, och det känns betydligt mer attraktivt.

Östlig förbindelse behövs också. Det handlar om att leda bort onödig trafik runt Stockholm, men vi kan inte blunda för att det också kommer att behöva gå trafik mitt inne i staden, och då kan det vara fördelaktigt att den går i en tunnel.

Jag beklagar att Socialdemokraterna fortfarande står fast vid 60-talets politik när det handlar om stadsplanering och att man inte tog chansen att ta ett helhetsgrepp om Centralbron. Vi har gedigna underlag för detta. Centralbron och Järnvägsparken hör ihop. Vi kan inte göra Järnvägsparken tillräckligt attraktiv om Centralbron finns kvar i dagens utformning. Därför är de så nära knutna till varandra.

WSP har gått igenom detta och tittat på det grundligt och kommit fram att det både är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Då handlar det om prioriteringar, vilja och mod att ta steget till en mer urban – nu tittar jag på Centerpartiet här – levande och modern stad. Det vill vi ju vara för att kunna vara en stad i världsklass. För oss är det självklart att det här förslaget ska genomföras och att det här förslaget och den här motionen ska bifallas.

Anförande nr 95

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Den vision ni har handlar om att gräva ned den här bron, det vill säga bygga en väg till eller dubblera och ta bort. Järnvägsparken skulle då bli av med en del trafikspagetti. Jag har tittat på era skisser. Var ska de där tunnlarna komma upp någonstans? Det förstår inte jag. Det enda jag kan förstå är att all trafik, det vill säga hälften, skulle pumpa upp på Sveavägen. Är det detta som är tanken? Ni måste ju ha uppfarter. De måste ju vara någon annanstans mitt i city.

Anförande nr 96

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Tack för det! Även det meriterade konsultbolaget WSP har gått igenom och tittat på olika alternativ. Jag tror att det var tre olika möjliga alternativ som skulle kunna vara fördelaktiga. Jag går gärna igenom den rapporten med dig ytterligare för att titta på detta.

Anförande nr 97

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Jag vill också kommentera detta med en nedgrävning av Centralbron och byggande av Östlig förbindelse. Jag tycker också att det vore angeläget med en nedgrävning av Centralbron. Det skulle förbättra stadskärnan otroligt mycket.

Men ni vill alltså bygga Förbifarten, behålla Essingeleden, gräva ned Centralbron och bygga Östlig förbindelse. Ni tycker att alltså att fyra motorvägar mellan norr och söder i Stockholm till en investeringskostnad på ungefär 100 miljarder, ingen vet riktigt, är lagom. Det verkar inte som om någon har hört talas om klimathotet och att det inte finns några alternativkostnader. Detta skulle såklart ta pengar från kollektivtrafiksatsningar. Det här är borgerlig överbudspolitik.

Anförande nr 98

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Vilken tråkig retorik. Man har räknat med en kostnad för Östlig förbindelse på 17 miljarder. Där finns det möjlighet att lägga fram ett förslag om bompeng, så finansierar man den. Det här förslaget att gräva ned Centralbron för 10–12 miljarder skulle kunna finansieras i med exploateringsintäkter till exempel. Det är inte någon omöjlig ekvation att få det att gå ihop. Trafikverket har gett exempel på hur självkörande elbilar skulle kunna gå på en östlig förbindelse i framtiden. Då talar vi om mer klimatsmarta bilar. Vi är inte emot bilen i sig. Det är utsläppen vi vill komma åt. Det finns tekniska lösningar för detta framöver. Jag tycker inte att man ska kritisera det här förslaget så hårt innan man har tittat på alla möjligheter att få detta förverkligat.

§ 20 Gör Stockholms stad till pilotkommun för införandet av ett treterminssystem (Utl. 2016:201)

Anförande nr 99

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det här har lite samma tema. Det handlar om framtiden och hur vi kan ställa om till ett mer modernt och framtida samhälle med ökade krav på kunskaper och hur vi gör det på bästa sätt i Stockholm. Den här motionen handlar om att vi ska genomföra och tillåta pilotprojekt för att höja undervisningstiden i Stockholms skolor och göra det på ett nytt sätt. Vi tittar på hur andra länder som ligger över OECD-genomsnittet i kunskapsresultat gör. Många länder har ett treterminerssystem.

Dagens system med två terminer och de långa sommarloven är en kvarleva från jordbrukssamhället när barnen skulle tas ur skolan för att hjälpa till i jordbruket. Men vi lever inte på 1800-talet längre, utan vi lever på 2000-talet. Det kommer ökade krav på just kunskaper, och det är det vi kommer att konkurrera med i framtiden. Då kan man förlänga skoldagen med en timme. Man kan ha lovskola och så vidare. Ett annat exempel är att möjliggöra för tre terminer. Vi tycker att det är någonting att gå vidare med och göra pilotprojekt av. Om det visar sig fungera och höjer kunskapsresultaten skalar vi såklart upp det. Om det visar sig inte fungera tar vi tag i det då, men jag är övertygad om att det gör det eftersom studier från IFAU och andra visar att det finns ett starkt samband mellan ökad undervisningstid och höjda kunskapsresultat.

Vi hoppas att även Socialdemokraterna och majoriteten kan gå med på att möjliggöra pilotprojekt för de skolor som vill. I svaren hänvisar man i stället till att det behövs en nationell förändring och att det inte riktigt är rätt tid för organisationsförändringar. Men vi tror att man skulle kunna göra det här rätt enkelt på lokal nivå.

Majblomman och andra organisationer har ju ett annat perspektiv på de långa sommarloven. Många barn är ganska utsatta. Det är inte alla som har tillgång till läger, kolloversksamhet och sommarsemester. Många tvingas vara hemma ensamma när mamma måste gå till jobbet eftersom sommarloven är betydligt längre än vad semestern är. Det här blir ett problem som drabbar inte minst socioekonomiskt utsatta familjer.

När det gäller kunskapsresultaten ser vi också att det finns studier från USA som visar att barn som kommer med lite sämre förutsättningar från socioekonomiskt mer utsatta familjer tappar i kunskaper under de långa sommarloven. Skolan har ju en kompensatorisk uppgift. Den fångar upp de flesta eleverna fram till sommarlovet, men sedan är det en stor skillnad på dem som får tillgång till aktiviteter och litteratur och dem som inte får det, och de barnen riskerar att tappa. Det handlar om en bättre likvärdighet, höjda kunskapsresultat och en modernt anpassas skola, och därför tycker vi att det här är ett bra sätt att gå fram för skolans del.

Därför yrkar jag bifall till Moderaternas reservation i kommunstyrelsen.

Anförande nr 100

Borgarrådet B u r e l l (S): Fru ordförande! Jag instämmer i väldigt mycket av det som Anna König Jerlmyr beskriver här från talarstolen när det gäller vikten av att kunna erbjuda mer undervisning och att det finns många problem med dagens

tvåterminssystem. Det skulle vara mycket intressant att utforska tanken om ett treterminssystem mer.

Nu är det inte mina personliga vittnesmål som är intressanta här, men jag kan ändå inte låta bli att nämna att jag i 27 år har umgåtts med en engelsk familj där det finns både barn som har gått i skolan och en mamma som är lärare. Jag har varit mycket intresserad av deras årscykel som skiljer sig från vår. Jag tror att det vore mycket intressant att titta på detta.

Min invändning här är lite tråkig. Du kommer att anklaga mig för att vara något slags 60-talssosse. Jag har ett politiskt ansvar för våra skolor och ser hur det fungerar här. Jag kan inte hålla med om att det skulle vara enkelt att göra det här på lokal nivå, utan man måste göra det på riksnivå och bestämma sig för att gå över till det här systemet i Sverige. Tänk er själva hur det skulle fungera i den pulserande, spännande skolstaden Stockholm med kommunala skolor och fristående skolor och barn som pendlar in till Stockholm från andra kommuner och Stockholms elever som pendlar ut till kranskommuner om några skolor hade treterminssystem och andra hade tvåterminssystem. Jag tror verkligen inte att det skulle fungera. Det skulle inte fungera för de familjer som har flera barn där ett barn kanske går i en skola med treterminssystem och ett annat barn i en skola med tvåterminssystem. Redan skiftet från dagens system till det nya skulle innebära jättestora förändringar för Sveriges familjer. Förhoppningsvis skulle de också tycka att det var positivt, men det behöver man undersöka.

Det skulle alltså vara ett stort problem om vi ska bibehålla ett fritt skolval. Jag är lite förvånad över att Moderaterna, som är ett stort och vanligtvis ansvarstagande parti, kommer med en så pass kreativ och optimistisk lösning utan att göra en ordentlig analys av vad det skulle innebära praktiskt.

Jag värnar om våra lärares och skolledares tid och kraft. Därför vill jag inte att några av Stockholms skolor förvandlas till experimentverkstäder. Något som också lärarfacken framför här är att vi har en svårartad lärarbrist, som vi gör många insatser för att råda bot på, i Sverige och i Stockholm. Fler undervisningstimmar kommer också att kräva fler lärartimmar. Om man ska gå över till ett nytt system måste man jobba på många fronter och förbereda det väldigt väl.

Fru ordförande! Med det vill jag yrka bifall till kommunstyrelsens förslag samtidigt som jag är väldigt glad att vi har fått lite av en idédebatt här för en gångs skull.

Anförande nr 101

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Ja, Moderaterna har många idéer. Jag ser fram emot fortsatta debatter här under valåret. Vi har tagit hjälp av några av Sveriges främsta skolforskare på området. Skulle vi göra detta på nationell nivå skulle det finnas en trögrörlighet. Det skulle ta lång tid. De förespråkar lokala möjligheter till pilotskolor för att se vad det är som fungerar. Kan man testa på olika skolor, följa upp nära med forskning och skala upp det som fungerar? Det är också lite så vi har arbetat inom socialtjänsten. Jag tror att det skulle kunna ge mycket lyckade resultat. Pilotprojekten bygger givetvis också på att det ska vara rektorer och skolledare som vill vara med på detta. Sedan får föräldrarna välja vad som passar dem.

Vi ser också problemen med lärarbristen, och vi tror mycket på lärarsekreterare och annat som kan avlasta lärarna så att de kan ägna mer tid till undervisning. Jag har varit och träffat personal på skolor ute i länet som har fått till nästan 300 timmar mer undervisningstid per år genom att de har styrt om sin skola. Så visst finns det möjlighet att få ut mycket mer än vad vi får ut i dag.

Anförande nr 102

Borgarrådet B u r e l l (S): Ett sådant försök, pilotprojekt eller experiment skulle kanske hellre ske i Norrlands inland i en kommun där man i stort sett är hänvisad till några få skolor och inte i en pulserande storstad som Stockholm. Jag skulle kunna upprepa det jag sade nyss. Det finns ett inflöde, ett utflöde och en rörlighet mellan våra skolor. Det kan ibland vara för stort, men jag tror ändå att det är positivt att det finns ett skolval som gör att man kan välja vilken skola man vill gå i. Det är inte alltid att syskon går i samma skola. Jag tror att det skulle uppstå väldigt stora problem, och jag tror dessutom att det är svårt att få det att fungera på ett riktigt bra sätt i ett fåtal skolor om man som lärare kanske behöver jobba mer i och med att det blir fler undervisningstimmar. Det kan vara ett annat sätt att jobba.

Det här behöver utredas ordentligt på nationell nivå. Du kanske skulle kandidera till Sveriges riksdag.

Anförande nr 103

I n g e g e r d A k s e l s s o n L e D o u a r o n (MP): Ordförande, ledamöter! Miljöpartiet ställer sig bakom kommunstyrelsens förslag till beslut om att anse motionen vara besvarad.

För övrigt vill jag säga att Miljöpartiet inte riktigt har tagit ställning till den här frågan, så vi är öppna. Men vi vill att våra elever ska vara mer ute i naturen. Vi anser att lärandet inte bara sker i klassrummen. Som ni vet finns det Ur och skur-förskolor som är ute jämt och ständigt. Med det sagt undrar vi också vad som är tanken med detta. Är tanken att det ska bli fler timmar i skolan? Då måste det bli ett nytt arbetstidsavtal. Eller hur ska vi göra? Ska vi ha fler lärare i skolorna? I dag arbetar lärarna upp till 45 timmar i veckan. Jag tror inte att de kommer att orka göra det fler veckor om året, utan då måste man göra om hela systemet.

Men det finns fördelar med detta. Framför allt ser jag fördelarna för de unga som går på högstadiet. Vi har fritids som fungerar ganska bra för barn som är mindre, men efter att ha träffat på elever på högstadiet vet jag själv att det finns elever som har mått ganska dåligt på somrarna just här i Stockholmstrakten. De har helt enkelt inte haft det bra. Av det skälet behöver man se till att de har en organiserad verksamhet. Jag tror naturligtvis också på lärande, men jag tror att forskare också vet att barn och ungdomar inte bara lär sig i klassrummen, utan det kan man göra på väldigt många olika sätt. Jag har i alla fall tagit del av sådan forskning, och jag är dessutom, som ni vet, lärarutbildad för flera olika skolformer.

Bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 104

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det gläder mig ändå att Miljöpartiet är öppet för att diskutera. Det finns nämligen starka argument. Högsta-

diet nämndes här, bland annat. Om man ser till 15-åringar och hur mycket undervisningstid de får märker man att en genomsnittlig 15-åring i Sverige får 741 undervisningstimmar på ett år jämfört med 942 för OECD-genomsnittet. Även om vi har lärarbrist i dag innebär det såklart inte att man ska ha ett tankeförbud när det gäller hur vi vill utveckla skolan framåt.

Vi tror mycket på att centralisera rättningen av nationella prov. Ta in lärarsekreterare som får avlasta lärarna så att de får göra just det som de gick in i yrket för – att lära ut, att vara i klassrummet och att finnas där och inte att göra allt detta byråkratiska arbete som har tillkommit genom åren! Vi vill frigöra tid, och då tror vi att ett treterminssystem är möjligt.

Anförande nr 105

I n g e g e r d A k s e l s s o n L e D o u a r o n (MP): Jag vill upprepa: Lärandet sker inte bara i klassrummen. Det sker på många olika ställen. Vi är helt överens om att vi ska ha unga som är engagerade i lärande aktiviteter. Det behövs mer sådan tid för unga så att de kan delta i organiserade aktiviteter. Så långt är vi överens.

Anförande nr 106

C h r i s t i n a L i n d e r h o l m (C): Ordförande, fullmäktige! Jag vill börja med att säga att Centerpartiet tillstyrker reservationen i kommunstyrelsen, där förslaget är att Stockholm ska bli en pilotkommun för ett treterminssystem. Jag tror att det är på tiden att vi igen börjar titta på en ordentlig förändring av skolan. Det finns så många olika skäl till att man inte ska ha två terminer och ett långt, långt sommarlov. Det handlar om praktiska skäl för föräldrar, för ensamstående föräldrar och allt detta som det har talats om tidigare. Det är föräldrar som inte har möjlighet att vara lediga hela detta sommarlov. Det handlar också om skäl för de elever som har det mer besvärligt i skolan. Det är svårt för dem att vara borta från undervisningen i tio veckor och sedan komma tillbaka och kanske få börja om igen.

Dessutom vill jag påminna majoriteten om att man själv är väldigt noggrann med att framhålla vikten av sommarskola för de elever som inte riktigt hinner med i skolan i den ordinarie undervisningen. Med tanke på detta har ni ju redan en tanke om att man skulle kunna ha lite mer än två terminer. Med tanke på att det finns länder som har detta system tror jag att det skulle kunna bli en lugnare takt i skolan. Man kan lägga till undervisningstimmar, men man sprider ut dem under en längre tid. Då behöver det inte påverka lärarna negativt. Jag känner att det finns så många fördelar att vi verkligen måste gå vidare med att fortsätta att undersöka och se möjligheterna att starta detta.

De invändningar som har gjorts handlar om att detta inte går att göra. Jo, jag vill påminna om en sak! Jag är så fantastiskt gammal att jag faktiskt kommer ihåg hur det gick till när enhetsskolan infördes. Jag var inte så gammal då. Den infördes under ett antal år och i väldigt olika takt i olika delar av Sverige. Då hade vi förmodligen en skolöverstyrelse som bestämde över alla landets skolor, men man klarade ändå av att göra detta på olika sätt. Det är precis på samma sätt med andra förändringar som har gjorts med tre- och fyraåriga realskolor och att gå över från sexan eller sjuan, åttan och nian till realskolan.

Det har alltså funnits olika varianter tidigare, och det finns inget skäl till att säga att det inte går att göra detta. Jag tycker att vi borde kunna ha så mycket kurage att vi skulle kunna gå före, och jag tror inte alls att det är i de inre delarna av Norrland som man ska börja med försöksverksamhet. Man ska börja i Stockholm.

Anförande nr 107

M a r k u s N o r d s t r ö m (M): Ordförande, åhörare och kära ledamöter! Låt mig börja med att säga att jag tycker att det var ett konstruktivt inlägg av Miljöpartiets företrädare, som kunde öppna upp för att diskutera frågorna på allvar och att se fördelarna med ett treterminssystem. Vi verkar vara rörande ense om fördelarna. Ett treterminssystem behövs framför allt för mer undervisning. Vi har få undervisningstimmar i Sverige jämfört med andra länder. Forskningen visar, som skolborgarrådet skriver i sina synpunkter i ärendet, att det finns ett samband mellan fler undervisningstimmar och skolresultat. Det i sig är inte särskilt förvånande; det är ganska självklart. Men då landar man i statistiken om att svenska elever får förhållandevis få undervisningstimmar i jämförelse med andra länder.

Det andra är att vi ska ha ett terminssystem som är anpassat till dagens verklighet. Bondesamhället är borta, och då måste vi fråga oss om vi har det i dag. Svaret på frågan är alltså nej. Man ska inte genomföra reformer för sakens skull och enbart för att visa politisk handlingskraft, utan det ska finnas en substans bakom. Och det menar jag att det finns i genomförandet av ett sådant här pilotprojekt.

Det tredje är att treterminssystemet kommer att gynna alla. Alla elever kommer att gynnas av fler undervisningstimmar. Men det kommer att göra allra störst skillnad för de elever som behöver det som allra mest. Det är viktigt för att förbättra kunskapsresultaten för alla elever i alla skolor, men det är viktigast för de skolor som i dag har de största problemen.

Detta är konstruktivt av Miljöpartiet. Jag skulle vilja råda Socialdemokraterna att lyssna på sina miljöpartistiska vänner i frågan. Jag skulle önska att vi alla kunde vara konstruktiva och enas om att fler undervisningstimmar är bra. Ett treterminssystem, som det som finns i Storbritannien, i Frankrike, i Portugal och i andra länder har visat sig fungera. Forskningen pekar på att det är ett bättre system.

Anförande nr 108

I n g e g e r d A k s e l s s o n L e D o u a r o n (MP): Hej Markus! Det är ju Miljöpartiet som bestämmer, åtminstone när det gäller grundskolan, på rikssidan, eller hur? Jag tänker nog inte be dem att skynda på med detta. Vi är väldigt överens, Olle och jag, om att detta ska ske på nationell basis om det skulle ske en förändring. Vi har också sagt att det är viktigt att man ser lite bredare på vad som egentligen är lärande och var det ska ske någonstans. I Stockholm kommer det nu till exempel enligt budgeten att finnas fler möjligheter för unga att lära ute i naturen. Det måste inte jämt och ständigt vara så att de ska sitta på skolbänken från morgon till kväll. Det finns många, många frågor som måste lösas i detta.

Anförande nr 109

M a r k u s N o r d s t r ö m (M): Bakgrunden till frågorna är i grund och botten att vi har för dåliga kunskapsresultat i Stockholms skolor. Vi har visserligen sett vissa positiva förbättringar från 2016 till 2017, men det är på alldeles för låga nivåer.

Det är killar som halkar efter i jämförelse med tjejer, och det finns stora skillnader mellan skolor. Det är detta som är de stora problemen, som vi behöver ta tag i. Jag tror att ett treterminssystem som bättre skulle svara mot verkligheten och som ger fler undervisningstimmar kan vara en grundläggande nyckel.

Sedan gäller det naturligtvis lärandet i alla dess former, och inte minst lärare, och skickliga lärare, som når ut till varje elev. Där ska vi också lägga krut, och där har vi förslag som redan har nämnts i debatten här. Det handlar bland annat om lärarsekreterare som kan frigöra tid för lärarna att lägga på undervisning. Men då måste vi också politiskt se till att få fram fler undervisningstimmar.

Anförande nr 110

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande! Argumenten för ett sådant här system är extremt starka. Vi förefaller dessutom huvudsakligen att vara överens om dem, så vi kanske inte ska lägga så mycket mer tid på dem i den här talarstolen. Nu förefaller det mest att handla om hur detta ska göras, vem som ska göra det och när det ska göras. Jag är en aning förvånad över att majoriteten plötsligt i denna fråga har landat stenhårt i kommunalformalistfällan. Nu handlar diskussionen om att detta kan inte vi göra, utan det måste någon annan göra. Ingegerd Akselsson Le Douaron sade alldeles nyss att detta är Miljöpartiet ansvarigt för i regeringen, och hon tänkte minsann inte be dem att göra det heller.

Då finns det en fråga man måste ställa sig om ni nu tycker att detta är en bra idé – vilket ni förefaller att tycka, och det är vi glada för – och om det verkligen är som ni säger, det vill säga att det inte finns någon möjlighet för Stockholms stad att genomföra en pilot. Det är det vi talar om i motionen. Vi talar inte om en fullskaleövning som ska innefatta alla skolor i Stockholms stad. Vi talar om en pilotverksamhet som ska innefatta ett mycket litet antal skolor för att se hur det hela faller ut. Om det verkligen inte går att göra så men om ni ändå tycker att detta är en bra idé – är det då inte rimligt att föra det vidare till de instanser där rätt beslut kan fattas? Det är beslut som i sin tur skulle göra det möjligt för oss att genomföra denna typ av verksamhet. Det förefaller ni inte heller vara så intresserade av att göra, och det tycker jag är tråkigt, i synnerhet med tanke på hur väldigt få egna kreativa idéer ni har när det gäller kvalitetsarbete och utveckling i skolan. Det händer inte så där ruskigt mycket på den fronten.

Både Anna König Jerlmyr och andra har i denna talarstol vältaligt argumenterat för inte bara de kvalitetsmässiga fördelarna av ett treterminssystem utan också de sociala fördelarna. De har talat om hur otroligt svåra de långa sommarloven är, framför allt för barn som kommer från mindre studiemotiverade miljöer. Det har talats om hur mycket de tappar och hur långt bakom de hamnar efter det långa lovet och om vilken ekonomisk ansträngning det är för familjer med en besvärlig ekonomi att hantera familjeekonomin under de långa loven. Det är inte bara stiftelsen Majblomman som har pekat på detta, utan det finns forskning också från andra håll som visar vilka effekter det har. Det finns extremt starka kvalitetsargument, och det finns också starka sociala argument.

Om vi inte kan göra detta i staden, vilket jag betvivlar – jag tror att vi kan det, för annars skulle vi aldrig ha skrivit motionen – skulle jag föreslå att ni låter er

entusiasm i ord också följas av en entusiasm i handling så att ni agerar mot era partikamrater i regering och riksdag så att detta kan bli verklighet fort.

Anförande nr 111

Borgarrådet B u r e l l (S): Fru ordförande! När debatten nu fortskrider tycker jag att det alltmör känns som att man är på kongressen för ett ungdomsförbund. Vi sitter i kommunfullmäktige i Stockholm och måste ta ansvar för vår verksamhet.

Under mina skolbesök i Stockholm har jag aldrig av en rektor, lärare eller elevkårsrepresentant fått höra att allt skulle lösa sig om man gick över till treterminssystem. Det gör inte att jag avvisar påståendet att det finns forskning som visar att detta skulle vara bra. Jag tycker att det är intressant. Men det skolan efterfrågar är arbetsro. Vi kan få kritik för att vi inte är någon popcornmaskin ens i majoritet. Men man behöver arbetsro i våra skolor. Det är vad lärare och rektorer behöver för att kunna få ordning på resultaten, som ju vänder uppåt nu oavsett vad någon annan har sagt här.

Jag undrar: Hur skulle skolvalet påverkas av ert förslag? Har ni funderat igenom det?

Anförande nr 112

Borgarrådet B r i n c k (M): Olle Burell! Det är väl ingen i denna debatt som påstår att treterminssystemet är lösningen på alla problem när det gäller skolan? Det har inte jag sagt, det har inte Anna sagt och det har inte heller någon annan sagt. Den frågan tycker jag att vi kan släppa.

Skolan vill ha arbetsro. Inte minst vill de ha arbetsro just nu, när det gäller att försöka fundera ut hur de ska hantera de underskott som er bristfälliga budget har åsamkat dem. Det kan de få fundera på i frid och ro.

Jag tror inte alls att ett treterminssystem utgör ett hinder för det fria skolvalet, utan tvärtom: Eftersom ett aktivt fritt skolval innebär att föräldrar och vårdnadshavare har tillgång till den information de behöver för att kunna göra ett informerat val kan man, under förutsättning att detta är väl känt, naturligtvis välja en skola som har ett treterminssystem. Man kan också välja en skola som inte har det. Jag kan inte se varför det skulle behöva vara ett problem över huvud taget.

Anförande nr 113

E r i k S l o t t n e r (KD): Fru ordförande! Det har kommit fram många bra argument för den motion som har väckts. Jag ska inte upprepa dem alla. Jag har under många år tyckt att sommarloven i Sverige är väldigt långa, inte minst av de orsaker som vi har hört om här. Det handlar om barn från studieovana hem, som riskerar att tappa mycket under de många sommarveckorna. Det blir ett stort steg att komma tillbaka till skolan igen och börja där man slutade före sommarlovet. Inte minst har jag tyckt att sommarlovet börjar väldigt tidigt – flera veckor innan sommaren egentligen kommer igång på allvar och flera veckor innan många av föräldrarna hinner ta semester. Jag tycker att det har varit en nackdel.

Många argument här, både från oppositionen och från majoriteten, visar på fördelarna med att införa ett treterminssystem. Det tycker jag är bra. Det verkar alltså i den här salen finnas ett stöd för tankarna bakom ett treterminssystem från båda sidor. Jag har dock förståelse för Olle Burells invändningar mot att man ska gå före

som en pilotkommun när skolans lagstiftning ändå är nationell. Det är svårt med en sådan här stor manöver för enskilda kommuner. Jag förstår dessa invändningar.

Å andra sidan: Om vi nu tycker att det ligger mycket bakom förslaget om ett treterminssystem är det synd att vi aldrig får prova det någonstans. Om man på nationell nivå är emot detta och vi inte kan prova det i Stockholm eller i andra kommuner får vi aldrig reda på om vi har rätt i våra teorier om att detta har många fördelar. När man säger att vi inte ska hålla på och leka experimentverkstad här i Stockholm med våra elever låter det genast väldigt negativt. Experimentverkstad är inte bara ett svårt ord för mig att säga, uppenbarligen, utan det är också ett väldigt negativt laddat ord. Jag tycker inte att denna fråga behöver bli negativt laddad med tanke på det stöd som den ändå verkar ha.

Avslutningsvis: Tre terminer handlar inte bara om att korta sommarlovet. Då skulle man lika gärna kunna väcka en motion som heter Förkorta sommarlovet! Det kan också innebära att andra lov utökas i viss tid. Om man kortar några veckor på sommaren skulle jag kunna tänka mig att exempelvis påsklovet eller något annat lov skulle kunna förlängas någon vecka så att det verkligen blir tre terminer. Det blir ju då också lite längre ledighet än i dag, då man kanske bara har några dagar eller någon vecka.

Därmed vill jag yrka bifall till den reservation vi har lagt fram i kommunstyrelsen.

Anförande nr 114

Ingegerd Akselsson Le Douaron (MP): Jag ska inte säga så mycket, men detta måste ändå sägas: Det vore direkt oansvarigt att i nuvarande läge, med den brist på lärare och andra organisationsförändringar som skolan befinner sig i, börja testa ett treterminssystem. Det är inte läge för det just nu, och framför allt inte i Stockholm. Om det på något vis ska diskuteras måste det diskuteras på nationell nivå.

Anförande nr 115

Erik Slottner (KD): Fru ordförande! Det kan aldrig vara oansvarigt att lägga fram förslag som vi tror förbättrar skolresultaten. Det är vår uppgift i den här salen att göra detta. När ni får lägga mycket resurser på extra lärare, på elever som inte uppnår målen, på extra stödundervisning och extra skolår för elever som inte uppnår målen kanske vi i stället kan lägga en del av dessa resurser på att elever ska uppnå målen inom befintlig grundskoletid. Att kalla detta för oansvarigt tycker jag är att gå alldeles för långt.

Anförande nr 116

Borgarrådet Burell (S): Fru ordförande! Låt oss röra oss från den känsla som det är positivt att man kan få utifrån att det kommer ett förslag som är intressant att diskutera till den praktiska verkligheten: Det kanske är allra mest relevant att diskutera detta i riksdagen.

Jag ser då framför mig kartan med drygt 140 kommunala grundskolor och flera hundra friskolor och hur det inför varje skolstart är ett nitty-gritty-arbete på hög nivå att se till att det finns skolplatser för alla. Jag ser hur elever byter skolor, hur syskon kan gå i olika skolor och hur det kan vara vissa som kommer till Stockholm från

andra kommuner. Hur ska våra rektorer få detta att funka om det inte ens är alla skolor i Stockholm som ska genomföra denna förändring, utan bara vissa? Kan du försöka föreställa dig och förklara här, Erik, hur man skulle kunna få detta system att funka utan att barn hamnar emellan? Hur kan man också få fritidshemsverksamhet och idrottsverksamhet att funka i förhållande till skolan?

Anförande nr 117

Erik S l o t t n e r (KD): Ordförande! Nej, det är klart att jag inte kan stå här nu och berätta exakt hur det ska se ut utan att det blir några problem. Jag sa också att jag har förståelse för en del av de invändningar du lyfter fram, Olle. Men det kanske inte heller är mitt uppdrag att berätta exakt hur det ska gå till. Det är någonting som vi måste låta utbildningsförvaltningen jobba med om nu Stockholm skulle bli en pilotkommun där vi kan införa ett treterminssystem. Det är mycket möjligt att det är många skolor som är intresserade av detta och att det kommer att lösas bara av den anledningen.

Men det är sådant som måste arbetas fram av betydligt mer kunniga människor än vad jag är just när det gäller de här detaljerna – när det gäller att arbeta fram hur vi ska kunna få ett treterminssystem att fungera i Stockholm.

Anförande nr 118

Borgarrådet E d h o l m (L): Fru ordförande! Det är nog ganska självklart att svenska grundskoleelever skulle behöva fler undervisningstimmar. Vi har få undervisningstimmar i Sverige. Lika självklart är det att svenska barn förmodligen skulle lära sig mer om en större del av de undervisningstimmar som finns faktiskt ägnades åt undervisning och inte åt en massa andra saker. Sverige är ett av de länder i världen där mest tid går åt till att först och främst hantera stök och sena ankomster. Om man kunde komma till rätta med det skulle också undervisningstiden öka.

Jag tycker att diskussionen är intressant, men som den sura tant jag numera är vill jag ändå visa och peka på några problem med förslaget att göra just Stockholms stad till en pilotkommun. För det första handlar det om lagstiftning. Det kanske man skulle kunna komma undan just genom att begära att få vara en pilotkommun. Men i botten finns också ett kollektivavtal mellan arbetsgivare och lärarfacken, och detta kollektivavtal bygger på att lärare jobbar fem timmar mer i veckan under terminerna än alla andra människor i Sverige. I stället för 39–40 timmar i veckan jobbar en lärare 45 timmar i veckan – därav längre lov, helt enkelt. Det är klart att man kan upphäva detta; det kan man naturligtvis göra. Men då skulle jag tro att en icke föraktlig summa pengar kommer att behöva ingå. På ren svenska: Det skulle bli fruktansvärt dyrt, för man skulle bli tvungen att köpa ut lärarna ur det system som finns i dag om detta ska vara möjligt.

Därför måste det ske på nationell nivå om man ska göra någonting sådant här. Om det vore så enkelt som motionärerna säger skulle till exempel vilken friskola som helst i Stockholm redan kunna göra detta. Men det finns naturligtvis inte eftersom det är ganska komplicerat och eftersom lärarfacken i Sverige tycker att det system som har funnits under ganska många år ändå fungerar relativt bra. Det behöver inte vara ett argument emot, men när man samtidigt ska rekrytera tiotusentals nya lärare de kommande åren till Sveriges skolor är det kanske dumt att samtidigt försöka genomföra ett förslag som samtliga lärarorganisationer ställer sig kritiska till.

Jag tycker att diskussionen måste fortgå. Det är ett problem att svenska elever har för kort undervisningstid. Men jag tror inte att det är någon särskilt bra idé att göra just Stockholms stads skolor till piloter för detta.

Anförande nr 119

I n g e g e r d A k s e l s s o n L e D o u a r o n (MP): Tack, Lotta, för dina kloka invändningar! Jag vill bara snabbt kommentera lite grann. Du säger att lärare i dag jobbar 45 timmar i veckan. Det är det som arbetstidsavtalet säger. Man tränger ihop 1 766 timmar, tror jag att det är, om året till 40–42 veckor. Detta kanske är någonting som vi ändå borde fundera på framöver. Är det vettigt att en lärare ska ha en sådan arbetstid varje vecka? Själv tycker jag nog inte att det är det. Men tack så mycket för dina kommentarer!

Anförande nr 120

Borgarrådet E d h o l m (L): Det finns i kollektivavtalet en möjlighet till normalarbetstid och att då också få lite mer betalt. Denna möjlighet finns i Stockholm, men det är mycket få lärare som har valt att byta avtal. Det beror förmodligen på att lärare planerar sitt liv, precis som alla andra, utifrån att man har exempelvis ett långt sommarlov. Lärare är ju också föräldrar. Men denna möjlighet finns alltså, och jag tillhör dem som tror att det är lite väl mycket att jobba 45 timmar i veckan. Vi borde försöka ändra på detta, men jag tror inte att Stockholms stad kan göra detta utan att ha hela riket med sig. Det krävs både förändringar i lagstiftningen och i de kollektivavtal som ligger till grund för detta.

Anförande nr 121

F r e d d y G r i p (V): Fru ordförande, ledamöter och åhörare! Man förvånas alltid av politiken. Det här är första gången jag går upp i talarstolen och säger att jag håller med Lotta Edholm till punkt och pricka i hennes inlägg. Jag är faktiskt lite grann i chock själv. Det finns inga heliga kor inom skolpolitiken, och jag tycker att det är jätteviktigt att vi diskuterar de här sakerna för att öka den tid som finns mellan lärare och elever.

Däremot tycker jag nog att Moderaterna tillskriver denna förändring lite för stor kraft om man tror att detta är det som ska lösa alla stora problem. Jag tror att det är otroligt viktigt att man gör denna typ av förändringar tillsammans med lärarfacken, och man ska göra det i dialog. Dessutom måste vi göra det på en nationell nivå där alla kommer tillsammans och diskuterar om detta är en bra sak framåt för Sverige. Jag tror att det är lite fel forum att diskutera detta här. Denna diskussion om ett ökat antal timmar ska vi föra, men det är inte här i Stockholms stad, och det är inte som en försöksverksamhet detta ska göras.

Därför yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 122

Borgarrådet B r i n c k (M): Freddy Grip! Vi föreslår inte att detta ska genomföras i morgon. Vi föreslår att utbildningsförvaltningen ska titta på möjligheterna att genomföra en pilot av det här slaget. Det är två helt skilda saker. Jag sade det tidigare till skolborgarrådet, och jag säger det till dig nu också: Vi gör det inte heller därför att vi tror att detta löser alla problem. Det tror vi nämligen inte alls att det gör. Däremot känner vi till ett antal problem som detta löser. Ett av dessa problem är de

långa sommarloven och de effekter de långa sommarloven har för de elever som kommer från miljöer som är mindre studiemotiverade och socioekonomiskt mer utsatta. Det problemet är stort, och det accelererar. Det löser man åtminstone delvis genom kortare terminer. Det är ett av de viktigare skälen till att vi tror att detta är en bra idé.

I skoldebatten är vi alltid antingen här eller där. Först är vi där, och sedan måste vi ändra allting som är där. Någonstans har jag en känsla av att det vore rätt bra om vi kunde samla ihop oss och stanna i mitten och lära oss lite av det som är bra i den ändan och inte slänga ut barnet med badvattnet hela tiden, vilket vi tenderar att göra och vilket Freddy Grip gjorde alldeles nyss i sitt inlägg.

Anförande nr 123

F r e d d y G r i p (V): Jag tror verkligen inte att vi ska lägga utbildningsförvaltningens resurser på att utreda om detta är en bra idé. Detta är någonting som vi ska ha i den nationella skolpolitiken och som vi kan diskutera, stöta och blöta när vi försöker hitta alla olika vägar framåt som leder till en bättre skola.

Vänsterpartiet är fullt medvetet om att det är problem med sommarlovet. Därför ligger vi på regeringen otroligt mycket, och till nästa år kan till exempel alla högstadie- och gymnasieelever åka gratis kollektivtrafik på grund av att vi har fått igenom det i budgetförhandlingar med regeringen. Det finns problem med sommarlovet, men det finns andra lösningar och sätt att ta itu med dessa problem än ett treterminssystem.

Anförande nr 124

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det senaste exemplet visar att det också blir rätt kostsamt att kompensera för de långa sommarloven och den utsatthet ekonomiskt som det innebär för socioekonomiskt utsatta familjer. Det innebär såklart stora kostnader att ha måltider tre gånger om dagen, aktiviteter och annat. Många upplever också att fritis inte riktigt är så välfungerande som man skulle önska, och därför är inte det något alternativ. I stället blir det för elever att sitta hemma med datorspel eller framför tv:n, vilket inte heller är en alldeles bra miljö att vistas i i flera veckor.

Jag vill dock tacka för en konstruktiv debatt. Jag tycker att vi har lyssnat till varandras argument och vänt och vridit på dem. Vi är ändå så pass hoppfulla att vi tror att detta är möjligt i Stockholm. Vi vill gärna gå före som en pilot, för vi är övertygade om att det här är möjligt. Vi är glada att Moderaterna nationellt har fattat beslutet på vår partistämma att ställa sig bakom införandet av ett treterminssystem. Varför då inte låta Stockholm gå före, och inte någon kommun i Norrlands inland?

Det är lite samma argument man hör emot detta som vi har hört tidigare när vi företrädde linjen att öka undervisningstiden per dag. Då har vi hört att det är omöjligt. Lärarna har redan en sådan utsatt arbetsmiljö att detta aldrig kommer att fungera, säger man. Samtidigt är vi ute och besöker skolor i länet där de som sagt har fått upp undervisningstiden med 300 timmar per år med samma resurser som de andra skolorna. Det handlar lite om hur man lägger upp sitt arbete och hur man organiserar det. Detta gör också att jag är fast förvissad om att det går att få upp

undervisningstiden. Detta skulle kunna möjliggöras även med dagens situation med lärarbrist.

Vi får fatta ett beslut: Ska vi alltid vara på lärarnas sida, eller ska vi vara på elevernas sida? Jag menar att vi ibland också måste sätta elevernas perspektiv i första rummet. Jag vill inte se ett tankeförbud för skolan för att vi har lärarbrist i dag. Jag vet också att det finns skolor som är intresserade av detta. När vi lade fram förslaget var det flera som hörde av sig till oss och sa: Vi vill vara med! Vi vill vara den profilskola som ni efterfrågar!

Vi tror att detta är möjligt också med de svårigheter som givetvis finns med kollektivavtal och annat som har förts fram. Visst är lärare också föräldrar, men de är också den enda grupp som i dag har möjlighet att vara lediga i tio veckor. Alla andra har inte det. Det är många som är stressade – alltifrån läkare, sjuksköterskor, socialsekreterare till biträden i äldreomsorgen och så vidare.

Jag tycker att man ska lyssna mycket på Lärarförbundet. Men om man gör det hör man också att de är kritiska till heltid för barn till föräldralediga på förskolan. Men det drev ni igenom i alla fall.

Jag vill mena att dagens lektioner är morgondagens verklighet. Låt Stockholm vara den som går före och som möjliggör detta för en bättre skola med mer kunskap som sätter eleven i centrum!

Anförande nr 125

Borgarrådet B u r e l l (S): Fru ordförande! När Anna sade att någon hade skrivit en motion till partistämman blev jag glad, för det är till den typen av organ man ska skicka sådana här visionära saker. Nu tycker jag att vi har behandlat motionen välvilligt. Vi har lagt mycket tjänstemannaresurser på att skriva remissvar, och det har sammanställts och nu kommit upp till kommunfullmäktige.

Även om det inte kostar i tid att vi sitter här i den meningen att vi ändå kommer att göra slut på tiden fram till klockan 10 och att vi lika gärna kan prata om det här känner jag att ju mer jag lyssnar, desto mer tycker jag – med all respekt – att det känns amatörmässigt och klämkäckt och som att du stoppar huvudet i sanden. Jag säger som Freddy Grip: Jag satt här och tackade Gud för Lotta Edholms pedagogiska inlägg där hon förklarade vilka svårigheter och omöjliggörande faktorer det finns. Men du har inte berört detta med ett ord. Vad säger du om det som Lotta Edholm tog fram som killing factors för ert förslag?

Anförande nr 126

Borgarrådet K ö n i g J e r l m y r (M): Fru ordförande! Det är er skyldighet att behandla motioner på remisser. Det är ingen välvilja, utan det är er skyldighet enligt kommunallagen. När det handlar om invändningarna öppnar det också upp för möjligheten enligt nuvarande lagstiftning att göra piloter. Annars skulle vi inte ha skrivit motionen. Det finns olika kollektivavtal, och det hoppas jag att skolborgarrådet är medveten om. Gör inte alla dessa svårigheter till omöjligheter! Det är skillnad på detta.

De absolut mest ledande skolforskarna i Sverige säger att det är genom kommunala piloter som man har möjlighet att genomföra detta, och det bör uppmuntras. Det handlar inte om de enhetliga centrallösningarna med allt för alla på en gång. Utvärdera piloter och skala upp det som fungerar! Vi har inte sett några reformer från Socialdemokraternas sida på skolans område under denna mandatperiod. Då förstår jag att man blir frustrerad och börjar kalla det för amatörmässigt. Det är på lokal nivå det börjar. Det är här vi ska debattera frågan. Det är förslag om Stockholms skolor det gäller och ingenting annat. Det hoppas jag att skolborgarrådet kan respektera.

§ 21 Österleden som miljöprojekt genom att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm (Utl. 2016:205)

Anförande nr 127

Berthold Gustavsson (M): Ordförande och fullmäktige! Stockholms län är just nu en av Europas snabbast växande regioner. Det ställer stora krav på utbyggd kollektivtrafik, nya vägar och bostadsbyggande. Trots att Stockholmsregionen sedan 70-talet har stått för 50 procent av befolkningsökningen har endast 30 procent av de internationella investeringarna i infrastruktur kommit regionen till del.

En rapport från Stockholms handelskammare visar att trafiken i hela Stockholms innerstad kan minska med i genomsnitt 11 procent om den östliga förbindelsen byggs. På vissa gator blir trafikminskningen mer än en halvering. I dag är Skeppsbron den östliga förbindelsen, och många innerstadsgator används för genomfartstrafik. Det är inte hållbart. Den trafik som ska förbi staden ska naturligtvis förbi, och inte genom, staden.

Staden klarar i dag inte sina mål gällande halter av kväveoxid eller partiklar. Gränserna överskrids många gånger om. Effektiva och miljövänliga transporter är betydelsefulla för huvudstadsregionens utveckling. Östlig förbindelse planeras även för bussar och spårvagn. Den möjliggör mer kollektivtrafik, fler cykelbanor och fler uteserveringar inne i Stockholm. Därför är detta en extremt viktig pusselbit i den fortsatta utvecklingen av regionen.

Trots att färska mätningar visar att en majoritet av stockholmarna och av Socialdemokraternas egna väljare vill att Östlig förbindelse byggs klarar inte Stefan Löfven och Karin Wanngård av att fatta de nödvändiga besluten för att trygga regionens långsiktiga utvecklingsmöjligheter. Mot bakgrund av ovan sagda är det märkligt att Socialdemokraterna fortsatt låter övriga partier i stadshusmajoriteten bakbinda dem med denna fråga och svika stockholmarna. Detta gör man i stället för att som så många gånger genom stadens historia räcka ut en hand till oss och fortsätta planeringen av denna viktiga förbindelse.

För stockholmarna är detta en viktig fråga, varför vi vill att regeringen återupptar arbetet med förstudier och förhandlingar om Östlig förbindelse. De kan ta sitt förnuft till fånga och snarast öppna den nu stängda dörren till den förhandling man tidigare har utlovat – detta med det självklara beskedet att de 2 miljarder kronor som redan finns avsatta till en östlig förbindelse inte stryps, utan kvarstår. Vi moderater står redo att ta den matchen. Vi vet vad vi vill. Vi vet att vi har stockholmarnas stöd.

Bifall till motionen!

Anförande nr 128

Borgarrådet Helledén (MP): Berthold Gustavsson! Jag tycker att man måste vara seriös i så här viktiga frågor. Den rapport som du använder i din motion, Handelskammarens rapport, är inte seriös. Det borde ni moderater också se. Det är bara att gå in och titta på vad de har gjort för någonting. De har en idé om att ta Stockholms innerstad 2014 och bygga Norra länken – den var inte klar då – och Östlig förbindelse. De tar den trafik som finns just precis då och petar ut den åt ett annat håll. Sedan säger de att trafiken då minskar på vissa av de här gatorna. Ja, det är klart att

den gör, för trafiken kommer att gå åt ett annat håll! Framför allt försvann trafiken på Valhallavägen och Lidingövägen då.

Det intressanta med sådana här projekt är att man skapar ny trafik. Den trafik som tillkommer är det som är det intressanta. Man ska titta på de beräkningar som Trafikverket har gjort. Det handlar om en 50-procentig trafikökning. Jag tycker att det är fullständigt oseriöst att skriva en motion på det sättet med detta underlag.

Anförande nr 129

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Ni påstår hela tiden och alltid att det inte ska byggas en enda meter ytterligare väg i Stockholm. Det är väl någonting som är oseriöst om något när Stockholm växer med två SL-bussar om dagen. Då ska det tydligen ändå inte byggas en enda meter väg.

Daniel Helldén säger att trafiken ökar på grund av att vi bygger vägar. Nej, den ökar därför att Stockholms befolkning ökar med två SL-bussar om dagen. Hur ska du kunna ha ett Malmö utan en enda gata? Stockholm växer med ett Malmö på tio år. Ska vi då inte bygga vägar i motsvarande utsträckning när det dessutom kan bli ett miljöprojekt? Det kan gå bussar där, och det kan gå spårvagn där som går förbi Stockholm. Bilarna behöver inte gå igenom staden.

Anförande nr 130

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Ordförande, fullmäktige! Jag tror inte att Daniel Helldén har sagt att det inte ska byggas en enda meter väg i Stockholm. Möjligtvis har han talat om en meter motorväg. Det är viss skillnad.

Jag vill först och främst säga att denna fråga inte är så aktuell, vilket jag är tacksam för, eftersom majoriteten har varit enig om att prioritera kollektivtrafik framför mer motorvägar. Men motionen är väckt och ska såklart hanteras enligt kommunallagens ordning. Därför vill vi ändå påpeka att det är märkligt att kalla detta för ett miljöprojekt, som man gör i motionen. Östlig förbindelse kommer att öka trafiken. Jag har inte hört er säga emot denna uppgift. Den kommer också att öka utsläppen. Det hör jag till exempel Statens väg- och trafikinstituts ord på. Karolina Isaksson har sagt att ökad biltrafik inte är realistiskt om vi ska nå klimatmålet, och ökad biltrafik kommer att bli konsekvensen av fler motorvägar. Det behövs alltså en påtaglig minskning av biltrafiken om man ska klara klimatmålet, säger Karolina Isaksson till Dagens Nyheter.

Att trafiken kanske skulle minska på en eller annan gata är väl ändå en lite för inskränkt betydelse av att det skulle vara ett miljöprojekt, tycker jag, om det nu ens skulle bli så. Östlig förbindelse eller Österleden bryter alltså mot två kommunala målsättningar som Moderaterna själva har ställt sig bakom i kommunfullmäktige: målet att minska utsläppen i enlighet med den fossilbränslefria planen 2040, och målet att minska biltrafiken, som framkommer av miljöprogrammet. Jag tycker därför att det blir lite märkligt att väcka denna motion.

Jag vill slutligen ta upp en annan sak. I reservationen från Moderaterna och Liberalerna står det att den enda huvudstad i Europa som inte har en ringled runt innerstaden är Stockholm. Jag skulle gärna vilja veta varifrån ni har fått denna information. Jag har själv försökt att undersöka frågan. Jag har tittat på kartor över

olika europeiska huvudstäder, och jag kan till exempel konstatera hur det ser ut i en av våra allra närmaste huvudstäder, Helsingfors, som jag skulle tro att flera av er har besökt och kanske kommit sjövägen till. Jag har noterat att man där inte åker under en motorvägsbro eller över en motorvägstunnel. Det är ganska få kuststäder som jag har sett som har just ringleder runt staden. Jag fattar därför inte varför ni skriver så här. Jag har bemött detta argument tidigare i fullmäktige. Stockholm är inte heller den enda stad som inte har en förbifart. Man kan bråka om definitioner, men vad jag förstår har Europa 48 huvudstäder varav 14 har ringleder och 34 inte har det. Så varför påstår ni detta?

Anförande nr 131

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Fru ordförande! Ni säger att utsläppen kommer att öka väldigt mycket. Det tar lång tid att planera och lång tid att bygga denna väg. Utvecklingen av fordonsflottan går med en väldig hastighet. Det är allt färre bilar som släpper ut lika mycket som de gjorde tidigare. Till 2035, när detta kanske är färdigbyggt, kommer väldigt få bilar att släppa ut någonting över huvud taget. Där faller det argumentet.

Ni brukar säga, och du säger det återigen, att det blir fler bilar om man bygger en väg. Vad har du för belägg för det, Rikard? Tror du inte att om det blir så många fler människor i Stockholm, kanske uppemot 100 000 fler människor i Stockholmsregionen, att det då behövs fler transporter?

Anförande nr 132

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Givetvis behövs det fler transporter. Det vi diskuterar tror jag är vilka typer av transporter det ska vara. Ska de ske med privatbil, dieselbilar eller bensinbilar, till exempel? Eller ska de ske mer med kollektivtrafik, gång och cykel? Det var inte i första hand jag som sade detta, utan jag angav en källa – Statens väg- och trafikforskningsinstitut, som sade att nya motorleder leder till mer trafik som leder till högre utsläpp.

Det kanske är som du säger när det gäller att ställa om fordonsflottan, och det är i alla fall något som vi absolut ska kämpa för. Men om man är orolig till exempel för klimatförändring och mån om att nå de klimatmål som vi har satt upp tillsammans i fullmäktige är det rimligt att man först avvaktar en fossilfri fordonsflotta innan man säger att vi kan bygga nya motorvägar. Det tycker jag är ganska logiskt. Annars tar man inte klimatmålen riktigt på allvar, skulle jag vilja säga.

Anförande nr 133

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Rikard Warlenius tog upp frågan om vilka andra huvudstäder i Europa som har ringleder. Då brukar man säga att alla städer i Europa utan Stockholm och Tirana i Albanien – man vill jämföra Stockholm med Tirana i Albanien, som närmast är Europas fattigaste land och sätta Sverige i nivå med Albanien.

Hur är det nu med antalet ringleder runt om i Europa? Det beror helt enkelt på hur man definierar en ringled. Det är alltså hur komplicerat hur som helst, och beroende på hur man definierar det kan man få nästan vilken siffra som helst. Däremot är jag ganska säker på att de flesta transportekonomen inte skulle skriva ned siffran till 14, som Rikard gör. Den blir högre. Men det kanske är 14 som inte har det. Det finns ett

helt gäng som inte har ringled; så är det. Men inte är det 14 som har det, utan tvärtom.

Anförande nr 134

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Det som nu refereras till som ”man brukar säga” är vad jag vet, och jag har försökt att spåra ursprungskällan, en annons av Bil Sweden där det står att det finns två länder i Europa vars huvudstäder inte har förbifarter och att den andra staden finns i Albanien. Någonting sådant står det i annonsen. Jag skulle inte kalla det för en vetenskaplig saklig rapport.

Jag håller med om att man kan definiera saker olika. Det var därför jag satte mig med Google Maps en kväll. Det tog inte särskilt lång tid. Jag tittade då på alla städer och räknade motorvägsliknande ringar. Då kom jag fram till 14 stycken. Det kan finnas ringleder som inte är motorvägar men som ändå är kraftiga vägar.

Poängen här var att Moderaterna och Liberalerna i sin reservation skrev att inga andra huvudstäder är utan ringleder. Det tror jag att vi kan vara överens om att så inte är fallet. Jag skulle gärna vilja höra varför ni skriver så.

Anförande nr 135

M i k a e l V a l i e r (KD): Fru ordförande! Jag vill gärna se en östlig förbindelse. Precis som har framhållits här finns en mängd fördelar med en sådan. Trafiken kommer sannolikt att minska i innerstaden. Det är det vi önskar oss, precis som vi gjorde med Norra länken, Lidingövägen och Valhallavägen. Vi har en majoritet av stockholmarna med oss. Folk i och runt staden vill ha en östlig förbindelse.

Jag vill ta upp det här med motorväg. Vem är det som säger att det måste vara en motorväg? Det är ju vi som bestämmer vad vi bygger för någonting. Det kan vara kollektivtrafik, självkörande fordon, gärna spårtrafik och motorcyklar – el- eller bensindrivna. Men det är ingen som säger att det prompt måste vara en motorväg.

Vi är också överraskade av att Socialdemokraterna blir överkörda av andra partier. Vore det inte både roligare och bättre att bifalla detta? Jag riktar mig nu till Socialdemokraterna, för ni andra tycker ju inte det.

Jag yrkar hur som helst bifall till reservationen i kommunstyrelsen.

Anförande nr 136

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Du talar dig varm för motorcyklar, Mikael. Om det är motorväg eller inte vet jag inte, men det är ett antal vägbanor som ska ned i en tunnel. Då kan man köra olika fort, och jag vet inte om man kallar det för motorväg, motortrafikled eller något annat. Det intressanta är att du tar upp just motorcyklar, för Trafikverket säger speciellt när det gäller Förbifarten att man ska stänga luftfiltren om man över huvud taget ska klara hälsan. Om man har hjärt- och kärlsjukdomar borde man över huvud taget inte åka in i Förbifarten när den är klar eftersom luften kommer att vara så fruktansvärd.

Södra länken borde vi egentligen stänga av nästan varje dag, för vi klarar inte gränsvärdena. Men staden skulle haverera om vi gjorde det. Motorcyklar borde över huvud taget inte åka in där. Om man skulle bygga Österleden skulle det bli samma

sak där. Jag blir bara lite nyfiken när du talar om motorcyklar. Jag har inte sett några luftfilter, men det kanske finns någon ny teknik. Man bör i alla fall inte köra motorcykel i en sådan här tunnel.

Anförande nr 137

M i k a e l V a l i e r (KD): På samma sätt som jag inte tycker att vi ska säga motorväg är jag inte helt säker på att vi ska säga tunnel. Det är därför det heter Östlig förbindelse. Det kan vara på olika sätt, och vi har ännu inte sett var det skulle kunna landa någonstans. Det kan vara en bro, och det kan vara det ena och det andra. Det kan faktiskt sluta där du vill att det ska sluta, för det är just du som bestämmer.

Anförande nr 138

J a n V a l e s k o g (S): Ordförande och fullmäktige! Sedan motionen skrevs för nästan tre år sedan har Sverigeförhandlingarna processat frågan om bland annat Östlig förbindelse med företrädare för regionen, framför allt Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun samt Värmdö och Lidingö. De har under de senaste åren lagt fram ett par förslag på finansiering av Östlig förbindelse som innebär att samtliga dessa kommuner och landstinget skulle stå för ungefär hälften av de 20 miljarder som projektet kostar. Resten skulle finansieras av icke officiella källor och ytterligare trängselavgifter.

Moderaterna i landstinget, Nacka, Lidingö och Värmdö sade dock alla nej till kommunal medfinansiering av projektet liksom även vi rödgröna i Stockholm stad. Stockholms stad var den enda kommun som gjorde det officiellt, och övriga gjorde det under hand. Alla kommuner liksom landstinget hade samma uppfattning: Östlig förbindelse är en statlig väg och måste därför i huvudsak finansieras av staten. Därutöver ansåg Stockholms stad att det är viktigt att visa hur projektet tillsammans med andra insatser kan uppnå uppsatta nationella miljömål.

Sverigeförhandlingarna har nu teoretiskt sett tiden fram till årsskiftet på sig att komma fram med ytterligare förslag på finansieringslösning för den östliga förbindelsen. Det är nog ingen som tror att det kommer att ske med ett genomförbart förslag, men det återstår att se. Nu har också alla kommuner i Storstockholm, KSL som det hette förut, liksom de flesta partier där enats om ett gemensamt remissvar där man framför allt just hävdar och för fram att staten måste ta finansieringsansvaret. Man säger också, vilket jag tycker är intressant, att bland vägprojekten i länet bör en tvärförbindelse i Södertörn prioriteras framför den östliga förbindelsen. Det är ett viktigt projekt för den södra Stockholmsregionen, för fler arbetsplatser och annat men också för den hamn som ska byggas i Norvik.

Stockholm har många stora infrastrukturprojekt som måste finansieras. Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen innebär enormt stora åtaganden för kommunerna i viktiga spårprojekt i länet. Det är dessa projekt som kommunerna har valt att prioritera, vilket inte är konstigt. Vi har dock ännu inte sett några realistiska förslag till finansiering av den östliga förbindelsen från något håll, vilket är viktigt att slå fast. Vi har varken sett det från Handelskammaren, från några partier här i Stadshuset eller från någon annan part. Det är därför högst troligt att projektet Östlig förbindelse kommer att läggas i malpåse i ett antal år, men vi får som sagt se om det kommer någon överraskning fram till årsskiftet.

Med detta yrkar jag bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 139

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Ordförande! Det var Socialdemokraterna i Stadshuset som drog sig ur Östlig förbindelse och förhandlingen. Jan Valeskog talar om finansieringen. Regionen har ju i princip redan löst finansieringen av vägbygget kopplat till Stockholm och Sverigeförhandlingarna om utbyggd kollektivtrafik. Ska det byggas 178 000 nya bostäder ger en uppskattning vid handen att med 6 000 kronor per kvadratmeter blir momsen över 100 miljarder kronor. Det blir 12,2 miljarder, och sedan blir det mer med trängselskatter och så vidare. Man kan också tänka sig vägavgifter för finansiering, men det är bara det att viljan måste finnas.

Anförande nr 140

J a n V a l e s k o g (S): Jag förstod faktiskt inte vad Berthold Gustavsson sade. Faktum är att Stockholms läns landsting med Moderaterna i spetsen har sagt nej till att finansiera Östlig förbindelse med 3,2 miljarder. Nacka kommun med Moderaterna i spetsen har sagt nej till att finansiera med 1,7 miljarder. Värmdö och Lidingö har sagt nej till att finansiera med 700–800 miljoner, och Stockholms stad har, precis som du säger, också sagt nej till att medfinansiera med knappt 3 miljarder. Det finns ingen kommun och inget landsting som har sagt att de är beredda att medfinansiera.

Om du kan visa någonting annat är det en sensation, och då skulle säkert också Sverigeförhandlingarna vilja veta det. Där har du helt fel.

Anförande nr 141

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Fru ordförande! Jag ska bara säga lite grann i frågan, för vi kanske inte ska fördjupa oss så mycket i den.

Att prata på det sätt som Berthold Gustavsson gör om Östlig förbindelse samtidigt som man håller på att försöka lösa vår tids stora ödesfråga, det vill säga klimatfrågan, är problematiskt. Vad som behövs för att vi på något vis ska kunna ta vårt ansvar för klimatet är nya drivmedel för de bilar som går på flytande drivmedel. Vi måste ha elbilar. Men vi måste också få ihop ekvationen. De resurser som krävs för detta enligt Trafikverkets analyser innebär att vi samtidigt minskar biltrafiken. Annars får man inte ihop det. Trafikverket har sina kalkyler för 2030 respektive 2050. Det är långt efter det att en eventuell sådan här trafikled skulle vara byggd. Då måste vi minska biltrafiken nationellt med mellan 10 och 20 procent och i staden med upp till 30 procent. En sådan här led, om den byggs, ökar trafiken med upp till 50 procent. Det går att läsa i den rapport som Trafikverket har presenterat. Den berör just trafikanalyser och nyttor, och den är underlag för diskussionerna.

Jag tycker att man ska ha med sig detta. Det är en viktig sak att tänka på. Enligt de analyser som finns går det inte att få det som Berthold Gustavsson säger: trafik som inte släpper ut någonting och samtidigt bygga och få en enorm trafikökning.

Det finns ytterligare en liten sak när man tittar på Trafikverkets analyser av Östlig förbindelse just inför diskussionerna om en nationell plan och Sverigeförhandlingarna. För varje sådant här projekt har de tagit fram en liten fin sexsidig analys av projekten. Man säger att åtgärderna sammantaget bedöms vara samhällsekonomiskt olönsamma. Jag tycker att det säger en hel del om detta projekt.

Anförande nr 142

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): När det gäller det här med ökade utsläpp och så vidare var Miljöpartiet och Vänsterpartiet emot byggandet av Söderleden. De var också emot byggandet av Norra länken. Jag undrar just om någon av er vill ta bort dem i dag. Vill ni tillbaka till den tid då köerna stod kilometerlånga på Söder och ut över Skanstullsbron och spydde ut avgaser? Eller tänk på Norra länken och Norra Stationsgatan, där det var helt förfärligt för människor, dagis och så vidare! Nu flyter trafiken förbi, och ingen märker av att bilarna kör förbi. Skulle ni vilja ta bort dessa vägar, och skulle ni vilja gå tillbaka?

Miljöpartiet är utvecklingsfientligt. Ni vill inte att det ska ske någon utveckling, och ni påstår att all utveckling är av ondo. Det är där det ligger. Ni vill inte att någon ska köra bil över huvud taget. Om ni är lite realistiska ser ni att när det är fler människor måste det vara fler bilar. Det blir också bussar och spårvagnar som kan gå där.

Anförande nr 143

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag har aldrig sagt att ingen ska köra bil, och jag tror inte heller att det är någon annan i Miljöpartiet som säger det. Däremot vet vi att om vi ska klara de åtaganden som Sverige som nation har gjort och som riksdagen har gjort med sin klimatlag som träder i kraft den 1 januari måste vi minska biltrafiken. Då kan vi inte bygga fler trafikleder på det sätt som genererar mer trafik, för då klarar vi inte ekvationen. Det bara är så.

Just nu håller vi på att bygga ett 60-miljardersprojekt – Förbifarten. Ni som kan det här med att gå in på datorer kan gå in och titta på Trafikverkets sida och se vilka följdprojekt man måste göra för detta. Det handlar om sju åtta halvmiljardersprojekt därför att trafiken ökar så mycket i det övriga trafiksystemet. Vägar genererar mer trafik. Vad vi ska göra är att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jag tycker att det är märkligt att i alla fall en representant för Moderaterna inte står upp för Parisavtalet.

Anförande nr 144

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Daniel Helldén visade upp en rapport från Trafikverket. Jag visar här upp samma rapport, så att vi har samma beslutsunderlag.

All right, när Östlig förbindelse kommer att bli operativ ska vi inte ha någon fossildriven fordonsflotta. Utsläppen kommer alltså över tid inte att ha så stor betydelse. Sedan är det precis som Daniel Helldén säger: Om man bygger nya vägar genererar det ny trafik. Låt oss då kika i rapporten. Det visar sig då att Östlig förbindelse kommer att öka antalet fordonsrörelser i Stockholm med åtminstone 70 000. Men okej, om vi sedan tittar vidare visar det sig att det kommer att minska på en del ställen och öka på andra ställen. Men i tunneln kommer det att öka med 70 000, så totalen på 70 000 kommer att ligga i tunneln. Varför kan inte bilisterna få åka i en tunnel fram och tillbaka? Låt dem göra det om de vill det!

Anförande nr 145

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Helt enkelt därför att du har fel, Rickard Wall. Vad rapporten egentligen visar är vad som händer om vi har 50 procent mer trafik. Det är

i hela systemet. De 70 000 bilarna utgör inte dessa 50 procent. Vi vet hur trafiksystemet ser ut i dag. Det klarar inte en 50-procentig trafikökning. Men om vi bygger Östlig förbindelse och gör de följdförändringar som man vill göra kan man klara det. Det är en förutsättning för en kraftig trafikökning, och det är inte bara 70 000 fordonsrörelser som ska köra där i tunneln, vilket också är mycket. Det handlar i stället om att hela systemet drabbas. Det är alla stockholmare, deras luft, vår allmänna miljö där bilarna ska åka och framför allt klimatet som inte kommer att klara detta. Det tycker inte jag är seriöst.

Anförande nr 146

Malin Ericson (FI): Österleden som miljöprojekt för att kraftigt minska biltrafiken i Stockholm – jag vet knappt var jag ska börja någonstans! Kan man kalla någonting för ett miljöprojekt när det samtidigt innebär att det förstör miljön ännu mer och ökar beroendet av bilismen och samtidigt trängseln? För att kunna säga att någonting är ett miljöprojekt måste det innehålla positiva effekter på miljön; det är väl ändå en språklig utgångspunkt som vi kan vara ense om. Som både Rikard och Daniel har sagt visar forskningen att fler motorvägar leder till fler bilar. Det kallas inducerad trafik och är anledningen till att det aldrig går att bygga tillräckligt mycket väg.

Om vi fyller Östlig förbindelse fyller vi Södra länken och Norra länken och Värmdöleden. De här bilarna kommer inte bara att åka fram och tillbaka på Östlig förbindelse, utan de ska ju någonstans. Jag undrar därför hur Berthold Gustavsson menar att miljön i stort ska bli bättre av att biltrafik leds in i Stockholms nordöstra delar. För de vägar och områden som räknas upp kan det visst bli så, om de inte fylls upp av ny trafik. Men den väldigt lokala miljön inne i tunneln blir dålig; det vet vi. Där bilarna kommer upp i närheten av Norra Djurgårdsstaden blir det snarare mycket sämre. De bilister som kommer österifrån och ska in till Stockholm kommer förstås inte att fortsätta och åka förbi alltihop, utan några kommer att åka in till stan den vägen – ganska många till och med, skulle jag gissa. Detta är inte en förbifartsled, precis som Förbifarten inte är det sitt namn till trots. Skillnaden mellan de två är att Förbifarten släpper upp trafiken vid Hjulsta och en tänkt Österled släpper upp den några kilometer från innerstaden. Jämlikhet är en bra sak, men för miljöns skull vore det bättre om vi inte byggde någon av dessa.

Det enda som minskar biltrafiken i Stockholm är att göra det lättare och enklare att åka kollektivt samtidigt som man gör det mindre lockande att ta bilen.

Anförande nr 147

Berthold Gustavsson (M): Ordförande! Det är ett miljöprojekt därför att man kan åka förbi staden med bussar och spårvagnar i Östlig förbindelse. Det är ett miljöprojekt därför att staden i dag inte klarar sina mål. Man får överskrida värdena för kväveoxid och partiklar med max sju dygn per år. Men per den 31 augusti hade normen överskridits under 17 dygn. På Hornsgatan är det ännu värre – 22 dygn. Detta visar att flera av de åtgärder som har vidtagits inte är tillräckligt verkningsfulla.

Därför ska inte bilarna köra igenom Stockholm. De ska inte stå och spy ut avgaser, så länge det nu finns avgaser från bilarna, på Skeppsbron i stället för att åka och släppa ut väldigt mycket mindre genom att köra på Östlig förbindelse. Det är detta det är

frågan om. Det är samma sak som jag sade om Söderleden och Norra länken. Nu är det ingen som märker det, men tidigare märktes det väldigt mycket.

Anförande nr 148

M a l i n E r i c s o n (FI): Men eftersom biltrafiken ökar när man bygger mer väg, vilket forskningen visar hur mycket du än skakar på huvudet, är det enda som händer att vi flyttar avgaserna från ett ställe till ett annat plus att vi lägger på extra mycket. Jag förstår faktiskt inte hur det där går ihop.

Anförande nr 149

Borgarrådet B r i n c k (M): Nej, det går förmodligen inte att någonsin bygga tillräckligt mycket vägar, precis lika lite som det går att bygga bort bostadsbristen – om nu någon trodde att man kunde det. Men man måste ändå kunna ha flera tankar i huvudet samtidigt. Till exempel måste man kunna tänka sig att det går att förbättra trafikmiljön i Stockholm genom att till exempel plocka ut bilar som i dag finns i innerstaden och lägga dem i trafik i en ringled utanför staden i stället. Jag har väldigt svårt att se varför det i sig är problematiskt. Samtidigt kan man bygga ut kollektivtrafiken, vilket ju är precis vad vi också gör i huset lite längre bort på Hantverkargatan.

Och hur tänker du lösa problemet med leveranstrafiken, som ju kommer att behöva komma fram även i framtiden i den idealiska bilfria världen? Det är ju inte bara de förkättrade privatbilisterna som rör sig på gatorna; det finns ju också annan trafik. Hur tänker du lösa det?

Anförande nr 150

M a l i n E r i c s o n (FI): Det är just därför Feministiskt initiativ vill begränsa privatbilismen och göra det mer lockande att välja kollektivtrafiken. Så kan nyttotrafik röra sig som den behöver i staden. De här människorna åker väl inte bara runt, runt på ringleden! De ska ju någonstans. Om allihop ska norröver eller åka runt på det sättet blir det ju jättemånga människor som tar bilen från Nacka och Värmdö som vill in till stan. Hur menar Moderaterna? Jag förstår inte hur ni kan bortse från det.

Anförande nr 151

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Herr ordförande! Äntligen får vi diskutera Österleden igen! Det var länge sedan.

Mina vänner! Ett växande Stockholm behöver ett vettigt transportsystem. En östlig förbindelse skulle bidra till att minska biltrafiken i innerstaden och bidra till att minska utsläppen i den kraftigt belastade innerstaden både genom faktiskt minskad trafik och, inte att förglömma, genom en bättre genomströmning av trafiken. Nu tror jag precis som många andra att avgaserna i sig ändå kommer att minska, delvis tack vare sådana initiativ som införandet av miljözoner och biltullar. Antalet elbilar kommer också att öka och så vidare. Man kan fortsätta uppräkningsen.

Leder då en östlig förbindelse till mer biltrafik i länet? Ja, troligen till att börja med. Men den gamla sanningen att nya vägar leder till fler bilar är just detta – en gammal sanning. Jag har inte uppfattat att någon här förespråkar en renodlad bilväg. Det har ingen gjort. Ingen här inne kan heller påstå att den trafiksituation vi har i dag är annat än katastrofal – inte bara för dem som bor och verkar i Stockholm utan också, och

inte minst, för dem som bor i ytterstaden och i våra länskommuner. Någon sade här att det är många från Värmdö och Nacka som åker in till stan och att de inte bara vill åka runt. Det är helt sant. Men i dag har man inte så mycket val om man vill åka norr om stan och kommer från Nacka eller Värmdö. Man måste genom stan.

Låt oss försöka tänka lite nytt! Vi kan konstatera att när Norra länken byggdes minskade biltrafiken på Valhallavägen och andra gator. Man kunde tänka sig att biltrafiken där snart skulle öka igen, när folk upptäckte att det är så lite bilar där. Det är en av orsakerna till att vi då passar på att bygga cykelbanor, när det för en gångs skull är lite mindre bilar. Vi behöver inte bygga cykelbanor när det är som allra mest bilar. Det här är mycket bra. Självklart ska vi göra också sådant när man väl bygger den östra förbindelsen.

Låt oss också diskutera hur vi kan förse en östlig förbindelse med attraktiv kollektivtrafik, till exempel en tvärbana! Ni som minns hur det var på den tiden vet att även Tvärbanan ansågs som en samhällslös lösning. Jag vågar påstå att den är mycket samhällsekonomiskt lönsam, och det är jag fullständigt övertygad om att även Österleden kommer att bli.

Anförande nr 152

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Patrik! Du nämner Norra länken. Visst har den minskat trafiken lokalt, kanske på Valhallavägen. Men problemet är att den har ökat trafiken i staden, och det är exakt det vi talar om. Vi kan inte säga att det är att lösa ett miljöproblem att ha en så lokal bild av vad som är miljön att det är en enda gata när trafiken och utsläppen i hela staden ökar. Ni säger att en östlig förbindelse kommer att leda till att vi minskar bilismen i staden. Jag har ett konkret förslag: Förbjud bilar i innerstaden! Då kan ni se att det blir verklighet, om ni nu vill bygga förbindelsen. Ni säger att det inte är några problem med utsläppen därför att alla bilar kommer att bli utsläppsfria. Då kan ni ju förbjuda fossilbilar på Östlig förbindelse. Då blir det verklighet. Annars har jag svårt att se att ni är trovärdiga i frågan.

Slutligen: Detta med att Stockholm är den enda huvudstad i Europa som inte har en ringled – kan du vara vänlig att ange källan till det, tack?

Anförande nr 153

P a t r i k S i l v e r u d d (L): Rikard Warlenius lämnar lite öppet mål när han säger till oss i oppositionen att vi ska driva igenom en bilfri innerstad och att vi dessutom ska lägga fram förslag på att förbjuda bensinmotorer på Österleden. Om jag inte minns fel, Rikard, är det du som sitter vid makten. Varför har du inte lagt fram ett förslag om att förbjuda all biltrafik i innerstaden? Jag vill inte det. Jag tror inte att det kommer att lösa all världens problem. Det är rätt fånigt uttryckt.

Visst kan vi diskutera vilka fordon man ska köra i framtiden på en österled. Men fram till dess måste vi se till att det blir en östlig förbindelse, för den här staden har en trafikinfarkt på gång. Den kommer vi inte att kunna lösa utan att vi får till en ringled och bättre kollektivtrafik. Det ena utesluter inte det andra.

Anförande nr 154

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Du utesluter att vi klarar klimatmålen; det är det som är ett av dilemmana här. Jag hoppas att Liberalerna ska följa det som man har

sagt i riksdagen i samband med miljömålsberedningen. Det vore spännande att ta med klimatlagen, som är antagen i riksdagen.

Jag vill bara säga att alla vägar leder till Rom, och alla vägar leder till mer trafik. Självklart behövs det också folk som kan åka. Om det inte finns människor kan inga åka där. Men det handlar om vilka val man gör. Sätter man sig i bilen eller tar man kollektivtrafiken, cyklar eller går? Är det för lätt? Det är vad detta lite grann handlar om. Om man får jättemycket utrymme sätter sig folk och kör där. Så är det.

Jag tycker att Patrik Silverudd borde se på de analyser som finns. Vart ska de här bilarna ta vägen? Man har gjort tester där man har tagit bort uppfarter kontra Östermalm. Det blir ett så katastrofalt dåligt utnyttjande av vägen därför att målpunkterna är inne i stan. Man ska in i och ut ur stan. Det är inte så mycket runt, och det är det som är ett dilemma.

Anförande nr 155

Patrik Silverudd (L): Till att börja med kan jag säga att det är roligt att du nämner Östermalm, för de tillhör inte de stadsdelsnämnder som har fått vara med och besvara remissen. I stället har Rinkeby, Älvsjö och Skärholmen, tror jag, fått göra det. Det känns lite grann som att vi också skulle ha frågat Säfle vad de tycker. Jag tycker att det är konstigt att man inte ställer frågan till Södermalm, Östermalm, Nacka, Värmdö, Lidingö och andra kommuner som borde ha fått vara med och yttrat sig om Östlig förbindelse.

När det gäller klimatmålen har du fel. Vi är inte alls motståndare till att lösa klimatproblemen. Det är ett helt falskt påstående. Skillnaden är att vi inte tror att detta löses genom att inte bygga Österleden. Vår övertygelse är att det går att minska utsläppen utan att göra på det sätt du vill.

Jag yrkar bifall till Liberalernas och Moderaternas förslag.

Anförande nr 156

Lorentz Tovatt (MP): Ordförande, ledamöter! Det finns mycket man skulle kunna säga i den här frågan. Jag ska försöka att hålla mig till tre aspekter. Den första är naturligtvis det som många redan har påpekat: Det finns i dag ingen som helst evidens för att nya motorvägar på något sätt skulle leda till mindre trafik. Allt talar för motsatsen. Bara för att vi ska vara på det klara med det kan vi se tydligt här i Stockholm vad det får för konsekvenser när vi håller på så här. Förbifarten, till exempel, leder till att vi måste bredda andra vägar för att klara av den ökning som Förbifarten kommer att innebära. Förr eller senare kommer väl Moderaterna upp med den briljanta idén att bygga en förbifart till Förbifarten; det är väl där man hamnar till slut i detta cirkelresonemang.

Den första aspekten är det vi just snuddade vid här: Detta är dessutom inte någon förbifart. Det låter på motionären här som om man på något sätt kunde trola bort bilarna och få dem att åka runt staden. Detta är en infartsled. Jag väntar med spänning på att se hur de lokalkonservativa Östermalmsmoderaterna reagerar när de förstår att deras stadsdel kommer att svämmas över av ökad biltrafik. Det är nämligen det som blir konsekvenserna av allt detta. Det här är en infartsled och inte en förbifart. I teorin skulle man kunna gissa sig till att om leden gick direkt till

Lidingö skulle man kunna få en sådan effekt att den avlastar innerstaden. Men det är inte så det är planerat, utan det här är en infartsled.

Det sista jag vill säga är att man måste försöka förstå sig på de ekonomiska kalkylerna bakom det hela när någonting ska vara samhällsekonomiskt. Som vi har varit inne på här kommer inte denna väg bara att leda till mer trafik, utan faktum är att den samhällsekonomiska lönsamheten baseras på en 50-procentig ökning av biltrafiken. Man räknar med en sådan ökning. Först och främst går det emot alla de mål som vi har satt upp i den här salen. Det blir jättemärkligt att man ska sätta upp ett mål och sedan fatta en massa beslut om inriktningar som leder till motsatsen. Kalkylen bygger som sagt på detta. Det är alltså en ekonomisk kalkyl som bygger på att denna väg saknar all form av lönsamhet om vi inte ser den kraftfulla ökningen av biltrafiken.

Då uppstår en fråga. Antingen landar vi i slutsatsen att vi vill se denna kraftiga ökning, och därför vill vi bygga vägen eftersom den är lönsam, eller så landar vi i slutsatsen att vi inte ska ha denna kraftiga ökning. Men då måste man samtidigt landa i slutsatsen att vi inte ska bygga vägen. Allt annat är en logisk kullerbytta.

Kortfattat: Klimatet klarar inte av detta. Vår stadsmiljö klarar inte av detta. Trafiksystemet klarar inte av detta. Vi kan inte fortsätta att bygga vägar på det här sättet.

Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 157

Borgarrådet B r i n c k (M): Jag vill bara i all ödmjukhet påminna föregående talare och fullmäktige om att den östliga förbindelse vi har i dag är Skeppsbron. Den är möjligen inte helt tillfredsställande ur någon synpunkt.

Jo, detta är en ringled och inte en förbifart. Det tror jag är viktigt att komma ihåg. Du talade här om att vi tror att man kan trola bort trafik. Nej, det tror vi inte. Men ni tror ju det, för ni tror att man fattar beslut om att till exempel inte bygga ut en väg – och då försvinner trafiken. Ni tror att man kan stå i fullmäktige och vispa lite grann med sin kommunalpolitiska trollstav, och då försvinner trafiken om 20 eller 30 år. Vi står inför en situation i dag som måste lösas i dag och som inte kan lösas om 30 år. Vi vet inte hur det ser ut då. Hur vi ska göra det i dag har ni inga som helst svar på. Ni har inte några vidare svar på vad som ska hända om 30 år heller, men det är en lite annan fråga. Detta är en ringled. Det är inte en infartsled.

Anförande nr 158

L o r e n t z T o v a t t (MP): Ordförande! Jo, Cecilia Brinck, vi har absolut svar på den frågan. Svaret är att man måste tänka smartare när man planerar sina samhällen. Man måste tänka yteffektivt. Man måste tänka i termer av att den trafik vi ska ha – för det är klart att vi kommer att ha trafik i framtiden, det är ingen som kan trola bort den – ska vara yteffektiv. Den ska vara effektiv. Vi ska planera samhället så att vi använder oss av kollektivtrafik, cykel och gång eftersom det är det som är effektivast när det gäller att ta upp yta i staden.

Bara som en jämförelse: En spårvagnslinje har en kapacitet på 17 000 trafikanter per timme. Vad har då en bilväg för motsvarande kapacitet? Den har 900! Det är där vi

måste landa när vi funderar på hur vi utvecklar staden framöver. Vi måste transportera oss effektivare, för alternativet är att vi fortsätter att bygga vansinniga projekt. Åk till USA och studera deras städer så får du se hur det ser ut!

Anförande nr 159

Berthold Gustavsson (M): Du nämner spårvagn. Det är just därför det planeras även för spårvagn och bussar i Östlig förbindelse. Du frågar om detta är en förbifart. Det talas mycket om Östermalm här. Var någonstans tror du att de från Östermalm kör när de ska till Södermalm, söder om Söder eller till Nacka, till Värmdö och längre söderut? De kör genom stan. I stället skulle de kunna ta Östlig förbindelse. Det är likadant fast tvärtom med dem som ska från Nacka och det hållet och söder om Söder när de ska till Lidingö, till exempel. Vilken väg tar de i dag? De kör på Skeppsbron. Vore det inte bättre att de tog Östlig förbindelse?

Det är ingen av oss som har sagt att det blir färre bilar om man bygger en motorväg. Men vad jag säger är att om befolkningen ökar med hundratusentals personer krävs det fler transporter, och det är också fler som måste transportera sig med bil.

Anförande nr 160

Lorentz Tovatt (MP): Ordförande! Det är just för att det blir fler personer som vi ska tänka smartare när vi planerar våra system. Det har påståtts här att detta är en ringled. Det är en del i en ringled. Det innebär inte att denna enskilda led inte kommer att pumpa in trafik in i innerstaden. Det är precis vad den kommer att göra. Den har sina uppfarter på Djurgården och Östermalm. Det är det som är planen. Man kommer inte undan den aspekten i sammanhanget.

Det är naturligtvis korrekt, precis som man har varit inne på här, att någonstans måste folk ta sig in till staden. Det är precis in till stan som de vill. Det är ett missförstånd att man tror att man kan trolla förbi människor utanför staden. Det är in till stan många vill när de arbetspendlar. Det är precis vad det handlar om. Då ska vi ställa oss frågan: Ska vi låta alla ta bilen in till stan, eller ska vi bygga system som gör kollektivtrafik, gång och cykel till det mer attraktiva alternativet?

Det känns uppenbart att jag inte fick några svar från Moderaterna på dessa frågor.

Anförande nr 161

Maria Antonsson (MP): Ordförande, ledamöter och åhörare! För mig som ordförande för Östermalms stadsdelsnämnd känns detta som ett oerhört olyckligt projekt, inte bara ur miljösynpunkt. Om Berthold har tittat på var uppfarterna kommer att finnas ser han att en är på Valhallavägen. Jag kallar inte det för en ringled över huvud taget. Det kommer att proppa igen både Oxenstiernsgatan och Strandvägen, som redan i dag har extremt stora problem. Jag cyklar där varje dag. Ni får titta på det här. Det kommer att komma upp två eller fyra filer där. Det kommer att strömma in jättemycket trafik, och det kommer att bli oerhört mycket buller. Jag tror inte att det kommer att vara populärt bland dina väljare på Östermalm; det är jag nästan hundra procentigt säker på.

Dessutom är det tänkt att en annan uppfart ska finnas på Lindarängsvägen. Det är ungefär borta vid Filmhuset. Där vill Djurgården jättegärna exploatera och göra jättefina grösytor och sportfält. Det kommer att omöjliggöras av en uppfart och en

motorväg precis framför näsan. Detta är *inte* ett miljöprojekt, även om du kanske vänder på ordet miljö på ett annat sätt. Det kommer inte att minska antalet bilar. Det finns ingen utredning som jag har läst som pekat på detta förutom Handelskammarens, och jag vet inte riktigt varifrån de har fått sina uppgifter.

Alla vet att klimatförändringarna är ett av vår tids största problem. Det tror jag att även Berthold vet, och det gäller både i Sverige och globalt. För att klara klimatmålen måste biltrafiken minska. Utvecklingen går tyvärr inte så snabbt framåt att vi kommer att ha elbilar ens inom de närmaste 10–15 åren. Det har också visat sig att även elbilar har en viss problematik med framställningen av batterier och så vidare. Det är inte lösningen. Du talar om utveckling. Men utvecklingen är inte att sitta och köra bil. Utvecklingen är att hitta nya, smarta sätt att transportera oss i staden. Det är det vi måste hitta, och det är där vi måste lägga pengarna – på innovation. Vi måste hitta andra sätt att transportera oss på än det ytineffektiva som det är att ta bilen. Att Nackaborna kommer att sitta och köra in till Östermalm på helgen för att shoppa på NK och sitta en och en och i bästa fall två personer i bilen är inte det bästa vare sig för miljön eller för Stockholm.

Dessutom blir jag förundrad över detta. Har du över huvud taget tittat närmare på detaljerna och var uppfarterna ligger? En annan uppfart ligger precis invid Kolkajen, som vi hade uppe tidigare i dag. Vid Kolkajen ska man minska antalet bilar. De ska stå i ett berggrundsgarage. Och så ska din kära östliga förbindelse komma upp precis utanför husknuten! Det känns oerhört fel. En ringled går runt staden. Denna är 30 år gammal, och man uppfattade det kanske inte som att Östermalm var innerstad då. Men en ringled borde gå runt staden. Den borde gå från Nacka till Lidingö och Danderyd, om man vill bygga en sådan väg. Då skulle vi få en ringled runt staden. Men det här är ingen ringled.

Anförande nr 162

Borgarrådet B r i n c k (M): Då får jag tolka det som att om förslaget i stället innebär att vi bygger en ringled från Nacka till Danderyd och Täby är Miljöpartiet med på det. Det tar vi i så fall tacksamt emot. Det hade varit bra om även Östermalms stadsdelsnämnd hade fått svara på remissen, som Patrik sade. Men så blev det nu inte.

Jag tycker att det är lite märkligt att höra det här. Ni är bara ovillkorligen emot detta. Låt oss gå ut och konstatera hur det ser ut i trafiken i Stockholm i dag. Vi ser vilken trängsel som råder, och vi ser hur stökigt det är. Ni vill inte göra dessa investeringar. Ni vill inte bygga de vägar som skulle kunna lösa problemet just nu. Då måste jag fråga: När kommer förslaget om att helt förbjuda privatbilism i Stockholm? Det är ju det enda som i så fall löser problemet.

Anförande nr 163

M a r i a A n t o n s s o n (MP): Men kära Cecilia Brinck! För det första: Tror du att en väg byggs här och nu? Det tar extremt många år att bygga en väg. Jag kan tänka mig att när Slussen är färdigbyggd och det har gått sju år kanske folks resvanor har ändrats något enormt. Det vet vi inget om. Man kanske har valt helt andra färdmedel och sätt att ta sig in till stan på. Jag tycker att det är ett jättekonstigt sätt att resonera på om man tror att bilen är det enda möjliga. Ni borde tänka nytt och inte i 30 år gamla förslag! Det är helt obegripligt.

Östermalms stadsdelsnämnd fick inte svara på detta, och det var synd. Däremot svarade vi på Sverigeförhandlingarna och den remissen. Kontoret svarade på detta, så det går alldeles utmärkt att läsa om man vill veta vad förvaltningen svarade.

Anförande nr 164

M i k a e l V a l i e r (KD): Herr ordförande! Jag sade tidigare att jag inte tycker att vi ska snöa in på begreppet motorväg. Det ska vi inte göra. Vi ska inte heller göra som Maria Antonsson har gjort och snöa in på vissa adresser där uppfart och nedfart och hej och hå ska vara. Låt oss bygga en väg till Danderyd och Lidingö, då! Det är inget problem, för det finns ingenting som är byggt ännu. Du säger nu att det ena och det andra ska vara än här och än där. Det kommer att vara Kolkajen och si och så. Men det har vi ju ingen aning om, för det är inte ritat ännu! Det finns förslag på det ena och det andra. Låt oss göra en jättemiljövänlig och kollektivtrafikvänlig förbindelse på den östra sidan! Om ni är med på det är det jättebra, tycker jag.

Du säger att folk åker in från Nacka för att gå på NK. Förutom att det är fånigt formulerat måste de ju åka ut också. De kommer också att lämna staden på den vägen. Det är väl inte enkelriktat.

Anförande nr 165

M a r i a A n t o n s s o n (MP): Det är klart att vägen kommer att generera trafik både ut och in. Det kommer såklart att vara väldigt mycket trafik i rörelse. Men absolut – det är det vi menar: Man behöver tänka nytt! Ska vi verkligen satsa 22 miljarder, och de här projekten är ofta dyrare, på en sådan här idé?

Jag har bara tittat på Trafikverket och var de har lagt sina trafiklägen. Det är vad jag kan utgå ifrån just nu. De finns på de ställen jag nämner. Jag tycker att det är ett väldigt märkligt val. Vi tycker inte att det här är en bra idé över huvud taget. Det är dåligt investerade skattemedel, eller hur det nu kommer att finansieras. Men vi tycker som sagt att det är en dålig idé.

Men ni får absolut gärna komma med ett förslag på en riktig ringled som kanske också innebär att man bara satsar på kollektivtrafik och nyttotrafik. Tänk lite nytt! Det är vi verkligen för.

Anförande nr 166

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Ordförande! Nu har flera miljöpartister varit uppe här och talat om uppfarter. Jag tycker att det blir en väldigt konstig led om det bara finns uppfarter och inte en enda nedfart. Det finns tydligen inte någon nedfart från Östermalm för dem som ska därifrån till Nacka, till Farsta eller till Södertälje. De måste fortfarande åka genom staden, eller vad menar ni?

Det skulle vara roligt att höra om en sak till. Om du bodde någonstans i innerstaden och ska åka till Nacka, Värmdö, Farsta eller till Älvsjö, där jag bor – ska du då gå i alla väder? Eller ska du cykla när det är ett par decimeter snö? Det är kanske inte alltid man kan gå eller cykla hela sträckan. Det kanske också behövs andra trafikslag. Du kanske har ett par tre barn med dig på cykeln?

Anförande nr 167

M a r i a A n t o n s s o n (MP): Det är klart att det kommer att finnas både upp- och nedfarter. Det kommer att vara fyra filer på Valhallavägen. Jag vet inte om alla östermalmare tycker att det är så bra. Så absolut, ju fler filer, desto fler bilar blir det – även om du tror att det blir färre bilar. Det är klart att många kommer att åka på den här vägen om den byggs.

Man ska såklart kunna ta sig fram i staden. Men det finns andra alternativ än bilen, och det finns också andra alternativ än att cykla och gå. Det vi vill göra är att bygga ut kollektivtrafiken och hitta spårbunden trafik betydligt mer. Det är jättemycket pengar som ni vill lägga – 22 miljarder kronor. Det lägger vi redan på Förbifarten, och vi vet en sak: Vi måste minska klimatförändringarna. Vi måste minska utsläppen. Så är det. Det genererar utsläpp att bygga; det vet alla. Man ska alltså dels generera utsläpp genom att bygga denna väg, dels generera utsläpp genom att åka på den. Det är helt orimligt. Man måste tänka lite mer långsiktigt. Det är inte så att utvecklingen är bilen. Tyvärr är det inte så.

Anförande nr 168

Å k e A s k e n s t e n (MP): Ordförande, ledamöter! Österleden firar faktiskt 100 år i år – på ritbordet. Den har alltså varit med väldigt länge. I den här salen antog man 1928 en generalplan för Stockholm där den fanns med. Sedan har det fortsatt år efter år, och man lär sig tydligen aldrig någonsin. Nu har den avvisats gång på gång av ekonomiska skäl, men på senare år har också miljöskäl kommit in. Jag skulle tro att det gäller de senaste 30 åren. Det är också viktigt, och det finns många goda skäl att inte bygga denna väg.

Det sägs i motionen att detta skulle minska biltrafiken i innerstaden kraftigt. Men det stämmer inte. Vi vet av erfarenhet precis hur det har varit med andra motorleder. De fungerar också som infarter till staden.

Berthold Gustavsson har väldigt beskrivit här inne hur alla dessa bilar släpper ut avgaser. Det är sant. Vi måste minska biltrafiken, och vi måste minska avgaserna. Vad Berthold Gustavsson inte nämner, och knappt någon annan heller, är de partiklar som kommer från däcken och som rivs upp av däcken från vägbanorna. Dessa partiklar är mycket farliga; de hamnar i våra lungor.

Vi har redan en östlig förbindelse på gång. Den är även vår, Miljöpartiets. Det handlar om tunnelbana till Nacka. Det är väl bra? Då kan vi inte också bygga en motorled till Nacka i en tunnel för massor av pengar. Det är fullständigt orealistiskt.

Vi har talat om Trafikverket, dessa vänner av motorvägar. De skriver faktiskt själva på s. 6 i sin rapport från 2015: Östlig förbindelse innebär att bilens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag stärks. Bilen blir alltså starkare. Det bidrar inte till hållbarhetsmålen om ökad kollektivtrafik och cykelandel. Den ökande biltrafiken får genomslag i samtliga miljömål. Inget av målen om minskad klimatpåverkan, förbättrad luftmiljö och förbättrad boendemiljö nås. Inte något av dessa mål nås alltså. Detta är ett mycket dåligt projekt.

Anförande nr 169

Berthold Gustavsson (M): Åke Askensten! Du har varit med så länge att du väl redan var med på den tid då Miljöpartiet och Vänsterpartiet påstod att Söderleden och Norra länken skulle börja pumpa in trafik i staden. Trafiken i innerstaden skulle öka något oerhört om vi byggde Söderleden och om vi byggde Norra länken. Blev det så, Åke? Nej, trafiken minskade något oerhört i innerstaden. Det är så det kommer att bli nu också. Trafiken kommer att minska på Skeppsbron och på Hornsgatan där vi har de utsläpp som du inte har klarat av nu när du är i majoritet. Vi får anmärkningar vartenda år om att vi överskrider de miljönormer som är uppsatta. Du klarar inte det.

Ta det här i stället så kanske du klarar det, eller vi klarar det när du inte finns med längre eller när ditt parti inte finns med längre! Vi ser ju hur opinionssiffrorna har minskat.

Anförande nr 170

Åke Askensten (MP): Jag får tacka Berthold Gustavsson för hans vänliga ord här på slutet. Jag vet inte riktigt om jag ska skratta eller gråta, så jag gör ingetdera. Jag konstaterar bara att du har alldeles fel när du säger att Essingeleden minskade biltrafiken. Det gjorde den inte alls. Under de första sex månaderna gjordes två undersökningar. Den ena visade på oförändrad trafik och den andra på att trafiken ökade något. Sedan bara pumpade det in ännu fler bilar. Så var det hela tiden, och så kommer det naturligtvis att bli när Östlig förbindelse byggs – om den byggs, vilket jag starkt betvivlar.

Anförande nr 171

Rickard Wall (-): Ordförande, fullmäktige! Du har fel, sade Daniel Helldén. Du är onyanserad, säger Rickard Wall. Daniel Helldén sade att trafiken kommer att öka med 50 procent det och det året och om man bygger det ena och det andra. Så här är det förstås: När man gör denna typ av långtidsprognoser målar man upp olika scenarier. Man måste anta olika saker om olika parametrar. Då kan man inte bara plocka ett enda scenario ur luften och säga att det är all världens sanning. Det finns alltid ett spektrum. Till exempel fortsatte Daniel Helldén att tala om vad vi måste uppnå för att nå klimatmålen när det gäller minskad biltrafik. Det ska vara 20–30 procent, menade han.

All right, här har vi nu den rapport från Trafikverket där man relaterar trafikutvecklingen till de nationella klimatmålen. Allt detta finns i denna rapport. Låt oss gå till s. 94. Där har vi bilaga 1, och det är därifrån de flesta av dessa siffror härrör. I landstinget har jag möjlighet att visa overheadbilder och bevisa vad jag säger, så att ni inte bara behöver tro på det muntliga. Låt oss kika i rapporten. Även där finns olika scenarier. Det är viktigt att tänka på det. Det krävs totalt minus 35 procent, står det i tabell 10 över förändring av biltrafik. Men sedan står det någonting om miljarder p-kilometer. P står för person, alltså personkilometer. Trafikverksrapporterna baseras alltså på personkilometer. När man gör resvaneundersökningarna utgår man från personkilometer. När man tar fram de 20–30 procent som Daniel Helldén nämner antar man att belägningsgraden i personbilarna är konstant. Men om man ökar belägningsgraden minskar biltrafiken automatiskt. Här har man alltså ytterligare en parameter som man måste ta hänsyn till.

Man måste då ställa sig frågan: Är det realistiskt att anta att det blir konstanta beläggningsgrader? I varje fall går det emot det som nu är poppis med samåkning, bilpooler och grejer. Det kommer att leda till att beläggningsgraderna ökar, vilket gör att dessa 35 procent inte blir de 35 procent som krävs. Det krävs någonting annat, och så vidare och så vidare, om man är nyanserad.

Anförande nr 172

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Självklart kan man göra en massa nya antaganden, Rickard Wall. Men det är kanske lite konstigt att göra ett antagande att det i stället för 1,2 personer, som man räknar åker i en bil i dag, helt plötsligt skulle vara fyra personer. Vi har ju aldrig kommit till det tidigare med det transportsystem som vi har och det sätt som folk använder bilen på. Men självklart vore det alldeles utmärkt om det var så att vi samåkte och att bilpoolerna fick sina platser så att vi kunde minska biltrafiken ännu mer. Det är det man behöver.

Det man talar om är fordonskilometer. Man har beräknat hur många antal kilometer som behöver minska för att man ska kunna klara detta, och sedan har man räknat om det till personkilometer. Men visst, om alla människor kan åka fyra personer i varje bil kan vi låta bli att bygga de flesta vägar som vi håller på med just nu. Så kan vi se till att få en riktigt bra stad. Det står vi bakom.

Anförande nr 173

R i c k a r d W a l l (-): Ordförande, fullmäktige! Har du, Daniel Helldén, hört talas om Kjell Dahlström? Han är mångårig partisekreterare i Miljöpartiet. Han doktorerade i Lund 1978 med en avhandling i arkitektur som handlade om bilpoolerna. Det var han som myntade begreppet. Det vore en variant: att du tog och tittade i avhandlingen för att se hur man kan gå en annan väg i stället för att bara säga nej till Österleden.

Jag ska inte stå här och vara elak. Jag tycker att det var intressant att höra vad du sade. Jag beskyllde dig för att vara onyanserad, men jag tycker nog ändå att den replik som du hade i alla fall i vissa avseenden visade en lite mer nyanserad Daniel Helldén. Jag hoppas få se mer av det i framtiden.

Anförande nr 174

Borgarrådet B r i n c k (M): Ordförande! Jag har försökt att dissekera argumenteringen i frågan från majoriteten. Såvitt jag kan förstå är Feministiskt initiativ, Vänsterpartiet och Miljöpartiet ovillkorligen mot Östlig förbindelse. De är mot idén, mot sträckningen, mot ned- och uppfarter och mot allt. Man ska helt enkelt inte bygga den östliga förbindelsen, menar de. Socialdemokraterna är också mot, men såvitt jag kan förstå beror det huvudsakligen på att man inte tycker att man vill använda pengar till den. Några andra större invändningar hör man inte. Nu hör vi inte hört så ruskigt mycket från Socialdemokraterna i den här debatten, så det är möjligt att jag har missat något. Det vore spännande att få en lite tydligare utläggning om hur man ställer sig. Vad som också vore enormt spännande skulle vara att höra hur era interna diskussioner i frågan går – att vara en fluga på väggen när ni försöker förhandla ihop er om detta skulle vara enormt spännande.

Det har förekommit rätt mycket prat här om de fästpunkter och de upp- och nedfarter som finns i Trafikverkets plan. Dem kan man absolut ha synpunkter på, men nu är

det inte så att Trafikverket äger våra gator. Det gör vi. Vi har rätt stor möjlighet att påverka utformningen. Det finns ingen färdig sträckning. Det finns ingen färdig utplacering av uppfarter eller nedfarter. Också detta kommer att bli en förhandlingsfråga, där Stockholms stad som stor markägare naturligtvis kommer att ha ett betydande inflytande.

Bara för att ge lite perspektiv på frågan som har återkommit hela tiden i debatten om trafikökning, inducerad trafik och så vidare vill jag påminna fullmäktige om att sedan 1960 har befolkningen i Stockholms län ökat med 2 ½ miljon människor. Det är inte så himla underligt att också trafiken har ökat.

Jag yrkar bifall till motionen.

Anförande nr 175

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Först och främst finns det inte så många människor i länet.

Jag har också analyserat debatten. Det har framförts att Skeppsbron är Östlig förbindelse i dag. Det går ingen biltrafik på Skeppsbron, kan jag upplysa om. Åk dit och titta! Det är ganska fint.

Ökar trafiken eller inte när man öppnar vägar? På Lidingöbron ökade trafiken med 30 procent när man öppnade Norra länken. I tullsnitten ökade den kraftigt när man gjorde detta. Det genererar mer trafik; det bara är så.

Cecilia Brinck har sagt att vi inte har några svar på vad som händer om 30 år. Jo, vi har en lång lista med saker som man bör göra och hur man bör utforma samhället för att vi ska klara trafikminskningarna. Men Cecilia Brinck har inget svar på vad som händer om 30 år om hennes politik går igenom. Jag kan berätta det. Det blir varmt.

Anförande nr 176

Borgarrådet B r i n c k (M): Daniel Helldén! Jag tar jättegärna en diskussion om den globala uppvärmningen och klimateffekten i vilket sammanhang som helst. Men just nu talar vi om det som jag sade alldeles nyss. Jag menade naturligtvis en halv miljon; det var en felsägning. Jag ber om ursäkt för detta, och jag bjuder också på den lilla lustighet trafikborgarrådet passade på att leverera med anledning av det.

Jag vet att man inte får köra bil på Skeppsbron i dag. Det förstärker bara vårt argument. Det finns alltså ingen östligare förbindelse än Centralbron. Det är det val vi har, vi som – jag erkänner det igen och jag har gjort det förut i den här salen – väljer att köra bil i stan. Vi gör det inte så mycket för att det är kul, utan vi gör det för att vi är tvungna. Vi gör det därför att kollektivtrafiken inte fyller våra behov. Den finns inte där vi finns, och den går inte där vi vill och på de tider vi behöver ha den. Vi har långt till den. Därför kör vi bil, och det kommer vi att vara tvungna att fortsätta med oavsett hur mycket pengar vi än investerar i utbyggnad av kollektivtrafiken.

Anförande nr 177

J a n V a l e s k o g (S): Som jag sade tidigare har alla kommuner i Stockholms län och de flesta partier ställt sig bakom ett svar i Storstockholm, och jag antar att det

är ett liknande svar som vi kommer att se i landstinget. Vi får väl se. Jag tycker att jag tydligt redogjorde för detta tidigare.

I två års tid har vi förhandlat i Sverigeförhandlingen. Alla partier och kommuner som har varit inblandade har prioriterat spårprojekt när det gäller medfinansieringen. Man har inte prioriterat Östlig förbindelse, utan spårprojekt. Det är klart att det är en finansieringsfråga som är oerhört svår att lösa, och ingen har löst den. Som jag sade kommer detta projekt att ligga i malpåse – i hur många år vet jag inte. Jag är helt övertygad om att detta en dag kommer att införas eftersom vi i den här regionen blir en halv miljon fler människor var tionde år – en miljon på 20 år. Men det ska finansieras, och det ska prioriteras. Det är ingen lätt process, det vet vi genom de senaste årens händelser. Där har alla berörda kommuner och även partier, för all del, dragit samma slutsatser.

Anförande nr 178

Borgarrådet B r i n c k (M): Det var ju skönt; då hade jag inte missuppfattat Socialdemokraternas ställningstagande i frågan. Ni har alltså inga problem med den östliga förbindelsen som idé. Ni tycker bara att det är fel sak att prioritera ekonomiskt just nu. Det förstärker ytterligare det jag sade tidigare: Det vore enormt spännande att få vara en fluga på väggen när ni internt diskuterar frågan i majoriteten.

Anförande nr 179

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Detsamma, kan man säga! Det är vissa partier på er kant som också har varit ganska tysta i den här debatten. Det finns egentligen mycket jag skulle vilja kommentera, Cecilia, men jag ska försöka undvika att göra det och försöka hålla mig till en fråga.

Jag har märkt att skickliga politiker slingrar sig om man blandar in och ställer fler frågor på en gång. Jag kommer därför att vara lite tjugig och säga så här: Det står i er reservation från Moderaterna och Liberalerna att den enda huvudstad i Europa som inte har en ringled runt innerstaden är Stockholm. Kan vi få höra en källa på det eller ett erkännande av att det är felaktigt? Jag är tjugig av en anledning: Jag tycker att det är lite viktigt att man håller sig så gott man kan till sanningen i våra kommunala utlåtanden. Det handlar om huruvida man vill göra det till något normalt att alla städer har en ringled eller om man, som jag, vill hävda att det är högst normalt, särskilt för kuststäder som Stockholm, att inte ha en ringled. Kan jag få höra nu: Vad är källan? Eller är det osant?

Anförande nr 180

Borgarrådet B r i n c k (M): Jag blir gärna upplyst av Rikard Warlenius om vilken ytterligare huvudstad i Europa som saknar ringled.

(R i k a r d W a r l e n i u s (V): Helsingfors, till exempel.)

Tack! Herr ordförande! Nej, vi är inte helt eniga i allianspartierna heller. Det har aldrig varit någon som helst hemlighet. Skillnaden mellan er och oss är att ni är i majoritet. Det är inte vi. När vi hamnar i majoritet om knappt ett år kan jag försäkra att vi kommer att ha förhandlat oss fram till en gemensam position i frågan.

Anförande nr 181

Patrik Silverudd (L): Herr ordförande, ledamöter! Jag måste säga att jag är lite besviken på debatten. När jag började debatten med att säga att vi äntligen får diskutera en östlig förbindelse igen hade jag hoppats att vi skulle slippa samma argument från, för all del, båda sidor. Det gäller även från mig själv till en del. Men det gäller inte minst från majoritetens sida. Det är samma argument, och det är samma tjat om vad som finns eller inte.

Jag tycker att man ändå måste kunna konstatera att den här stadens trafiksituation inte är fungerande. Det är jättesvårt att ta sig genom staden. Det är naturligtvis så att när man väl lyckas bygga ut tunnelbanan till Nacka kommer det att lätta på vissa delar. Men lagom till det är klart kommer vi att vara nästan ett Malmö till i den här regionen. Vi blir väldigt många.

Jag tillhör dem som tror att alldeles oavsett vad vi ska ha för trafik på en förbindelse, en östlig förbindelse, kommer den att behövas. Jag är fullständigt övertygad om att med den befolkningsökning vi har kommer vi att behöva förmåga att transportera oss över den vattenmassa som finns. Därför kommer vi att behöva Österleden. Sedan kan man diskutera innehållet i den.

Jag tycker också att man måste kunna diskutera vilket slags finansieringslösning man ska ha. Danmarksbron visar att det funkar att ha en bro och en förbindelse som man kan ta betalt för av dem som åker där alldeles oavsett om gäller tåg, buss, lastbil eller persontrafik.

Jag skulle ha önskat att debatten hade varit lite mer flexibel – att vi hade kunnat försöka se om vi kunde hitta någon form av samsyn på att vi kan lösa Stockholmstrafikproblem. Men det har vi tyvärr inte gjort, och det beklagar jag djupt, herr ordförande.

Jag yrkar återigen bifall till Liberalernas och Moderaternas förslag i kommunstyrelsen.

Anförande nr 182

Lorentz Tovatt (MP): Ordförande! Patrik Silverudd nämnde samhällsekonomi och finansiering – samhällsekonomi i ditt första anförande och finansiering nu i ditt andra. Jag tänkte ställa några följdfrågor på det.

För att samhällsekonomin ska gå ihop krävs det en 50-procentig ökning, räknar Trafikverket med. Om vi ska vara lite mer defensiva och tänka oss att vi kryper ned till en 20-procentig ökning, som ju fortfarande är mycket, kan man se att vägen är fullkomligt olönsam samhällsekonomiskt.

Min fråga blir egentligen: Vad är Liberalernas plan? Är det att hoppas på en 50-procentig ökning av trafiken och kanske slopa trängselskatterna för att uppnå en sådan ökning? Eller är det helt enkelt att stå med ett projekt som är helt samhällsekonomiskt värdelöst och dessutom ha slösat bort 22 miljarder av skattebetalarnas pengar? Vilket av de två alternativen är det du siktar på?

Anförande nr 183

Patrik Silverudd (L): Till att börja med tycker jag att det är roligt att höra en miljöpartist säga att man slösar bort pengar. Den tvåminuters debatt som vi har här motsvarar ungefär 5 600 spänn om man räknar om det till de fyra miljoner per dygn som ni kastade bort på att förlänga starten av Förbifarten. *Det* var bortkastade pengar. Man fick inte en meter av någonting för dessa pengar.

När det gäller det samhällsekonomiska kan jag bara konstatera att Tvärbanan ansågs vara superdålig samhällsekonomiskt. Det var skitdålig ekonomi i den, ursäkt uttrycket, herr ordförande! Men den byggdes ändå därför att man hade en politisk tanke, och den blev samhällsekonomiskt lönsam – i princip från första dagen. Jag tror på att man ska kunna transportera sig i det här länet, och jag tror att man ska kunna göra det även i framtiden. Då behöver vi mer transporter över vattnet.

Anförande nr 184

Rikard Warlenius (V): Herr ordförande! Jag vet inte exakt hur sparsmakat jag behöver uttrycka mig för att få ett svar från borgerligheten, men jag testar igen. I reservationen från Moderaterna och Liberalerna står det att den enda huvudstad i Europa som inte har ringled runt innerstaden är Stockholm. Har ni någon källa till det påståendet? Eller kan vi konstatera att det är en osanning, så att vi slipper höra åtminstone det argumentet i kommande debatter? Det vore väldigt tacknämligt om jag fick ett svar.

Anförande nr 185

Patrik Silverudd (L): Käre Rikard! Jag kan inte svara på om det finns någon stad i Europa som inte har en ringled. Det beror också på hur man definierar det.

Jag tyckte att det var roligt när du gick upp och sade att politiker slingrar sig. Det är ju helt sant, och det finns få som gör det så mycket som du. Men bortsett från det – om detta är ditt starkaste argument mot att bygga en österled kan jag bara beklaga det. Det är väldigt tråkigt.

Anförande nr 186

Martin Westmont (SD): Ordförande! Det är klart att vi ska ha en ringled i Stockholm. Sedan kan man diskutera dragningen. Men det är inte riktigt som Cecilia Brinck säger, att Alliansen kommer att ha en majoritet för att kunna genomföra det här. Däremot kommer Sverigedemokraterna som vågmästare efter valet 2018 att kunna se till att vi kan gå vidare med den här ringleden.

Ni satt vid makten under åtta år, Patrik Silverudd. Tar ni med er något nu? Hur kan vi gå vidare med det här när vi får ett maktskifte 2018? Precis som du själv var inne på står man och mal den här frågan om och om igen. Har ni tagit lärdom, så att vi kan gå vidare med frågan?

Anförande nr 187

Patrik Silverudd (L): Jag vill säga två saker. Den ena handlar om valresultatet. Det har vi inte riktigt framför oss. Det är väldigt spännande att du i så fall vet mer än någon annan i det här rummet. Jag tänker inte diskutera potentiella siffror för något parti. Mitt eget parti har stått och stampat på ungefär samma siffror i

tio år. Så är det. För er går det uppåt, men ibland går det ned. Det är bara att konstatera att det är så det ser ut. Jag tror inte att vi kommer att ha en majoritet där Sverigedemokraterna utgör ett underlag, och jag vet att Liberalerna inte kommer att medverka i en sådan majoritet.

Den andra gäller detta med Österleden. Det var under den borgerliga regeringen som man startade en utredning med ganska tydliga direktiv. Sedan kom vi inte riktigt ända fram. Det tar väldigt lång tid att planera och bygga sådant här.

Anförande nr 188

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Ordförande! Jag tackar så mycket för debatten, även om jag inte tackar för resultatet. Jag hade nog väntat mig att vi skulle komma lite längre mot en östlig förbindelse, åtminstone med Socialdemokraterna. Men jag kan konstatera, Jan Valeskog, att du duckar lite grann i den här debatten. Det tog över två år att skriva fram den aktuella motionen, och det har nu gått ytterligare ett år sedan den behandlades av kommunstyrelsen. Det tyder på att det har funnits stora svårigheter inom majoriteten vad gäller hur ni ska skriva fram detta och hur ni ska klara att föra debatten här.

I stället kunde du ha räckt ut handen, så att vi hade kommit igång. Jag vet att Socialdemokraterna liksom Alliansen inklusive Moderaterna är för utveckling i samhället. Det är vi som för samhället framåt. Men i detta fall har du inte klarat att få de andra med dig, och det är djupt beklagligt.

Du gömmer dig bakom det här med finansiering. Jag pratade kanske lite fort förut. I och med Sverigeförhandlingen bygger vi 178 000 nya bostäder. En uppskattning ger vid handen att staten får in moms motsvarande i snitt 6 000 kronor per kvadratmeter nyproducerad bostad. Det innebär momsintäkter till staten från Stockholms län på över 100 miljarder kronor de kommande åren. Statens medfinansiering uppgår samtidigt till enbart 12,2 miljarder kronor, om vi exkluderar den trängselskatt som även den betalas av stockholmarna själva. Där har du en del. Utöver finansiering direkt över statsbudgeten kan vi sedan acceptera brukaravgifter. Ett införande av brukaravgifter är en effektiv och smart finansieringsmodell. Vilken storlek det ska vara fråga om och hur länge den östliga förbindelsen ska ha brukaravgifter behöver utredas närmare.

Mot bakgrund av detta är det märkligt att Socialdemokraterna fortsatt låter övriga partier i stadshusmajoriteten bakbinda dem i denna fråga och svika stockholmarna, när vi vet att ni egentligen är för utveckling och framåtanda och när vi vet att Stockholm växer med ett Malmö på tio år och ett par SL-bussar om dagen. Det behövs bostäder, och sådana bygger vi, men människor behöver också kunna ta sig från den ena bostaden till den andra. Vi arbetar för detta på alla möjliga sätt. Vi utökar kollektivtrafiken. Vi utökar cykelbanor. Vi utökar gångbanor. Det är vi med på. Var också med på en östlig förbindelse!

Anförande nr 189

J a n V a l e s k o g (S): Det har inte varit några problem alls att skriva fram den här motionen. Den har ju legat länge på listan, som vi vet.

När det gäller finansieringen blev det lite klarare med det här inlägget från Berthold Gustavsson. De extra intäkter som staten betalar ut för bostäderna i Sverigeförhandlingen har gått till spårprojekten. Att ni skulle använda momspengar är en fullständig nyhet. Det finns inte ett enda förslag i riksdagen, i Sverigeförhandlingen eller någon annanstans om att de pengarna skulle tillfalla Stockholm. Det lovar jag att övriga landet skulle ha synpunkter på, så det är också fria fantasier.

Brukaravgifter räcker till i storleksordningen en tredjedel eller något sådant. Det finns utrett hur mycket de räcker till. De räcker knappt till någonting. I Sverigeförhandlingen tittade man på att ungefär hälften av de 20 miljarderna skulle kunna komma från utökade trängselavgifter i olika varianter. Det skulle möjligtvis kunna räcka till hälften av de här 20 miljarderna. Men resten krävs det fortfarande medfinansiering för, och där har Moderaterna sagt nej överallt: i landstinget, Nacka, Lidingö och Värmdö. Vi har också sagt nej, för vi tycker inte att det är en rimlig prioritering att kommunerna ska göra detta också.

Anförande nr 190

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Momspengar är skatt. Skatten går in till staten, och staten bidrar med pengar till kommunerna. Så pass mycket tror jag att du har lärt dig under de år du har varit politiker, Jan Valeskog.

Det var Socialdemokraterna här i Stadshuset som tog första steget för att dra sig ur det här, vad jag har förstått. Sedan skyller ni på olika saker, men egentligen har det att göra med att ni inte får de andra partierna här i Stadshuset med er. Det är klart att det är besvärligt att sitta i en majoritet med bakåtsträvande partier som inte vill vara med och utveckla samhället på ett bra sätt. Det är bara att beklaga att du inte har klarat detta.

Anförande nr 191

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Herr ordförande! Mitt viktigaste argument i den här debatten är att en östlig förbindelse med största sannolikhet kommer att öka biltrafiken och öka utsläppen av växthusgaser i samhället. Jag skulle ha svårt att se mina barn i ögonen och fatta det beslutet.

För mig är utveckling precis motsatsen till det du pratar om, Berthold Gustavsson. För mig handlar det om att utveckla alternativ till en biltrafik som har visat sig bidra till att förstöra framtiden för våra barn och barnbarn. Det är vad jag skulle vilja säga är utveckling.

Men jag har också en annan viktig fråga. Jag vädjar nu till fullmäktiges åldersperson om lite redighet i debatten och om att lögners rensas bort. Jag skulle faktiskt återigen vilja ställa samma fråga, och du är mitt sista hopp: Kan vi konstatera att det här med att Stockholm skulle vara den enda huvudstad i Europa som inte har ringled runt innerstaden är en osanning?

Anförande nr 192

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Anledningen till att det är ett miljöprojekt är att vi minskar utsläppen, i första hand här i innerstaden. Du har varit med och styrt staden i tre år och är inne på det fjärde, Rikard Warlenius. Ni har inte lyckats minska de här utsläppen på de olika gatorna. Vi kan ta Hornsgatan som ett exempel. Vad har

ni lyckats med? Ingenting! Utsläppen har ökat. Då måste vi försöka tänka nytt, som du själv säger. Ni pratar om att vi ska ha andra alternativ än bilar. Men ni har inte kommit med några andra alternativ än de nu befintliga. Ska vi ha flygplan, eller vad är det du ser framför dig? Det har inte kommit någonting.

Ni pratar om det här med ringleder i Europa. Det gäller möjligtvis Helsingfors, men det är nästan en ringled. Sedan kommer vattnet, men det går båtar. Det kanske är en form av ringled det också. Sedan finns det städer som har många ringleder, till exempel Köpenhamn.

Anförande nr 193

L o r e n t z T o v a t t (MP): Ordförande! Nu kom du in på finansieringen, Berthold Gustavsson, och då tror jag att du faktiskt gick lite i fällan. Du nämnde brukaravgifter och trängselskatter. Det är spännande att ha det som finansieringskälla. Ett av de grundläggande syftena med trängselskatten som styrmedel är naturligtvis att minska bilåkandet. Nu ska man alltså höja den skatten för att kunna få intäkter till någonting som *ökar* bilåkandet. Men om man skulle få den ökningen kanske man inte kan höja skatten lika mycket. Det är alltså ett cirkelresonemang som verkligen inte går ihop. Det blir till slut samhällsekonomiskt vansinnigt när man ska hålla på så med skattebetalarnas pengar. Detta får du gärna svara på.

Finansieringsfrågan är en väldigt viktig aspekt, men grunden är att vi ska kunna se våra barn i ögonen och lova dem en framtid som är bättre än i dag. Det gör inte ni när ni lägger fram förslag som ökar utsläppen. Det är dags att släppa Dennispaketsprestigen och välkomna den verkliga utvecklingen: kollektivtrafik, gång och cykel.

Anförande nr 194

B e r t h o l d G u s t a v s s o n (M): Lorentz Tovatt! Du kanske inte har hört talas om bompengen i Norge? Den finns till exempel i Oslo. Det är ingen trängselskatt utan en bompeng. Den används för att betala ett projekt. När man är klar med det projektet har man bompeng för att betala ett annat projekt. Man kunde också ha det så med en östlig förbindelse att man betalar för att betala det projektet. På Arlandabanan har man nu en avgift, inte för att minska resandet på Arlandabanan, utan för att betala Arlandabanan. När den är färdigbetald lämnar man över detta. Det är likadant med Öresundsbron. Den kanske du inte heller har hört talas om. Där betalar man för att bron ska bli färdigbetald. Sedan lämnar man över detta. Detta sker inte för att man ska minska trafiken på bron. Du måste lära dig lite olika grejer.

Anförande nr 195

U l l a H a m i l t o n (M): Jag ber så hemskt mycket om ursäkt, herr ordförande, men jag kan inte hålla mig längre. Jag har ett litet citat från Magda Rasmusson, som har skrivit på Twitter: ”Vilken tur att Warszawa, till skillnad från Sthlm och Tirana (!), har en ringled så att bilarna kan åka runt istället för igenom city.” Hon är alltså partikamrat med Daniel Helldén.

Rikard Warlenius säger att han har försökt se om det finns någon sanning i det som Magda uttryckte på Twitter. Han hävdar att han har hittat många exempel på huvudstäder i Europa som inte har någon ringled. Då undrar jag hur han har tittat. Om man slår på ”ringled” och ”Helsingfors” på Google får man omedelbart en träff som visar att det finns en ringled i Helsingfors. Letar man lite ytterligare kan man

konstatera att det finns i Wien, Rom, London, Paris, Madrid och Amsterdam. Det finns som sagt enligt Magda i Warszawa, vilket jag också har sett. Det finns även i Moskva. Jag har själv varit med och tittat på byggnationen av ringleden i Oslo. Snälla, kan vi nu sluta med den här larviga debatten!

Anförande nr 196

M a g d a R a s m u s s o n (MP): Fru ordförande! Fem bokstäver: ironi! Om man läser den där tweeten ser man också att en bild postats tillsammans med texten. Det var nämligen så att jag var i Warszawa i september förra året och satt högst uppe i en skyskrapa med min mamma. Därifrån har man en väldigt fin utsikt precis över city. Och vad ser man? Ser man myllrande gator med restauranger, folkliv och kultur? Nej, man ser en åttafilig motorväg, som går rakt genom city, och mängder av parkeringsplatser i anslutning till den. Vad jag försökte kommunicera – vilket jag tror att de flesta förstod – var helt enkelt: Må så vara att de har en ringled, men de har ett sjuhelsikes problem med trängsel och biltrafik i staden. Inte hjälpte den ringleden inte!

Anförande nr 197

U l l a H a m i l t o n (M): Då kan vi ju konstatera att de i varje fall har en ringled. Vi kan också konstatera att du har fel när det gäller Tirana, Magda Rasmusson, för Tirana har numera också en ringled.

Anförande nr 198

R i k a r d W a r l e n i u s (V): Det blir lite konstigt att ni lägger skulden på mig för att ni inte kan belägga vad ni påstår, Ulla Hamilton. Du kan räkna upp hur många städer i Europa som helst som har ringleder. Så länge du inte kommer upp i 48 minus Stockholm är det fortfarande ert påstående som är felaktigt. Du nämnde kanske fem sex städer. Jag kanske har fel om Helsingfors, men det förändrar inte sakfrågan. Det är ni som har påstått att Stockholm är den enda stad som inte har någon ringled, eller hur? Med min något amatörmässiga beräkning – jag försökte kolla på Google Maps, men det borde ändå vara någorlunda sanningsenligt, tycker jag – kom jag alltså fram till att 34 av 48 huvudstäder inte har ringled och att 14 har ringled. Då räknade jag motorvägar. Sedan är det en definitionsfråga och så vidare. Men det hjälper inte att du står och räknar upp en del städer som har ringled. Jag har hört så mycket konstiga motargument. Kan ni inte i stället droppa det argumentet, erkänna att det blev fel och säga att ni inte ska använda det mer? Det tycker jag vore klädsamt.

Anförande nr 199

U l l a H a m i l t o n (M): Din beräkning kan man ju över huvud taget inte lita på, Rikard Warlenius, eftersom du hade fel i det enkla exemplet Helsingfors.

Faktum kvarstår. Det finns ingen ringled i Stockholm, och du har inte kunnat nämna något annat exempel på en huvudstad som inte har en ringled.

Anförande nr 200

Borgarrådet H e l l d é n (MP): Jag tror att det är Riga, Köpenhamn, Helsingfors, Vilnius, Budapest, Bratislava, Zagreb, Bern, Dublin, Aten – med Wien är det lite oklart – vidare Warszawa, Skopje, Sarajevo, Belgrad och Luxemburg.

Anförande nr 201

U l l a H a m i l t o n (M): Eftersom jag har varit i flera av de där städerna själv kan jag säga att flera av dessa exempel är felaktiga.

§ 22 Bygg ett nytt bostadsområde vid Masthamnen på Södermalm (Utl. 2016:206)

Anförande nr 202

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Nu får vi diskutera en kreativ motion med förslag om hur man kan utveckla staden och bidra till att vi får fler bostäder i centrala staden utan att vi naggar på grönområden. Bostadsbristen i Stockholm har som vi alla vet gått från att vara allvarlig till att vara akut. Då gäller det att vi är beredda att vända på alla stenar för att få fram fler bostäder. Därför kan man faktiskt bli väldigt provocerad när Stadsledningskontoret skriver att det finns andra områden som passar bättre för bostadsbebyggelse. Ja, jag säger inte att det här är det enklaste området att bebygga, men att för den sakens skull säga nej till att utnyttja området för bostäder är inte riktigt klokt.

Det finns andra förvaltningar i staden som är betydligt mer positiva till att utveckla Masthamnen på Södermalm till en levande stadsdel med 2 500 nya bostäder, som det blir enligt vårt förslag. Byggnationen skulle ge ett avsevärt lyft för östra Södermalm, och vi skulle kunna skapa ett sammanhängande kajstråk och integrera byggandet med Fåfångans naturområde. Planerna för bostadsbebyggelse i Masthamnen har varit föremål för diverse undersökningar de senaste 15 åren, men eftersom alltför många frågor har ansetts olösta och planförutsättningarna har varit så oklara har projektet lagts i malpåse.

När vi nu har det här visionära förslaget om 2 500 bostäder vid Masthamnen och det åter blir aktuellt att diskutera frågan blir dock svaret från många förvaltningar att det är för många olösta frågor, så att projektet bör läggas i malpåse igen. Vår inställning är: Om det nu finns så här många olösta frågor, är det då inte dags att vi faktiskt tar tag i det här och börjar reda ut om det går att lösa? Nej, då tycker man att man ska vänta tills vi har byggt klart Södra Värtan. Jag anser i stället att vi behöver göra precis tvärtom. De olösta frågorna i Masthamnen gällande Nya Slussen, tunnelbanans förlängning och de nya hamnterminalerna tydliggör ju att vi behöver få igång den här processen, så att vi kan komma någonstans med det här viktiga området. När vi gör det behöver vi såklart genomföra processen i samklang med utvecklingen av sjöfarten och de behov som hamnen har. Bifall till vår reservation i kommunstyrelsen och bifall till Centerpartiets motion!

Anförande nr 203

M i k a e l V a l i e r (KD): Fru ordförande! Jag passar på att säga precis samma sak som Jonas. Det här ska man yrka bifall till. Det är nämligen ett kanonförslag! Vi kan bygga ihop Södermalm med Saltsjön på ett jättefint sätt. Vill vi det kan vi det. Potentialen är ju enorm. För ungefär 100 år sedan, 1910, fyllde man igen viken mellan Erstahöjden, Danvikstull och Fåfången. Det var ett jättestor projekt som genomfördes för över 100 år sedan. Nog måste vi kunna få till ett bostadsområde i den där hamnen! Vill ni inte det? Det måste ni väl vilja? Bifall!

Anförande nr 204

J a n V a l e s k o g (S): Ordförande och fullmäktige! Precis som motionärerna skriver borde det absolut finnas förutsättningar för att skapa fler ytor som kan lämpa sig för annat än hamnverksamhet inom den här delen av hamnområdet. Vi pratar om överdäckningar och liknande. Vi har tydligt sagt att stadsbyggnadskontoret bör starta ett sådant här programarbete.

Men det kan inte ske nu. Orsaken till att det inte kan och inte bör ske nu är, som det också står i svaret, att kontorets utredningsresurser naturligtvis ska användas för projekt som vi vet kan genomföras. Det nämndes några problemfrågor som ska utredas, men framför allt handlar det faktiskt om bullerfrågan och industribuller. Den här regeringen har tagit fram nya regler och en ny förordning avseende bostadsbyggande i miljöer med omfattande industribuller, vilket gäller för hamnverksamheter. Vi hade en borgerlig regering som höll på i åtta år. Myndigheterna hade olika riktvärden. Det var en riktig soppa. Men nu har vi i alla fall ett beslut som gäller och som skulle kunna möjliggöra bostadsbyggande.

Det som är det intressanta är att den här nya förordningen kommer att provas för första gången under 2018. Då gäller det Södra Värtan. Avgörandet kommer att ske i Mark- och miljööverdomstolen. Man vet ju aldrig, även om det finns förordningar och annat. Vi vet inte om det här verkligen håller förrän det har blivit rättsligt prövat hela vägen, och det är det vi väntar på under nästa år. Då får vi veta om de här nya bullerreglerna fungerar. Då får vi också svar på vad som är möjligt och inte möjligt i Masthamnen. Därför är det naturligtvis inte speciellt smart att börja arbeta med någonting redan nu, när vi inte vet om det är möjligt att genomföra, utan det blir väl antagligen 2019 eller 2020 som ett sådant arbete på stadsbyggnadskontoret kan sättas igång.

Det är väl de viktigaste invändningarna. I övrigt tänkte jag faktiskt bara yrka bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 205

J o n a s N a d d e b o (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Maken till byråkratisk diskussion får man leta efter. Vill man bygga i det här området? Då vet vi också hur lång tid det tar att ta fram sådana här planer. Ska man inte påbörja ett arbete för att kunna göra någonting på den här platsen med hänvisning till att det om något år kan komma ett beslut om buller? Vi vet ju hur lång tid det tar. Att hela tiden begrava allting i stora kommunala utredningar leder inte till att vi får en visionär stad. Jag tycker att det här området är utmärkt för möjlig bebyggelse. Vi måste kunna hitta de konstruktiva lösningarna med hamnen och hitta lösningar på bullerfrågorna. Jag tycker verkligen att vi borde dra igång ett sådant här arbete för att komma någonvart. Vi vet ändå att det kommer att bli överklagat och att det kommer att ta en herrans massa tid innan vi kan bygga det här. Om vi har viljan tror jag faktiskt att vi kan vara beredda att dra igång ett sådant här arbete. Jag tror inte att allt behöver stoppas i malpåse.

Anförande nr 206

J a n V a l e s k o g (S): Det verkar som att Centerpartiet lever kvar i den borgerliga tiden, när det var ett ganska litet antal markanvisningar per år. Vi har enormt med projekt och över 10 000 markanvisningar. Stadsbyggnadskontoret har hur mycket som helst att arbeta med. Det är klart att man ska prioritera projekt som ger mycket bostäder och som har en tidsplan som man vet håller. Nu vet vi inte ens om projektet i Värtan kommer att bli godkänt i Mark- och miljööverdomstolen. Med största sannolikhet blir det så, men det är först när det beslutet kommer som vi vet om de nya reglerna för industribuller verkligen fungerar i praktiken. Det är klart att man inte sätter igång ett sådant här arbete innan detta är klarlagt. Det vore idiotiskt – ursäktat uttrycket – att lägga resurser på det här när man inte vet enligt vilka villkor

man får bygga bostäder nära bullrande hamnverksamhet. Det är precis det som gäller för Stadsgården och Masthamnen.

Anförande nr 207

Björn Ljung (L): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Det här är en alldeles utomordentligt bra motion från Centerpartiet. Det har runnit en del vatten under broarna sedan behandlingen skedde i stadsbyggnadsnämnden för ungefär ett och ett halvt år sedan. Då var vi i ett helt annat läge när det gällde de här bullerprövningarna och annat. Det största bekymret med en sådan här idé är faktiskt egentligen inte någonting annat än industribullret från båtarna och hamnområdet. Den frågan har sedan dess drivits till sin spets av Stockholms stad. Man har sagt: Låt det nu provas i olika sammanhang!

I det läge vi befinner oss i här och nu har det gått ett år sedan behandlingen i kommunstyrelsen, som skedde den 30 november 2016, ser jag i handlingarna. Det har alltså gått en god stund sedan dess också. Hade det varit en kommunstyrelsebehandling av stadsbyggnadsnämndens behandling i dag tror jag att Liberalerna i stället hade hamnat på den linje som Centerpartiet föreslår i den här motionen.

Byggtekniken utvecklas alldeles enormt. Det har gått väldigt fort de senaste åren. Det finns sedan bekymmer i det här området som gör att till exempel trähusbyggnation skulle fungera jättebra. Som ni vet är kajerna inte särskilt hållbara. De är byggda på gamla sopor och lera. Där skulle en trähusbebyggelse fungera utmärkt, så vi slipper påla så himla mycket.

Sedan är det en del byråkrati från Socialdemokraterna som vi verkligen inte ställer oss bakom. Man säger att stadsbyggnadskontoret inte förmår utreda mer. Nej, och det beror på att stadsbyggnadskontoret inte förmår ta hjälp utifrån. Med ”utifrån” menar vi att man ska kunna arbeta med byggaktörsdrivna planprocesser. Det skulle fungera på ett alldeles utmärkt sätt om inte majoriteten vore så himla ängslig och rädd för att låta fler delta i framtagandet av detaljplanerna. Det är en fråga som vi kommer att driva än hårdare i Liberalerna under den kommande tiden, också fram till valet. Ni blir svaret skyldiga. Det är ert fel att stadsbyggnadskontoret inte klarar av detta och har mer resurser; de kan inte ta hjälp utifrån, men det finns resurser hos både byggare och arkitektkontor.

Anförande nr 208

Jan Valeskog (S): Som jag sade förut har stadsbyggnadskontoret lite förenklat uttryckt dubbelt så mycket att göra nu jämfört med hur det var under borgerligt styre. Det beror på att vi har så många fler projekt. Men även om du hittar en byggherre som vill bygga där och genomföra det här arbetet, vilket ni säger är lösningen, Björn Ljung, vill ju den byggherren veta vilka regler som gäller för hur man ska bygga och vad domstolen kommer att fastställa när det gäller regler för byggande och industribuller. Det är ingen enkel sak. Det är betydligt enklare att lösa frågan om trafikbuller när det gäller avskärmning och annat. När det gäller industribuller är det betydligt mer komplicerat. Det tror jag att du väl känner till. Därför måste vi naturligtvis få den här domen. Det är inga som kommer att satsa några pengar på det här innan man vet vilka villkor som gäller. Det kan jag lova.

Anförande nr 209

Björn Ljung (L): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Jan Valeskog talar som vanligt som han har förstånd till. Som vanligt kommer han med lögner och halvsanningar i talarstolen. Han talar om att projekten är så många fler nu än vad de var förr. Nej, men de är sämre organiserade. Det är dessutom på det sättet, Jan Valeskog, att jag vet att det finns aktörer som är utomordentligt intresserade – stora seriösa aktörer som skulle klara av den här planprocessen i samverkan med stadsbyggnadskontoret. Men ni förhindrar dem det här arbetssättet.

I övrigt vill jag bara säga att Liberalerna yrkar bifall till Centerpartiets förslag.

Anförande nr 210

Jan Valeskog (S): I nästan vartenda inlägg från Björn Ljung skriker han att någon ljuger. Det är en ganska trist debattmetod, tycker jag.

Det finns faktiskt förhållanden som är komplicerade och som man får ta på största allvar. Vi har betydligt fler projekt just nu. Vi har som ett exempel 10 000 markanvisningar från förra året. Ni har legat på omkring 5 000 vartenda år. Det är klart att det är skillnad i trycket på byggmarknaden.

Men i den här frågan handlar det faktiskt om att få klara besked. Vad är det som går att få bygga i en hamnverksamhet? Den processen kommer upp i Mark- och miljööverdomstolen 2018. Regeringen bestämmer inte alla regler i sin förordning, vilket man kan tro. Man måste invänta vilka slutsatser domstolen slutligen drar och vad de fastställer för regler.

Björn Ljung lovar att det finns parter som ändå ställer upp utan att veta förutsättningarna för till exempel buller. Det kan han väl hävda. Jag tror fortfarande att det är så att alla seriösa parter vill veta vilka regler och villkor som gäller beträffande industribuller. Detta är komplext, men jag är helt säker på att det kommer att lösas sig med de nya regler som regeringen har tagit fram. Det tog många år innan det hände någonting. Det var inte den borgerliga regeringen som löste det till slut. Vi är tacksamma för att det är klarlagt. Men det är en komplex fråga som man ska ha respekt för.

Anförande nr 211

Jonas Naddébo (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Ja, det är en komplex fråga, och det har den varit i herrans många år. Men är det någonting man vet är det just att politiker är glada att få klippa band och starta igång processer. Hade man från majoritetens sida velat bygga någonting och använda den här parkeringsplatsen och delar av hamnen till att skapa nya bostäder utan att tugga på stadens fina grönområden hade man gjort det. Men nu verkar det inte som att man vill det, utan man skyller på bullerproblematik och sådana bitar. Den problematiken kommer förhoppningsvis att lösas sig inom en snar framtid när vi får ett besked i de här prövningarna som ska ske. Sedan kan man fortsätta att jobba vidare med den här frågan i ännu högre takt. Hade man velat hade man kunnat starta en process, men man vill inte. Eller så kommer förslaget från fel håll. Så kan det också vara.

Anförande nr 212

Jan Valeskog (S): Jag hävdar fortfarande att Centerpartiet inte förstår komplexiteten när det gäller industribuller. Under åtta år hade vi en borgerlig regering som försökte lösa detta. Vi hade olika regler och riktvärden på Naturvårdsverket, Trafikverket, Socialstyrelsen, Boverket och så vidare. Det var en soppa under många år. Jag vet att man på många sätt försökte få ordning på detta, men just industribuller är en mer komplex fråga än till exempel trafikbuller. Därför blev vi väldigt glada när den nuvarande regeringen tog fram nya riktvärden. Men vi kommer inte att veta om de gäller förrän Mark- och miljööverdomstolen har fastställt detta. Att då sätta igång och bygga bostäder på chans, som några verkar tycka att man ska göra, är inte seriöst.

Anförande nr 213

Björn Ljung (L): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Får jag uppmärksamma fru ordförande på att vi har ändrat vårt yrkande jämfört med kommunstyrelsen. Vi yrkar alltså annorlunda här, och det är det vi säger här och nu som gäller. Det är lite ovanligt, så jag vill understryka detta.

I övrigt vill jag anføra att det Jan Valeskog säger om industribullret är mycket sant. Det här är en fråga som man inte har hanterat sedan 1970-talet. Man har inte insett att det är helt olika värdeskalor när det gäller trafikbuller. Om en långtradare kör på Lidingövägen är det en sorts buller. Kör den innanför staketet till hamnområdet är det en annan sorts buller. Det här är naturligtvis absurt. Alliansregeringen uppmärksammade detta och beställde den här utredningen. Men Jan Valeskog får det att låta som att det nu är hans regering som tar fram det. Byråkratins kvarnar mal ju väldigt långsamt, som bekant.

Sedan vill jag bemöta ett annat av Jan Valeskogs fullständigt absurda påståenden, nämligen att inga seriösa byggaktörer vill bygga på chans eller rita på någonting eller ge sig in i projekt där man inte vet. Men titta på hela Södra Värtahamnen, för Guds skull, Jan Valeskog! Om du känner andra genom dig själv litar du förstås inte på mig heller när jag säger att det finns stora och mycket seriösa byggaktörer som är utomordentligt intresserade av att göra någonting bra av Masthamnen och en del av Stadsgårdskajen med mera.

Det sker en utveckling av Stockholm, en utveckling av tekniken, en utveckling av processer. Det är det vi vill se, och det är därför vi föreslår reformeringar i ditt stadsbyggnadskontor, som inte fungerar tillräckligt väl. De gör så gott de kan, men med de förutsättningar som du och dina borgarrådskollegor ger dem blir det svårt. De får inte jobba med byggaktörsstyrda processer, vare sig det är en liten hyreslägenhet på Östhammarsgatan på Gärdet eller ett stort projekt som Masthamnen. Det blir bara nej, nej, nej – ni ska styra allting inne på stadsbyggnadskontoret, så att den politiska kontrollen kan vara maximal. Detta är en oliberal politik, och jag lovar er stockholm-are att vi kommer att ändra på den här politiken när vi får makten efter nästa val. Därför: Bifall till Centerpartiets och Kristdemokraternas förslag i detta ärende!

Anförande nr 214

Martin Hansson (MP): Nu ska jag göra Björn Ljung jätteglad. Jag kanske inte ska förekomma budgetdebatten nästa vecka, men vi har ju lagt fram ett förslag från majoriteten om byggherredrivna planprocesser. Det står i budgeten nu. Jag kan

läsa innantill. ”Stadsbyggnadsnämnden ska fortsätta utveckla nya metoder för effektiva processer, såsom större generella detaljplaner ... Nämnden ska under året utvärdera de försök med byggherreledd planprocess som prövats i andra kommuner. Utvärderingen ska ske med hänsyn till effektivitet, kostnadspåverkan och kvalitet. Nämnden ska i enlighet med utredningen och erfarenheterna från fokus Skärholmen utveckla privata aktörers roll i planprocessen.” Det är alltså på gång.

Anförande nr 215

Björn Ljung (L): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Det är få tillfällen då jag tycker att det är så roligt att få ha fel som i dag. Det där tycker jag är utomordentligt. Jag har tyvärr inte hunnit läsa era texter ännu. Vi har ju några dagar till på oss. Det där är utomordentligt bra. Då kommer vi att se till att det också blir genomfört. Det kommer inte att vara tomma ord i budgeten, utan vi kommer att följa och förfölja er, så att det verkligen blir gjort också. Då ska vi ha verkstad för detta kommande år. Jag kan ta det efteråt med dig, men jag har åtminstone tre jättebra objekt som stadsbyggnadskontoret kan börja med. Det där är mycket bra. Jag tror att det är en framgång för Miljöpartiet i förhandlingarna. Tack så mycket!

Anförande nr 216

Jan Valeskog (S): Det var inte bara ett fel, utan två fel. Den här motionen handlar över huvud taget inte om byggherreledda planprocesser. Därför tycker jag inte att det ska diskuteras här. Det är tydligt och klart att motionen handlar om att Stockholms stad ska ta det här initiativet. Som jag sade finns det andra projekt som prioriteras. Och även om byggherrarna skulle ha intresse av detta – vilket de självklart kan ha på sikt – vet alla, även här i fullmäktige, att vi kommer att få den här domen under 2018. Det är väldigt snart. Vi har andra projekt som stadsbyggnadskontoret kan jobba med. Byggherreledda planprocesser är en annan fråga, som vi gärna kan diskutera på budgetfullmäktige.

Anförande nr 217

Björn Ljung (L): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Nu var det så att det var kapaciteten vid stadsbyggnadskontoret som var ett av de bärande argumenten för att man inte kunde göra det här. Det står i handlingarna, Jan Valeskog, och du sade det själv tre gånger i talarstolen.

Dessutom är det så att jag förbehåller mig rätten att själv välja vilka argument jag använder här, så länge jag inte går utanför ämnet. Ett av de grundläggande problemen hittills med ert arbete vid stadsbyggnadskontoret är att ni har varit svurna motståndare till att låta de privata byggherrarna hjälpa till i de här processerna. Det är ett mycket bra steg framåt att detta nu kommer upp i budgetfullmäktige, och då kommer jag att tala mig varm för att detta också ska bli genomfört. Som sagt ska vi se till att det blir så.

En annan sak, Jan Valeskog, är att jag förstår att du nu tar tillbaka det du sade om byggherrarna, eftersom du lyssnade till vad jag sade. De är intresserade.

Anförande nr 218

Jonas Naddébo (C): Ordförande och fullmäktige! Centerpartiet förstår inte komplexiteten, får vi höra från talarstolen. Man lägger lång tid på att beskriva detta industribuller och hur den borgerliga regeringen absolut inte gjorde någonting och

inte klarade av att hantera någonting på åtta år. Men det här är bara dimridåer som man lägger ut för att man inte vill göra det här projektet. Vi får också höra att stadsbyggnadskontoret har så mycket att göra och sådana bitar. Jan Valeskog sade dessutom att vi skulle börja bygga bostäder på chans. Men det är ju inte så att ni går ut och sätter spaden i backen nästa månad eller nästa vecka, utan detta tar tid. Det finns väldigt många frågor som måste lösas i det här fallet. Det är inte bara bullret som är komplexiteten i just det här bygget. Om ni hade varit intresserade hade ni startat en process för att kunna bygga här. Det tror jag inte skulle vara förgäves.

Anförande nr 219

Lars Arell (S): Hej, Jonas! Jag satt i exploateringsnämnden när vi hade ärendet uppe där, och jag tyckte att detta kändes som ett ganska väl avvägt svar. Det här är ju en plats där alla vi som är intresserade av stadsbyggnadsfrågor har vår egen idé om vad som borde byggas. Jag gick tillbaka och tittade vad jag för tio år sedan föreslog skulle byggas i Masthamnen. Jag tror att nästan varje parti har haft idéer om det. Du har din, och du har fått svaret att det är ett alldeles utmärkt förslag. Vi kör igång med det här 2020. Vi har nämligen en hel massa annat som pågår just nu och som vi vet går att genomföra. Det här vill vi bara vänta med, så att vi vet förutsättningarna. Annars är vi helt överens. Nu har det tagit oss väldigt lång tid av den här kvällen att på något sätt vara arga på varandra. Jag förstår inte varför tonen är så upprörd. Vi är ju överens om att det här är ett område som ska utvecklas. Jag ser fram emot att vi gör det tillsammans.

Anförande nr 220

Jonas Naddébo (C): Tack så mycket, Lars! Jag säger inte att vi var först. Jag säger inte att det är mitt förslag som behöver genomföras. Vad jag säger är: Ska det bli någonting byggt här inom en rimlig tid behöver förutsättningarna utredas. Då tycker jag att det är svagt av majoriteten att inte ha en vision och en ambition om att det här området ska bebyggas.

Nu säger Lars att han har en ambition och hade det för tio år sedan också. Det finns risk för att vi står här om tio år igen och säger samma sak. Jag vill inte vara den som står här om tio år och säger: För tio år sedan hade Centerpartiet en vision som man lade i papperskorgen – man skapade inte möjligheter att bebygga området.

§ 23 Höjd habiliteringsersättning (Utl. 2016:208)

Anförande nr 221

I s a b e l S m e d b e r g P a l m q v i s t (L): God afton, kära fullmäktige! Nu ska vi prata om någonting helt annat än hus och vägar, som vi har gjort i kväll. Vi ska prata om en motion som jag skrev 2015 om habiliteringsersättningen, som då inte hade höjts på tio år. Det finns omkring 2 500 stockholmare som är beviljade daglig verksamhet i enlighet med LSS och då också har rätt till habiliteringsersättning. Även om den är låg har den en väldigt stor betydelse för de här människorna. Den bidrar till deras självkänsla. Det handlar om betydelsen av att få gå till ett arbete och få någon form av ersättning.

Det är väldigt glädjande att se att majoriteten har hörsammat vår motion. Nu höjs habiliteringsersättningen. Det är en väldigt bra nivå. Det välkomnar såklart vi från Liberalerna. Bifall till kommunstyrelsens förslag!

Anförande nr 222

J o h a n F ä l l d i n (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Jag står här för att jag för Centerpartiets räkning vill välkomna att man i budgeten för 2017 höjde habiliteringsersättningen helt i linje med motionens förslag. Det är också vad vi har skrivit i vårt ersätтарыttrande i kommunstyrelsen.

Anförande nr 223

A l e x a n d r a M a t t s s o n Å k e r s t r ö m (V): Jag håller med Isabel om att habiliteringsersättningen har legat alldeles för lågt de senaste åren. Jag är glad att vi har kunnat höja den nu, även om det ändå bara är 8 kronor i timmen som man får i ersättning för det jobb man utför när man har daglig verksamhet. Jag vill passa på att säga att vi tycker att alla i Sverige som har daglig verksamhet borde ha rätt till det här. Det är inte obligatoriskt för alla kommuner. Vänsterpartiet har med regeringen förhandlat fram mer pengar till kommunerna för att kunna införa det här och i vissa fall kunna höja ersättningen där den är alldeles för låg. Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag. Jag önskar att alla tar med sig det här ute i kommunerna, så att det införs på fler ställen.

Anförande nr 224

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Det är en väldigt viktig fråga som lyfts fram i motionen. Jag är väldigt glad att vi i majoriteten har fattat det här beslutet. Motionären föreslog en höjning på 1 krona, och vi höjde med 1,50, så vi fortsätter att ta de här stegen, som har behövts efter så många år av oförändrad ersättning. Detta ger också ett viktigt signalvärde om att vi värdesätter det här arbetet, som människor i vår stad utför. Som föregående talare sade är det här någonting som inte är obligatoriskt. Jag hoppas att Stockholm kan vara ett föredöme och att fler kommuner kan ta steget att över huvud taget införa ersättning. Jag är glad över att vi har gjort den här höjningen och över att den här motionen skrevs.

§ 24 Riktlinjer för ledsagning (Utl. 2016:209)

Anförande nr 225

I s a b e l S m e d b e r g P a l m q v i s t (L): Fru ordförande! Fullmäktige! Jag fortsätter i samma anda och betar av lite gamla motioner. Den här är också skriven 2015, tror jag. Den handlar om riktlinjer för ledsagning, där vi anser att det tidigare fanns stora brister. Dagens riktlinjer handlar mycket om fritid, kultur och ledsagning i olika andra sammanhang, men det finns inte någon koppling till arbetslivet, vilket vi tycker är viktigt. Det är viktigt att arbeta och att alla ges möjlighet att göra det. Det tyckte vi skulle förtydligas med att man ska få olika former av rätt att delta i arbetslivet. Även här har majoriteten hörsammat vad vi har sagt, och det är vi naturligtvis otroligt glada över. Jag hoppas emellertid att den här översynen, till skillnad från regeringens, inte har som utgångspunkt att minska kostnaderna, utan att utgångspunkten är att göra det mer flexibelt och därmed göra det möjligt för funktionsnedsatta att leva som alla vi andra. Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Anförande nr 226

J o h a n F ä l l d i n (C): Ordförande, fullmäktige och åhörare! Det här blir kanske inte heller någon av dagens hetaste debatter. Men som framgår av motionen och så vidare har det funnits och finns delvis fortfarande luckor i regelverket kring ledsagning. Det drabbar människor som är i behov av stöd. Jag instämmer i att det är bra att en översyn görs. Vi har möjlighet att göra nytta. Jag instämmer med föregående talare.

Anförande nr 227

R a n a C a r l s t e d t (S): Tack, Isabel, för att du har skrivit en viktig motion som tar upp frågor om delaktighet och om att ta vara på människors arbetsförmåga! Det är något som inte ingår i vår regelrätta LSS och som därmed faller mellan stolarna mellan Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan och kommunen. Jag yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag. Jag ser också fram emot den här översynen av riktlinjerna. Vi vill öka flexibiliteten.

Anförande nr 228

Borgarrådet L i n d h a g e n (MP): Det här är också väldigt viktiga frågor. De berör de människor som tar del av den här insatsen otroligt mycket och har en stor påverkan på deras möjligheter att styra över sitt eget liv.

Det som pågår just nu är, precis som vi har varit inne på, att vi gör en översyn av de här riktlinjerna. Detta är ett gediget arbete som just nu pågår för fullt inom socialförvaltningen. Inte minst är flexibiliteten en viktig del framöver. Det handlar om att kunna styra över sina timmar på ett mer flexibelt sätt.

Generellt är frågan om koppling till arbetslivet och möjligheter för personer med funktionsnedsättning att delta fullt ut i arbetslivet oerhört viktig. Vi vet också att det finns en diskriminering på arbetsmarknaden som är viktig att bekämpa på olika sätt. Där har kommunen ett väldigt viktigt uppdrag att på olika sätt se till att alla människor får möjlighet att fullt ut delta i arbetslivet. Det här jobbet gör vi på kommunal nivå, men det är också ett arbete som berör Försäkringskassan och arbetsgivarna själva. Om man har personal ska man möjliggöra för människor att

vara med och helt enkelt göra sitt jobb på sin arbetsplats. Det är en viktig uppgift som berör olika aktörer och där vi från stadens sida också förstås har ett viktigt jobb med att göra vår del.