

Anföranden vid regionfullmäktiges sammanträde den 17 september 2019

§ 132 Bordlagd interpellation 2019:16 av Stellan Hamrin (V) om Regionens klimatarbete

Anförande nr 1

Stellan Hamrin (V): Ordförande, ledamöter och åhörare! Klimatet är vår tids största utmaning. I motsats till nästan alla andra utmaningar är det något som vi faktiskt måste lösa, för annars går det riktigt illa. Vi ser redan i dag hur havsbanden krymper, temperaturen ökar och torkan breder ut sig. Sydöstra Sverige har nu haft extrem brandrisk i snart ett och ett halvt år i sträck och har det fortfarande.

Det är i det läget lätt att ironisera över majoritetens svar med uttrycket ”mycket prat och lite verkstad”, men det ska jag inte göra, för frågan hur vi når nollutsläpp i tid är alldeles för allvarlig. Svårigheterna att verkligen göra något är stora, både vad gäller det som konkret borde göras och det regionen egentligen kan göra.

Tomas Eriksson har inte uttryckligen hänvisat till bristande mandat, vilket är bra. I propositionen som ligger bakom vårt arbete finns sju skall-krav om vad vi ska göra. Där ingår detta med klimatet och fysisk planering. Tomas hänvisar till arbetet med att bygga upp en klimatberedning med kansli för länsstyrelsernas verksamhet, kommunerna och RUFs. Det är bra.

RUFs innehåller många goda mål men tyvärr ganska få goda delmål, och den saknar konkreta åtgärder när det gäller vad som ska göras och förslag på problem som borde utredas. När man har läst sista sidan är risken stor att man lägger sig ned och tänker: Det här ser ju bra ut. Det fixar sig nog. Men så får det inte bli. Vi har några förslag på vad man kunde göra.

Trafiken står för 70–80 procent av regionens utsläpp. Det är uppenbart att det är där som åtgärderna måste sättas in. Både Trafikverket och länsstyrelsen säger att utsläppen från bilismen måste minska med minst 30 procent till år 2030, och det måste börja nästa år. Kommer detta att ske? Nej, jag tror inte det. Trafikverket spår en ökning med 30 procent enbart på grund av förbifarten.

Två åtgärder är alltså uppenbara, tycker vi: Minska privatbilismen radikalt och öka kollektivtrafiken i motsvarande mån. Alla ska kunna åka kollektivt överallt i regionen, inklusive landsbygd och skärgård.

Ändå finns det partier här i salen som vill bygga fler förbifarter och bygga ut Arlanda, trots att flygtrafiken redan minskar. Vänsterpartiet föreslår att man tittar på arbete för att få mindre privatbilism genom att stoppa fler förbifarter, genom mål om nolltaxa i kollektivtrafiken och genom ökad turtäthet och bekvämlighet i kollektivtrafiken samt att man stänger Bromma och minskar trafiken på Arlanda i stället för att bygga ut. Detta är något som jag tycker att kansliet borde titta på framöver.

Jag undrar vad majoriteten kommer att göra åt detta.

Anförande nr 2

Regionrådet Eriksson (MP): Tack, Stellan! Jag får börja med att tacka för interpellationen. Jag tror också att om du och jag, Stellan, skulle sätta oss ned och diskutera klimatfrågans allvar skulle det säkert vara ett samtal där vi bekräftade varandra och höll med varandra i väldigt stor utsträckning.

I den här interpellationen har du ställt tre mycket konkreta frågor Den första är: Kommer regionen att omedelbart ta initiativ att tillsammans med kommunerna och länsstyrelsen påbörja arbetet med att minska regionens utsläpp? Svaret på den frågan är ja, så till vida att vi gör detta med utgångspunkt i de arbeten som vi tillsammans med de andra regionala aktörerna gör. Länsstyrelsen har, vilket jag också redogör för i svaret, fått ett uppdrag att utifrån den nationella lagstiftningen, klimatlagen, ta fram regionala klimat- och energistrategier. Detta kommer tillsammans med den klimatfärdplan som är en del av vår regionala utvecklingsplan att vara två konkreta verktyg som vi kan använda i arbetet tillsammans med kommunerna för att uppnå de resultat som du och jag efterfrågar.

Den andra frågan är: Kommer regionen att tillse att samtliga kommuner snarast upprättar planer för att minska kolutsläppen i tillräcklig grad? Utifrån mitt svar på förra frågan kan jag säga: Ja, det kommer vi att göra så till vida att vi kommer att peka på och föreslå åtgärder och vilja räkna ut händerna till kommunen och vilja ha ett handslag med dem för att uppnå det. Men kommunallagens krav på kommunernas självstyre kommer vi inte åt. Om någon eller några kommuner visar aktiv ovilja att genomföra åtgärder för att minska klimatpåverkan – jag hoppas förstås verkligen att det inte är någon kommun som gör det – har vi här i regionen inget mandat att bestämma saker och ting över deras huvuden.

Den tredje frågan är väl den springande punkten: Kommer vi från regionalt håll att genomföra åtgärder för att minska den klimatbelastning som kommer av utbyggnad av motorvägar och så vidare? Det vi i den här församlingen kan och kommer att fatta beslut om på det området är att säkerställa att vi har en utbyggnadstakt i kollektivtrafiken som är tillräckligt hög för att uppnå våra mål om ökad kollektivtrafikandel i regionen.

För övrigt väntar jag fortfarande på Vänsterpartiets skarpa förslag om nolltaxa i den här församlingen.

Anförande nr 3

Magnus Persson (C): Fru ordförande! Ledamöter och åhörare! Tack, Tomas och Stellan, för en intressant diskussion och tack, Tomas, för ditt engagemang!

De av oss som var med i våras när årsredovisningen presenterades kan konstatera att vi har en hel del leverans på det här området. Stockholm är den huvudstad i Europa och världen som är först med fossilbränslefri landtransport.

Som Stellan nämnde är trafiken den stora utmaningen när det gäller klimatet i vår region. Det är den tydligt största faktorn och spelar en nyckelroll. Den viktigaste åtgärd vi kan göra från regionens sida är att bygga ut kollektivtrafiken, precis som Tomas säger. Den är ett klimatsmart alternativ till exempelvis privatbilar. Detta gör man genom att göra den attraktiv.

Den andra stora faktorn för regionen och kommunerna är hur vi planerar vår region. Vi bygger den på ett sätt som gör att bostäder och arbetsplatser ligger nära kollektivtrafiken, så att regionen blir transportsmart. Där spelar regionplaneringen en jättestor roll.

Jag vill också joina Tomas i oron över svaret på fråga 2. Som det formulerades, Stellan, implicerar det kanske att vi skulle ha någon form av piska och slå på kommunerna. Det är en bild som jag inte delar. Detta är ett arbete som ska ske i samarbete med kommunerna och där kommunerna också gör väldigt mycket bra. I Solna tog vi i går kväll beslut både om remissvar på den strategi som Tomas nämnde och om vår egen första version av en klimatplan. Man kan fråga sig: Är det Sandra Lindström du inte har förtroende för, eller är det någon annan kommun än Solna som inte sköter sitt jobb i din värld?

Jag har fullt förtroende för att kommunerna kommer att göra ett bra jobb. Jag tror inte heller att det finns någon kommun som inte är på banan här. Det får i så fall vara en fråga för politikerna i respektive kommun.

Tack, Tomas, för att du för fanan vidare! Förra mandatperioden var det Centerpartiet som drev klimatfrågorna. Vi hör att du väldigt tydligt är engagerad och fortsätter driva dem. Det är uppskattat.

Anförande nr 4

Stellan Hamrin (V): Som jag sade är RUFSS väldigt bra. Personligen har jag upplevt det som lite frustrerande att inte kunna hitta allvarlig kritik, för det mesta finns inskrivet i RUFSS. Problemet är att vi gör väldigt lite. Det är för att vi har väldigt ont om tid. Det är egentligen ingen kritik mot någon, men vi har fruktansvärt ont om tid. Redan nästa år måste minskningen börja, enligt vad forskarna rekommenderar, om inte sluttampen ska bli fullständigt ohanterlig.

Vi vet att det inte kommer att ske. Det kommer inte att ske en minskning nästa år med 5, 10 eller 15 procent, oavsett hur man räknar. Detta är problemet. Vi har bra strategier och bra skrivningar, men vi saknar konkreta planer.

Det är alldeles riktigt att vi inte råder över kommunerna annat än i samarbetsfrågor. Men regionen skulle ändå kunna ta fram planer och övergripande strategier som skulle kunna användas av kommunerna för att underlätta deras arbete. Det finns mycket gemensamma saker i regionen som varje enskild kommun inte kan hantera. Där skulle regionen kunna gå i förväg och beskriva verkligheten och komma med förslag om vad enskilda kommuner ska göra. Jag hoppas att detta blir fallet och att det blir en mall för hur kommunerna kan arbeta.

Underlag av planer behöver konkretiseras. Sedan måste man göra en övergripande analys, vilket jag hoppas att kansliet kommer att göra, där man också definierar de enskilda problem som vi nu måste ta tag i. Dit hör trafiken och till exempel förbifarten. Där står arbetet nu stilla. Vi borde fundera lite över vad vi ska använda den stillheten till.

Är det verkligen rimligt att fortsätta enligt de planer som finns? Vi får en fördyring på säkert 2–3 miljarder och projektet försenas. Det kostar 60 miljarder, och det är tveksamt om vi har de pengarna. Finansieringen bygger på trängselavgifter som vi förhoppningsvis ska minska framöver. Med minskad trafik minskar också intäkterna, och detta finns inte med i kalkylen. Det finns alltså mycket att fundera på när det gäller förbifarten. Det gäller också de andra tunnlar man planerar. Där finns precis samma problem.

Förbifarten har inget trafikillstånd, för luftkvaliteten är så dålig att man egentligen inte kan färdas i den. Den är 18 gånger värre än i Peking när det är som värst. Den frågan är inte löst. Man har jobbat med det i fem år men inte kommit någonstans. Det finns alltså saker att tänka på, och jag hoppas att man tar upp de frågorna. Dem måste man hantera väldigt snabbt.

Det kommer en ny FN-rapport om vattenfrågan i oktober. Den kommer att visa att underlaget för nya Slussen försvinner, både teoretiskt och fysiskt. Detta skapar problem som jag hoppas att kansliet tar tag i. Det innebär att dricksvattenförsörjningen i Mälaren försvinner långt i förväg. Det finns mycket konkreta saker som jag skulle vilja att kansliet tittar på.

Anförande nr 5

Malin Fijen Pacsay (MP): Tack för ditt engagemang, Stellan! Vi står tillsammans med många, många andra på klimatets sida.

Vi verkar vara fullständigt överens om att utsläppen måste ned. Det är inte bara vi som har planer för hur det ska gå till, utan även länsstyrelsen har nyligen kommit med sin energi- och klimatstrategi. Det är den uppdaterade versionen. Men alla beräkningar som görs kommer till samma slutsats oavsett på vilket sätt de görs: Det är bråttom. Jag kan känna viss oro för att vi fokuserar för mycket på planerna och för lite på verkstan. De åtgärder som behövs för en snabb omställning är inte alltid smärtfria, men de är helt nödvändiga, och det kan vara svårt att få gehör.

Mitt fokus är att som ordförande för klimatberedningen, med alla de medel som jag har till mitt förfogande, få maximal effekt. Vi arbetar nu för att få en förbättrad samverkan mellan olika instanser, och samverkan är också sättet att få verkstad.

Snart, om bara två veckor, lanserar vi Klimatkansliet. Bortsett från det goda jobb som redan görs på förvaltningen vill jag framöver kunna ge ännu mer stöd till kommunerna i deras klimatarbete. Vi har planerna. Nu måste vi göra verkstad. Det är ju effekterna som är det intressanta, inte planerna, och det kan vara svårt nog.

Anförande nr 6

Stellan Hamrin (V): Detta tycker jag låter lovande, Malin! Det är ju precis detta jag efterlyste: mer konkret arbete. Det hjälper vi gärna till med.

Ett litet tips på vägen kan vara den motion som vi i dag lägger fram om att titta på skogens upptag av kol. Av någon anledning har diskussionen varit väldigt fokuserad på hur man ska minska utsläppen. Det måste vi naturligtvis göra. Vi måste komma ned till noll. Men det går betydligt fortare att öka upptaget av kol från atmosfären genom den växtlighet som vi har, och av praktiska skäl handlar det framför allt om skogen. Detta har kommit bort i debatten.

Det vore jätteintressant om vi tillsammans kunde titta på möjligheterna i regionen att öka upptaget av kol, framför allt under den period framöver då vi inte hinner med att minska utsläppen i tillräcklig grad, för det gör vi inte, tyvärr. Vi kan ju kompensera detta om vi vill.

Anförande nr 7

Regionrådet Erikszon (MP): Fru ordförande! Jag uppfattade ändå att det fanns en obesvarad fråga för min del: Vilka är de konkreta åtgärder som jag tror behöver genomföras i närtid för att vi ska klara den utmaning som klimatfrågan innebär och den utmaning som Stellan pekar på här? Den frågan ska vi väl inte bli svaret skyldiga på.

För att klara den utsläppsminskning som krävs i och med ökade trafikvolymerna behöver vi framför allt göra en radikal bränsleomställning. En sådan omställning är naturligtvis inte möjlig utan en elektrifiering av fordonsflottan i Stockholmsregionen, vilket i sin tur kommer att kräva exempelvis ökad kapacitet i strömförsörjningen från våra norrländska älvar med mera. Men det kommer inte att vara möjligt utan att riksnivån tar sitt ansvar och stärker de nationella styrmedel som kommer att krävas för att en sådan omställning ska ske.

I den här församlingen har vi naturligtvis vissa egna verktyg. Vi sätter nu igång ett genomförande av att bygga ut en elektrifierad kollektivtrafik i stor skala. Det tror jag är en viktig nyckel. Den andra viktiga framtidsfrågan är naturligtvis att vi här inne klarar av att tillskjuta de resurser som krävs för att kollektivtrafiken ska få en så stor andel av resandet i vår region som möjligt.

Till sist vill jag återkomma till den fråga som Stellan är inne på. Jag kan naturligtvis tycka att det är ett stort problem om förbifarten – som jag var emot, vilket inte är någon hemlighet här inne – kommer att bli kraftigt fördyrad och uppta en allt större del av den nationella budgeten för infrastrukturinvesteringar. Det är naturligtvis ett problem. Jag tror dock helt

ärligt att om Vänsterpartiet eller någon annan aktör på allvar föreslår att lösningen är att man nu skottar igen de gropar man har grävt skulle vi alla få allvarliga avgångskrav riktade mot oss. Jag tror att lösningen på frågan snarare har att göra med vilka bränslen som används.

För övrigt anser jag väl fortfarande att pengarna till förbifarten borde ha lagts på något annat, men den frågan känns i dag något utdaterad.

§ 133 Bordlagd interpellation 2019:19 av Anna Sehlin (V) om Region Stockholms engagemang i Connect Sweden

Anförande nr 8

Regionrådet S e h l i n (V): Det kändes bra att vi var så överens i klimatdebatten. Nu får vi se om vi är överens i den här frågan också.

Den här interpellationen handlar om hur det går att förena Region Stockholms ambitioner om mål om att regionen ska nå nettonollutsläpp och samtidigt bidra med pengar och i viss mån engagemang till en organisation som verkar för ökat flygande. Connect Sweden är en organisation med målet att stärka Stockholm Arlanda Airports position som Skandinavien ledande hubb. Målet är att etablera fem eller fler internationella direktflyglinjer från framför allt Asien, Nordamerika och Europa inom en treårsperiod. Region Stockholm stöder Connect Sweden med 500 000 kronor per år för produktion av rapporter.

Vi har antagit en region utvecklingsplan där det står att utvecklingen måste ske utan negativ klimatpåverkan och att en långsiktig hållbar utveckling är en förutsättning. Ett av de fyra övergripande mål vi har är en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp. Det står också att de årliga direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 1,5 ton per invånare och att utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras.

Just när vi kommer till konsumtionsperspektivet är det intressant med Arlanda. Som vi tyvärr ser ökar konsumtionen i regionen. Veldig ofta är det flygresor som ökar. Flera härifrån, bland annat Gustav, var på Arlanda i Mälardalsrådets regi och fick höra om Arlandas utbyggnad. En ny pir ska möjliggöra fler direktflyglinjer. Den ska visserligen också underlätta bagagehantering och sådant, men planeringen för Arlanda och Swedavia är att Arlanda ska expandera, framför allt med dessa direktflyglinjer.

Det finns en argumentation som går ut på att vi måste ha direktflyglinjer, för annars är det inte intressant att till exempel etablera huvudkontor i vår region, och då kommer vår internationella attraktivitet att sjunka. Men allt detta sammantaget kommer att öka utsläppen från flyget och flygtrafikarbetet. Då är min fråga till Gustav Hemming: Hur rimmar vårt engagemang i Connect Sweden och vårt bidrag till dem med vårt klimatengagemang och våra klimatmål?

Anförande nr 9

Regionrådet H e m m i n g (C): Fru ordförande! Tack, Anna, för interpellationen! Detta är en viktig och bra debatt att ta. Att minska klimatpåverkan och nå nollutsläpp är en viktig del i den regionala utvecklingsplanen. År 2045 ska vi nå dit. Men det är inte det enda som den regionala utvecklingsplanen är till för, utan den är till för att vi ska ha en totalt sett hållbar utveckling i Stockholmsregionen och vara en av de ledande storstadsregionerna i världen.

Jag ska försöka att svara ärligt och rakt på din fråga. Det måste vara på följande sätt: Vi är med i Connect Sweden för att stärka regionens internationella tillgänglighet. Det är inte primärt för klimatets skull. Däremot innebär vårt starka engagemang för klimatet och för att

nå en god internationell tillgänglighet att vårt engagemang för att klimatanpassa flyget kan vara med och driva på den omställning som måste ske.

Att hantera målkonflikter är kanske politikens viktigaste uppgift. Jag tycker att det är beklämmande när Vänsterpartiets svar ständigt är att man vill kapitulera inför dagens teknik och här få effekten att man skär av Sverige från omvärlden, vilket faktiskt kommer att slå tillbaka mot vår möjlighet att ha en hållbar utveckling och att vara ett innovationsföredöme.

Vad kan det leda till om vi får sämre internationell tillgänglighet? Det kan leda till att vi får färre företag som vill etablera sig här och fler företag som väljer att flytta härifrån. Det kan också betyda att vi får en svagare ställning som innovationsmiljö, och det är beklagligt med tanke på att vi är ett land där innovationerna ofta har gröna förtecken, för vi har ett starkt engagemang för miljön.

Någonstans finns det också en filosofisk fråga: Kan verkligen en värld som inte bejaktar globaliseringen – att människor reser, träffar andra och har ett tätt samspel med andra delar av världen – samla sig till handling mot globala problem, där klimatfrågan kanske är det största problemet?

För oss i fempartistyret är den viktigaste ambitionen när det gäller flygfrågorna att dels stärka vår internationella tillgänglighet, dels bidra till att bryta sambandet mellan flyg och klimatpåverkan.

Slutligen skulle jag vilja säga att när man jobbar med klimatfrågor talar man om högt hängande och lågt hängande frukter. Vi kan nå nära nollutsläpp genom att ställa om alla andra sektorer och fortfarande ha viss klimatpåverkan från flyget. Det kan vara den sista delen vi når i mål med. Vi ska nå i mål med den, men är det något som är verkligt viktigt för en region som Stockholmsregionen, där vi kanske lite längre än i andra samhällssektorer får dras med klimatpåverkan, är det faktiskt den internationella tillgängligheten.

Anförande nr 10

Regionrådet S e h l i n (V): Jag fortsätter precis där du slutar, Gustav. Jag tror som du att vi inte kommer att kunna använda biobränslen till att ställa om flyget. Så krasst är det. Vi har ett begränsat antal möjligheter att producera biobränslen, och dem kommer vi att behöva för att ställa om andra sektorer i samhället. Där håller jag alltså helt med dig.

Jag tror att just flyget är något som vi inte kommer att klara att ställa om. Vi kommer kanske att ställa om vår kollektivtrafik. Vi har redan kommit långt där, utom när det gäller sjötrafiken. Vi kommer att kunna ställa om andra sektorer när det gäller byggmaskiner, entreprenader och så vidare och använda biobränsle. Det tror jag är en möjlig väg.

Men ett flygplan tar extremt mycket bränsle. När det gäller flyget kommer alltså, helt krasst, våra resurser när det gäller biobränsle inte att räcka till. Det är, som du säger i svaret, möjligt redan i dag att blanda upp till 50 procent biobränsle i flygbränslet. Det går, men det finns inte incitament ekonomiskt eller produktion av biobränsle så att det skulle kunna mätta flygtrafikens behov, speciellt inte om flygtrafiken ökar och om det är de långa linjerna som ökar.

Kärnan i problematiken är att det finns en vilja att ställa om flyget och använda biobränslen, men det finns inte en möjlighet att göra det, krasst. Du nämner i ditt skriftliga svar det internationella avtalet Corsia. Låt mig bara säga att Corsia faktiskt innebär att de internationella flygbolagen har kommit överens om att de kan öka utsläppen fram till 2020 och att de därefter behöver köpa utsläppsrätter för de utsläpp som ligger över 2020 års nivå. Det har de förbundit sig att göra med Corsia-avtalet. Det innebär alltså att de köper

utsläppsrätter för små ökningar efter 2020, men fram till 2020 är det bara att flyga på. Det löser inte utsläppen!

Jag är glad över att du inte nämnde elflyg. Det togs upp i mötet på Arlanda och av Swedavia, som berättade om projektet Elise och om elflygplan. Det var skönt att du inte tog upp detta i debatten, för då skulle vi behöva prata om elbrist och om vad vi använder vår el till. Precis som med biobränslena kommer elen att behövas till andra saker i samhället. Vi kommer att behöva ställa om våra transporter och hur vi bygger och anlägger. Där kommer elen att vara en nyckelaktör för att vi ska kunna lämna det fossilberoende samhället. Men det var skönt att du inte nämnde Elise.

Sedan tror jag precis som du att det är viktigt med internationella relationer och tillgänglighet. Men jag tror ändå att vi har möjlighet att vara öppna mot omvärlden med till exempel bättre tågförbindelser till kontinenten och sådant. Där tror jag att vi har större möjlighet att vara överens än när det gäller direktflyglinjerna.

Jag återkommer med ett till inlägg senare.

Anförande nr 11

Regionrådet H e m m i n g (C): Jag tror att vi måste inse att vår region och vår befolkning har ett betydande behov av kontakter även utanför Europa. Även om vi skulle ha aldrig så bra järnvägsförbindelser skulle en stor och växande del av våra transporter behöva gå till andra kontinenter.

Jag tror också att det är viktigt att vi inte ser en helt annan verklighet än den vi är i. Flyget står fortfarande för en ganska liten del av de totala koldioxidutsläppen. Du säger att det skulle vara omöjligt att ställa om flygbränslet till biobränsle, men det är faktiskt så att marktransporterna, både i Sverige och internationellt, står för en mångdubbelt större el av användningen av fossila bränslen än flyget. Det finns en teknikutveckling och en forskning om biobränslen för flyget som inte nödvändigtvis belastar befintliga ekosystem som, vad jag förstår, har nått ganska långt. Det handlar om algodling och annat.

Sedan är jag förstas en stark anhängare av ekonomiska styrmedel. Det är ett marknadsmisslyckande eller ett politiskt misslyckande att flygtrafiken inte omfattas av samma ekonomiska styrmedel som vi har möjlighet att applicera på landtrafiken, alltså koldioxidskatter, utsläppshandel eller liknande. Detta jobbar vi ju för, och jag tror att nästan alla partier i Europaparlamentet också jobbar för att få in flyget i utsläppshandeln.

Det finns också en diskussion som jag själv har varit med och drivit om att öppna internationella förhandlingar om Chicagokonventionen och annat för att möjliggöra den typen av styrmedel. Om man då med internationella överenskommelser kommer fram till ramverk där flyget kan bära sina miljökostnader kommer vi att få se om det går att ställa om till förnybara drivmedel, vilket jag tror, eller om flyget kommer att behöva minska mer eller mindre kraftigt därför att det visar sig bli för dyrt.

Ekonomiska styrmedel, starka internationella ramverk och en globalistisk syn på världen är därför att föredra om vi vill lösa dessa viktiga klimatproblem och de målkonflikter som du identifierar men inte har några svar på hur vi ska lösa.

Anförande nr 12

K a r l H e n r i k s s o n (KD): När jag lyssnar på den här interpellationsdebatten slås jag av att ingen har talat om vad vi egentligen vinner på att alla resor skulle gå via London, Frankfurt eller Helsingfors när man ska till Asien eller Nordamerika. Ett dåligt utbyggt nät via Arlanda kommer ju inte att göra att asiaterna reser mindre när de ska göra affärer i Europa, utan de

kommer i stället bara att resa en längre väg om det inte finns en direktförbindelse till Stockholm. Och vad vinner vi på att de internationella huvudkontoren hamnar i Amsterdam eller München i stället för i Stockholm? Ingenting.

Det vi ser är att vi måste jobba med att göra Sverige attraktivt och att göra flygtrafiken till och från Sverige klimatneutral. Jag är glad över att Svenskt Flyg har en klimatfärdplan för att nå dit med inrikesflyget till 2030 och med det internationella flyget till 2045. Svenskt Flyg är nog mer ambitiöst än något annat flyg i världen, och det är något vi ska bejaka i stället för att se till att vi har låg statistik på flygresorna för att de svenska flygresorna går till Frankfurt för att sedan gå vidare till Asien.

Vi måste se till helheten. Där är det klokt att se till att vi har ett attraktivt flyg till Arlanda som förbinder Arlanda med alla de viktiga noderna runt om i världen: Tokyo, Chicago och så vidare. Tyvärr har vi nu förlorat en förbindelse till Los Angeles, men det betyder inte att resorna till Los Angeles kommer att försvinna – de kommer bara att ta en längre väg.

Anförande nr 13

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, regionfullmäktige! I en sådan här fråga finns det skäl att anlägga ett systemperspektiv på det sätt som både Gustav Hemming och Karl Henriksson gör. Vi gör hela frågan en otjänst om vi har ett tunnelseende och ser bara på en fråga som rör flyget kopplat till en enskild flygplats, rörelserna där och trafiken dit eller därifrån.

Det är ju inte antalet resor från en bestämd punkt som kommer att avgöra hur vi kan kombinera vårt behov av att som litet land vara öppet mot vår omvärld i den globala kontext som vi lever och verkar i och samtidigt tackla den utmaning som finns kopplat till klimatet och miljön. Tvärtom är det just ett systemperspektiv som måste antas för att nå framgång i båda dessa ambitioner: fortsatt öppenhet och tillgänglighet för vår del av världen samtidigt som vi vill ha hårt ställda krav när det gäller omtanke om människor och miljö.

Jag tror att det perspektiv som vi antar från Regionens sida – att titta på de olika delarna av transportsystemet och hur de i samklang kan nå högt ställda mål – är rätt väg att gå. Att omvänt bara ta en liten pusselbit och säga ”just det här är fel” tenderar att riva hela det bygge som vi tillsammans med näringsliv, forskning och politik runt om i hela Stockholm och Mälardalsregionen försöker samlas kring. Det är en samverkan som har tjänat oss väl men som inte vinner på att rivas ned av enskilda små delar på det sätt Anna Sehlins interpellation andas.

Tvärtom når vi omställningen bäst genom att se på vilket sätt olika transportslag kan samverka med varandra och hur vi kan förena människans behov av resor och rörlighet med högt ställda krav på klimatet, som kommer att vara framtiden. Det finns också goda exempel på den typen av omställning. Jag tycker att vår kollektivtrafik, som i år har fått internationell uppmärksamhet utan like, kan tjäna som ett gott exempel på hur det går att på ett ansvarsfullt sätt med omtanke om både människor och ekonomi ställa om.

År 2006 var två av tio bussar i SL-trafiken miljöbussar. Men som vi alla vet kunde vi förra året summera 100 procent förnybara bränslen i landtrafiken. Den resa som kollektivtrafiken här i regionen har gjort och om nu röner internationell uppmärksamhet är något som också andra transportslag tittar på.

Men låt mig säga att det finns en sak som jag tycker oroar, och det är hur vi utvecklar transportinfrastrukturen till och från Arlanda. Det tror jag att vi har skäl att återkomma till. Jag tror också att vi har skäl att samla Stockholm–Mälardalsregionen till fortsatt handling när det gäller detta.

Anförande nr 14

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Socialdemokraterna i den här regionen har alltid ställt sig bakom samarbetet inom Connect Sweden. Vi har gjort det för att vi tror på vikten av en stark, konkurrenskraftig Stockholmsregion och ett starkt, konkurrenskraftigt Sverige i det internationella perspektivet. Jag håller med tidigare talare som bland annat har tagit upp aspekten att värna Sveriges och Stockholms näringsliv.

Vi har i den här regionen under ett antal år kunnat se att vi har haft en stark konkurrens med andra aktörer om huvudkontorens säten. Vi vet att vi är starkt beroende av kopplingen till internationell forskning. Vi vet också att vi har ett gemensamt samarbete att göra i Stockholmsregionen tillsammans med universitet, högskolor och näringsliv runt om i världen.

Connect Sweden har som uppgift att titta på hur vi kan bli ännu attraktivare i ett flyghänseende, men det har ett syfte för vår del, nämligen att värna den svenska utvecklingen och näringslivet, framför allt.

Vi har också som socialdemokrater varit väldigt tydliga med att driva klimat- och miljöfrågorna i den nya regionala utvecklingsplanen. De mål som Anna Sehlin pratar om har vi också varit drivande i. Hur går då detta ihop, och vad är retoriken bakom? Jo, i dag ser vi en utveckling som innebär att Stockholmregionen riskerar att förlora internationell trafik. Det innebär alltså att man landar och startar någon annanstans. Kastrup tog den linje till Los Angeles som Stockholm blev av med. Är det bättre i klimathänseende att man åker från Stockholm och mellanlandar i Köpenhamn för att sedan åka vidare? Knappast.

Dessutom har det stor påverkan på näringslivet. ABB är ett av de företag som påverkas starkt. De har inte längre samma konkurrenskraft och funderar på hur de måste omstrukturera sig för att nå den amerikanska kontinenten på ett effektivt sätt med sina reservdelar och sin specialkompetens.

Anna talade också om detta med utbyggnaden av Arlanda. Ett av de starka skälen – även om du inte vill diskutera detta – är elektrifieringen. Jag har tvärtom en väldigt positiv syn på teknikutveckling. Vi har definitivt stora klimatutmaningar med flyget. Höghöjdseffekten kommer inte att bli vare sig bättre eller sämre om vi flyger med klimativänligare drivmedel.

Samtidigt prövar man i Trondheim i dag ett 10- eller 20-sitsigt passagerarplan. Man funderar nu på om man kan göra en testlinje till Östersund. Varför gör man då detta? Jo, elflyget är en betydelsefull och attraktiv möjlighet för inrikesflyget för framtiden. Det går att förena, och vi måste klara både klimatmålen och den internationella konkurrenskraften.

Anförande nr 15

Stellan Hamrin (V): Ska man räkna flyglinjer och avstånd är det närmare till München än till Stockholm för den som befinner sig i Asien. Detta talar alltså snarast för att vi inte skulle ha någonting i Stockholm.

Sedan är väl problemet att trafiken med flyg som så mycket annat styrs av privat företagsamhet, och man gör det som är effektivast och ger störst vinst. Det är företagen säkert bra på. Vi kan principiellt tänka oss en mycket större statlig styrning där man skulle kunna dra upp det flyg man måste ha på ett mer energieffektivt sätt. Men det tror jag inte att ni vill.

Jag vill egentligen bara säga det Anna Sehlin redan har sagt, nämligen att energin inte räcker till. Det har de senare talarna helt negligerat, men faktum kvarstår i alla fall. Det är brist på energi som är tillgänglig för flyg.

Chalmers har räknat ut att om man skulle prioritera flyget och den transkontinentala sjöfarten skulle all bioenergi behöva gå åt till detta och ingenting till någon annan verksamhet över huvud taget. Det är alltså bara att välja, och då väljer vi bort flyget och tycker att den andra verksamheten är viktigare.

Anförande nr 16

Regionrådet S e h l i n (V): Jag har med stort intresse lyssnat på den här debatten. I svaret på interpellationen står att samarbetet med Connect Sweden ska ses över till nästa omgång. Låt mig därför säga, så att det ska vara tydligt för alla i den här salen i alla fall, att vi yrkar på att samarbetet avbryts eller att man åtminstone tittar lite på hur uppdraget ser ut.

Det som både Stellan och jag har försökt säga är att vi tror att målkonflikten mellan ökat flygresande och klimatmålen är så pass stor att de inte går att förena. Vi får helt enkelt hitta andra lösningar för att ha de internationella utbyten som vi behöver: digitala tjänster eller satsningar på andra transportslag. Ökat flygande är inte förenligt med våra klimatmål som det ser ut i dag.

Anförande nr 17

Regionrådet T a m s o n s (M): Jag måste bara reagera på det som Stellan Hamrin och Vänsterpartiet här anförde. Tolkar jag det rätt är alltså den rese- och transportpolitiska linje som ert parti driver någon form av planekonomisk Aeroflot-modell som handlar om att politiken ska styra vilka som ska få resa, hur man ska få resa och när man ska få resa. Den typen av politisk styrning har man ju provat runt om i världen tidigare när det gäller just människors möjlighet till resor och rörelse. Den har väl inte riktigt grundlagt vare sig utveckling eller tillväxt eller visat omtanke om människor och miljö; snarare har det varit rovdrift på bäggedera.

Anförande nr 18

Regionrådet H e m m i n g (C): Stockholmsregionen är en av Europas framgångsrikaste storstadsregioner på en rad områden. Bland annat ligger vi långt framme jämfört med andra när det gäller den gröna omställningen, även om vi ännu inte har nått ända fram än.

Men vi ligger också längre bort från ekonomiska och demografiska tyngdpunkter i Europa och världen än de flesta andra storstadsregioner. Vi i fempartistyret säger ärligt här att vi slåss för att vi ska bli en klimatneutral region till år 2045. Men att skjuta in sig på vår internationella tillgänglighet när vi är en perifert belägen region blir faktiskt ett slags självskaumbeteende. Det är inte rätt sätt att komma framåt om vi vill fortsätta att kunna vara en ledande region.

Jag säger det än en gång: Vi kan använda Connect Sweden och alla våra andra ytor i samverkan kring flyget för att driva på klimatomställningen av flyget.

Anförande nr 19

Stellan Hamrin (V): Jag skulle vilja kommentera Kristoffer Tamsons uttalande om vår politik. Det stämmer att vi är för ett större samhällsligt inflytande över många sektorer i samhället. Det är ungefär vad Socialdemokraterna tyckte för 20 år sedan, så det är inget särskilt radikalt förslag. Detta blir extra viktigt när det gäller klimatfrågorna, för där tycker jag att det borde vara uppenbart för alla att den privata företagsamheten inte löser klimatfrågan.

Ju mer ekonomisk utveckling vi har fått, desto sämre har klimatet blivit. Det finns inga belägg för att det sker en decoupling i tillräckligt hög grad. Ja, när det gäller klimatfrågor tycker vi att samhället ska ha ett mycket större inflytande.

Anförande nr 20

Regionrådet Sjöström (S): Jag tycker att det är smart att man tar tåget till Oslo. Jag tycker att det är smart att vi har en svensk regering som nu ska öka förutsättningarna att åka tåg i Europa och göra det lättare att boka tågförbindelser. Jag tycker att det är smart om man åker tåg ned till Kastrup, men jag vet att många som ska vidare ut i världen inte gör det.

Vi vet också – Anna var inne på det – att det finns begränsningar i energitillgången när det gäller klimatvänliga bränslen. Samtidigt beror det på hur vi använder våra resurser. I dag skulle man kunna använda mycket mer biobränsle i vår normala trafik på land. Det går att öka det från 2 till 34 terawattimmar, men det kräver investeringar, efterfrågan och gemensamma satsningar.

Vi vet att man kan använda och frigöra en del av elenergin med smart teknikstyrning. I dag går det att flyga 1–1 ½ timme inrikes med ett eldrivet flygplan i Sverige. Det går att göra förbättringar även för flyget, till exempel genom att blanda in 80 procent miljövänligt drivmedel.

§ 134 Bordlagd interpellation 2019:21 av Hanna Svensson (S) om buss på Slagstafärjan

Anförande nr 21

Hanna Svensson (S): Ordförande! Jag har skrivit en interpellation som är väldigt lokal och bygger på mitt engagemang i Ekerö kommun. Men för oss i Ekerö är den här frågan också väldigt viktig. Det handlar om att trafikera från Ekerö till Fittja med en buss på Slagstafärjan, som är en bilfärja. Den här frågan har drivits i många år, och detta har lovat i många år. Det ser faktiskt ut att bli verklighet nu, eller rättare sagt: Det är redan verklighet.

Jag vill tacka för svaret från Kristoffer Tamsons, men inte minst vill jag såklart tacka för busslinjen, som faktiskt har påbörjats efter att jag lade fram min interpellation. Kanske är det så att man kan lägga en interpellation, få svar på sin fråga och få leverans, helt enkelt. Det är ju fantastiskt! Det kommer i så fall att bli fler interpellationer från mig, kan jag säga.

Men det finns en liten oro i magen, för linjen är nämligen inte permanent. Det är en försökslinje än så länge, till den 14 december. Det finns vissa tecken som tyder på att den inte blir permanent, och man blir ju lite bekymrad om det är så att den kommer att försvinna snart igen.

Precis som Kristoffer skriver i interpellationssvaret står Ekerö inför stora utmaningar när det gäller trafiksituationen. Vi har en ombyggnation av vår enda väg till och från kommunen som snart kommer att leda till att vi tappar ett helt körfält. Det kommer att sätta stor press på våra medborgare i kommunen. Den här linjen är alltså verkligen viktig för oss, för den ger en alternativ resväg både in till stan och söderut.

Ekerö lider fortfarande av de neddragningar som gjordes i T16. Med tanke på att trafiksituationen kommer att fungera sämre framöver behöver vi bättre kollektivtrafik i kommunen, och då inte bara till och från centrum utan också ute i hela kommunen, för det skapar också förutsättningar för fler att välja kollektivtrafik.

Från Ekerö kommun ser vi att det är viktigt att se över den här dragningen. Vi har också svarat att vi inte vill att busslinjen bara går till Fittja, utan vi vill att den ska gå lite längre än så. Den skulle behöva gå till Flemingsberg och Huddinge, så att man kan sammankoppla stora arbetsplatsområden. Det skulle göra att många fler kan välja att åka kollektivt till och från Ekerö. Det skapar ett större arbetsområde för väldigt många fler.

Detta är också något som vi gemensamt i det remissyttrande som Adam Reuterskiöld, som är moderat kommunalråd i Ekerö och här har hela kommunstyrelsen bakom sig, har svarat till landstinget. Vi behöver se över de här möjligheterna framöver. Det är alltså vårt remissvar på T20.

Oron för busslinjen på färjan beror också lite grann på T20. Där saknas nämligen den här bussdragningen helt, vilket gör att vi inte riktigt vet om den kommer att finnas kvar efter årsskiftet.

Anförande nr 22

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, fullmäktige! Det känns alltid väldigt bra att kunna leverera till invånarna i detta län inte bara vad de önskar och behöver utan också vad oppositionen önskar och kräver. Det är nästan så att man kan dra sig till minnes ett gammalt djungelordspråk från Fantomen och göra om det ett regionordspråk: När trafikregionrådet rör sig står oppositionen stilla.

Med detta sagt tackar jag för ett positivt gensvar på mitt interpellationssvar. Efter många års arbete har vi ekonomiskt kunnat lösa detta och få på plats en efterlängtd busslinje mellan Ekerö och Botkyrka på Slagstafärjan. Min ambition är, som jag också uttrycker i svaret, att detta ska bli en permanent del av vår busstrafik och en del av det system som omfattar över 500 busslinjer, 2 200 bussar och 5 000 busshållplatser runt om i vårt län. Detta kommer vi att fortsätta arbeta för, och jag hoppas att det kommer att finnas ett bra underlag – både i att vi här gemensamt tar ansvar för ekonomin och i att vi hoppas att det blir många som reser med denna buss, så att den kan prioriteras i det framtida arbetet.

Jag är övertygad om att den är här för att stanna och kommer att bli ett värdefullt tillskott för bättre förbindelser där de tidigare inte funnits och bättre möjligheter för människor att resa med SL-trafiken i Stockholmsregionen.

Anförande nr 23

M a r i a M u s t o n e n (V): Ordförande, fullmäktige! Det är en väldigt viktig fråga som Socialdemokraterna lyfter fram i interpellationen. Vi välkomnar att busslinje 350 nu är på plats. Vi delar den oro som Hanna Svensson uttryckte för att linjen inte skulle vara permanent, för det är en linje som behövs. Den behövs för att öka Ekeröbornas möjligheter att ta jobb i södra delarna av länet, kanske plugga på Södertörns högskola eller åka och handla i Kungens kurva.

Vägfärjan har blivit ett lyft för Ekerö kommun. Det är på tiden att även de som åker kollektivt kan använda samma möjligheter som biltrafikanterna.

Sedan undrar vi förstås varför det tog så lång tid att få till detta. Det är inte så himla svårt att etablera en busslinje. Det är bara att ta en buss och börja köra, om man förenklar det hela lite.

Vi vill gärna se flera sådana här alternativ, till exempel kopplingar från Ekerö norrut och kopplingar till pendeltågen, som Hanna Svensson redan nämnde, så att man till exempel kan åka till Södertälje på ett lätt sätt.

Anförande nr 24

Karl Henriksson (KD): Fru ordförande! Interpellanten säger att det här är en liten lokal fråga. Men jag vill framhålla att det är en så viktig fråga att vi faktiskt tog upp den och nämnde den i mål och budget för landstinget för ett antal år sedan. Det är alltså en process som har varit prioriterad för oss. Därför är jag jätteglad över att vi nu äntligen har en förbindelse på den här sträckan mellan Ekerö och Fittja, i det här läget.

Det är inte så enkelt som man kunde tro, och det är därför vi nu har en speciallösning på sträckan. Det är alltså inte de bussar som vi hoppas att vi i framtiden ska kunna ha som för närvarande går på den sträckan eftersom man fortfarande inte lyckats lösa alla de tekniska hinder som finns. Det är någonting som vi naturligtvis får se till att man fortsätter att jobba med så att det ska bli en bra och smidig förbindelse mellan Ekerö och Södertörn.

Jag delar Hannas ambition att det så småningom ska bli en direktförbindelse till Flemingsberg, inte bara för att det är en pendeltågsstation från vilken man kan ta sig vidare till Södertälje utan också för att Flemingsberg i dag är ett oerhört viktigt centrum i Stockholmsområdet med ett stort sjukhus, fem olika högskolor och universitet med tiotusentals studenter. Det är också ett nytt arbetsplatsområde där det inom inte så lång tid förmodligen kommer att arbeta bort emot 50 000 människor. Det är naturligtvis viktigt för Ekerö att ha en bra förbindelse till detta nya centrum i södra Stockholm.

Med det sagt ska vi fortsätta att jobba för att det ska bli en så bra förbindelse som möjligt på den sträckan så att Ekerö ska ha goda förbindelser inte bara mot Brommahållet utan också söderut.

Anförande nr 25

Michaela Haga (C): Fru ordförande! Det här är en relevant interpellation av Hanna Svensson från Socialdemokraterna, och det är givetvis glädjande att busslinje 350 sjösattes i augusti. När det gäller Ekerö är det mer än dubbelt så många som pendlar ut från kommunen än som pendlar in, och biltrafikandelen är relativt hög i den delen av regionen. En resa från Ekerö centrum till Huddinge sjukhusområde tar med den här kopplingen, med ett byte, tre kvart i stället för närmare en och en halv timme med den tidigare vägen då man var tvungen att ta sig via de centrala delarna av staden.

Det är därför glädjande att busslinjen har införts, även om det varit en del trassel i infrastrukturen. Nu kör vi med lite mindre bussar, men många Ekeröbor verkar ändå vara tacksamma. Den är uppskattad av kommuninvånarna, och jag hoppas verkligen att den används så att också uppföljningen av busslinjen blir så bra som möjligt. Den nya busslinjen innebär att det är enklare att koppla på den röda linjen från Fittja till Skärholmen och till söderort. Det innebär även snabbare kopplingar för Ekeröborna, vilket gör det möjligt för fler att ställa bilen.

Det kan, som Hanna nämner, på sikt finnas behov av förbättringar, att ha en direktlinje mot Huddinge sjukhusområde med koppling till campus och till KI. Det är någonting som vi får ta i beaktande när linjen utvärderas. Vi behöver även ta i beaktande de ombyggnationer som ska göras på Ekerö i och med starten av byggnationerna av den fjärde filen då trafiksituationen under en längre tid kommer att vara väldigt trängd för Ekeröborna. Också det tar vi i beaktande när vi gör avvägningen i slutet av december.

Ekerö har verkligen en stor potential att använda vattenvägarna, oavsett om det är buss på färja eller pendelbåtstrafik. Antalet resenärer har under sommaren överträffat alla förväntningar vad gäller linje 89.

Anförande nr 26

Hanna Svensson (S): Ordförande! Tack för alla positiva inlägg! Jag har noterat att både Kristdemokraterna och Centern verkar vara positiva till en förlängning av den här linjen, vilket torde kunna göra att den blir verklighet – åtminstone under den här mandatperioden.

Det kanske är så, Kristoffer, att oppositionen ibland har rätt, och det är härligt när också majoriteten kan se det. Jag blir dock lite orolig när du säger att du hoppas att den här sträckningen kan fortsätta att finnas. Om det är någon som har förutsättningar att se till det så är det du. Jag hoppas att du arbetar för att linjen ska permanentas i stället för att bara vara ett försök. Som det ser ut i dag är det så att bussarna är leasade. Busschaufförerna har inget dolt larmsystem, vilket de ska ha. De har heller ingen riktig radiokommunikation i bussarna. Och det finns inte någon ordentlig hållplats för dessa bussar i Fittja, vilket gör att de trängs med den ordinarie busstrafiken där. Det gör det krångligt för både busschaufförerna och för resenärerna. Det råder viss oklarhet där. Vissa bussar går dessutom väldigt fulla, vilket gör att chaufförerna är rädda för att de ska stänga dörrarna framför näsan på någon. Det är såklart ett problem. Det får nämligen bara finnas en person stående i dessa bussar, eftersom de är ganska små.

Jag är glad att vi kommit i hamn med den här speciallösningen, vilket det nu är, men det får inte vara på arbetsmiljöns och resenärernas bekostnad.

När det gäller trasset med infrastrukturen, som nämns, verkar det inte ha varit så trassligt eftersom det gick att lösa med en mindre buss. Jag tycker att trasset mer verkar vara i beslutsvägarna än i infrastrukturen. Tack för svaret!

Anförande nr 27

Regionrådet Tamsöns (M): Ordförande, fullmäktige! Det här är en fråga som det vittnats om krävt en hel del arbete. Jag har själv tillsammans med trafikförvaltningen fört en dialog med kommunen ett flertal gånger och även med Botkyrka kommun.

Vad är det då som har varit så svårt? Hur svårt kan det vara att köra en buss? Sanningen är den att vi sedan länge velat komma i gång med att köra den här bussen, men om man ska köra en buss ombord på en färja måste det finnas ordentliga ramper och bra väginfrastruktur så att bussen kan köra upp på färjan. Om man inte tar hänsyn till det kommer bussen att smälla in varje gång den kör upp på färjan eller från den, och då kommer bussen så småningom att gå sönder. Det betyder att vi kommer att ha bussar som står, trafik som inte går att lita på och dessutom få stora merkostnader som egentligen inte medför någon verklig trafiknytta. Detta har varit den stora utmaningen, och där har vi varit tydliga gentemot bägge kommuner, både Ekerö och Botkyrka. Det har krävt att vi kan göra motsvarande satsning på infrastrukturen så att bussen kommer fram, har bra hållplatslägen och kan köras säkert, detta med omtanke om både resenärerna och bussförarna.

Nu har vi, sedan den 19 augusti, en tillfällig lösning på plats, vilket många här vittnat om. Det är vi glada över. Det har krävt en hel del hårt arbete att få den på plats, och nu hoppas vi att kommunerna levererar det som ankommer på dem så att den här busslinjen kan omvandlas till ordinarie busslinje med ordinarie bussar och med alla de krav som vi ställer på vår ordinarie busstrafik. Det är någonting som jag kommer att jobba för. Jag kommer att ligga på de kommunerna så att det blir verklighet, och jag hoppas att jag har regionfullmäktiges stöd. Det kommer att behövas ett stöd över blockgränserna för att det ska bli möjligt.

Med det som grund kan man sedan diskutera både en utveckling av den här linjen och tillkommande linjer, för det tror jag kommer att behövas. Grunden för allt detta är att jobbet blir gjort inte bara av mig utan också av många andra. Grunden för det är till syvende och sist det arbete som vi lägger ned i den här församlingen.

Förstår vi att långsiktigt finansiera kollektivtrafiken på ett ansvarsfullt och klokt sätt, håller vi ordning och reda på ekonomin som innebär att dessa små men viktiga satsningar kan bli verklighet, eller går vi fram med förslag, interpellationer, motioner och budgetalternativ som lovar allt till alla, där hundratals miljoner ska rulla iväg ofinansierat och gröpa stora hål i kollektivtrafikens ekonomi — därom står alltid striden i den här församlingen. Därom kommer vi också att ha ett antal frågor som vi diskuterar i dag, och där kommer jag alltid att stå på den sidan som säger: Resenärerna först, ordning och reda i ekonomin, ansvarsfull utbyggnad av världens näst bästa kollektivtrafik med sikte på att göra den till världens bästa.

§ 135 Bordlagd interpellation 2019:22 av Veronica Kallander (V) om Motorik- och träningscenter (MTC)

Anförande nr 28

Veronica Kallander (V): Jag har ställt några frågor till Anna Starbrink. Det gäller stängningen av den öppna träningen på Motorik- och träningscenter. Jag har frågat om det fattats några politiska beslut avseende förändringarna i öppettider, jag har frågat om det gjorts någon konsekvensanalys före beslutet och jag har frågat om det gjorts någon uppföljning nu några månader senare; det är över ett halvår sedan som möjligheten till den öppna träningen stängdes.

Jag vill, ordförande, ledamöter och åhörare, tacka Anna Starbrink för det mycket långa svaret. Några av de saker som Anna Starbrink skriver om i svaret vill jag prata om här i dag.

Beslutet att stänga den öppna träningen har alltså inte föregåtts av något politiskt beslut. Det tycks vara en strategi hos koalitionen att delegera stora beslut, särskilt när det drabbar personer med normbrytande funktionalitet, till tjänstepersoner. Det har skett när det gällt begränsningar i färdtjänsten, det skedde när det gällde nedläggningen av Lidingös psykoterapimottagning och det här skett här. Det gör det oerhört svårt att utkräva ansvar.

Anna Starbrink anför i sitt svar att beslutet att stänga den öppna träningen på MTC har varit ”en anpassning av verksamheten för att säkerställa patientsäkerhet, följa krav och ansvar som ingår i verksamheter inom hälso- och sjukvård och till rådande avtal för Habilitering och Hälsa”. Jag undrar: Var är de lagrummen och på vilket sätt har patientsäkerheten ökat?

Den som tränar är helt utan stöd även på ett vanligt gym och löper mycket större risk att skada sig än den som tränar på MTC. Det förekommer dessutom träning i andra former inom habiliteringen helt utan personal, till exempel bad för barn i bassängen på Astrid Lindgren. Dit kan man komma helt själv och träna i bassängen med förälder eller assistent.

Anna Starbrink skriver vidare i sitt svar att någon konsekvensanalys inte har gjorts innan beslutet att stänga den öppna träningen eftersom ”förändringen syftade till att stärka patientsäkerheten och tydliggöra skillnaden mellan habilitering och friskvård för personer med funktionsnedsättning”. Vad menar Anna Starbrink med detta? Om man vill stärka patientsäkerheten måste man väl kunna påvisa vad som brustit tidigare. Tittar man i de patientsäkerhetsrapporter som lämnats in de senaste åren så finns det ingenting som tyder på risker i den tidigare verksamheten på Puffa. En konsekvensanalys gör man ju för att se vilka eventuella risker en omorganisation för med sig.

Slutligen, när det kommer till frågan vad som har hänt med dem som inte längre får lov att träna på MTC, skriver Anna Starbrink: ”Habilitering och Hälsa har ett nära samarbete med Stockholms Stad som tydligt uttalat i sitt uppdrag att de ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar. De arbetar aktivt med att anpassa sina anläggningar ytterligare för att fungera än bättre för personer med funktionsnedsättningar. I de få fall där det inte varit möjligt att hitta fungerande anläggning för patienten i dagsläget, tränar de vidare på Motorik- och träningscenter.” Jag vill säga att det inte är fråga om få fall. Det är många som

tvångats sluta med sin träning mot sin vilja. Att dessa personer skulle ha hittat andra former stämmer inte.

Anförande nr 29

Regionrådet St a r b r i n k (L): Ordförande, fullmäktige! Tack, Veronica Kallander, för din interpellation! För personer med rörelsenedsättning, och som inte tillhör rehabiliteringens målgrupp, är träning och fysisk aktivitet självklart oerhört viktigt. Det handlar förstås om friheten för människor. Gymmet, vill jag betona, är inte alls stängt, vilket man kanske fått intryck av i medierapporteringen. Rehabilitering och Hälsa har däremot reducerat möjligheten att träna helt på egen hand eftersom det inte anses ligga i linje med lagstiftningen inom hälso- och sjukvårdsområdet. Det behövs helt enkelt sjukvårdspersonal, och därför får man numera boka en tid för att träna där. Det beslutet har verksamheten själv fattat.

Jag noterar en efterfrågan på att vi här i fullmäktigesalen ska börja fatta detaljerade beslut om bemanning och tillgänglighet, öppettider och så vidare, för alla våra olika verksamheter. Det är en riktning som jag vill varna för då det självklart måste anpassas efter verksamheternas förutsättningar och patienternas behov. I det här fallet har i alla fall inget detaljerat beslut fattats på politisk nivå, utan det är Motorik- och träningscenter som har anpassat sitt utbud efter den tolkning av lagstiftningen som man gör. Patientsäkerheten handlar naturligtvis om det ansvar som verksamheten måste ta för sina patienter. Därmed tillser man att man har personal på plats vid träning. Det är det som är patientsäkerheten.

Självfallet önskar jag att våra gym runt om i staden skulle ha bättre tillgänglighet än vad en del har i dag. Därför är det bra och viktigt att verksamheten har en dialog med Stockholms stad och andra aktörer för att höja nivån på gymmen i staden så att fler kan träna.

Det går fortfarande bra att komma till Motorik- och träningscenter, men på bokningsbara tider. Fortsättningsvis arbetar man på Motorik- och träningscenter med att hitta möjliga alternativ för dem som friskvården inte riktigt passar för. Det är viktigt och bra att det arbetet görs, men den bild som spridits att träningsmöjligheterna helt har upphört är helt enkelt felaktig. Det tycker jag att patienterna ska känna trygghet med.

Är det så att man behöver mer träning går det bra att antingen fortsätta inom de beslut som redan finns på individnivå eller att ansöka om en ny omgång träning på MTC.

Därmed anser jag att jag besvarat interpellationen.

Anförande nr 30

M a r i t N o r m a s d o t t e r (V): Jag har läst interpellationssvaret och det har väckt en del frågor hos mig som jag tänkte ställa från talarstolen. Bland annat står det i svaret att ”Rehabilitering och Hälsa har reducerat möjligheten att träna på egen hand eftersom helt självständig träning utan översyn av sjukvårdspersonal inte är förenligt med lagarna för hälso- och sjukvård”.

Det låter märkligt. Hur ska dessa patienter få den hjälpen om de blir hänvisade till vanliga gym? Är det förenligt med hälso- och sjukvårdslagen? Om det inte handlar om ett politiskt beslut, vad handlar det då om? Handlar det om personalbrist? Vidare står i svaret att verksamheten har breddats, detta samtidigt som möjligheten till träning har reducerats. Det är lite motsägelsefullt, tycker jag.

Det här är en grupp som redan är begränsad i sitt livsutrymme med nedskärningar i LSS-insatser och så vidare. Detta kommer att begränsa dem ytterligare. Det handlar verkligen om hälsan för dessa människor. Det handlar inte bara om att träna för att komma i form, utan

det handlar om att träna för att komma i bättre fysiskt skick och faktiskt förlänga sitt liv, få bättre livsutrymme, få bättre livskvalitet. Det får vi inte glömma i det här sammanhanget.

Om det inte är ett politiskt beslut kanske det är dags att göra det till ett sådant. Det vore väl önskvärt att tillföra verksamheten mer resurser om det är det som krävs så att de kan fortsätta i sin nuvarande form och att de personer som tränar där även i fortsättningen kan träna som de vill och behöver. Det är viktigt, och det handlar om frihet, som Anna Starbrink faktiskt poängterar i sitt svar.

Anförande nr 31

Veronica Kallander (V): Ordförande! Jag har inte någonstans i min interpellation eller när jag debatterat den här frågan sagt att Motorik- och träningscenter har stängt. Det har jag aldrig påstått. Jag talar om möjligheten att gå dit när man vill, när andan faller på. Precis som vem som helst här i salen kan gå till fritt valt träningskompani och sätta sig på en spinningcykel bör den möjligheten fortsatt finnas även för den här gruppen.

Jag undrar fortfarande vilket lagrum Anna Starbrink hänvisar till när hon försvarar den här begränsningen. Anna Starbrink refererar också till den årliga uppföljning som görs på Habiliteringscenter. Den är helt ensidigt ur Habilitering och Hälsas perspektiv. Eftersom de äger den årliga uppföljningen är det deras perspektiv som blir det rådande. Detsamma gäller kvalitetsregistret CPUP.

Vad är det i en sådan bedömning och vad är det i CPUP som i så fall gör att man får träna när man ska ansöka om extratilldelning av träningsmöjligheter, undrar jag.

Rent tekniskt kanske många kan träna på ett annat gym, men det kan finnas andra skäl till att det inte fungerar. En del är ljud- eller ljuskänsliga, andra har svårt att trängas med andra människor på en begränsad yta, många av oss som använder hjälpmedel har skrymmande hjälpmedel, hjälpmedel som drar in smuts, vilket man inte får göra; då får man bassning på ett vanligt gym. Gränsdragningen mellan friskvård och behandling är också väldigt oklar. Har man en livslång funktionsnedsättning blir man ofta sämre med åren, och då är träning en del i sjukvården för att vidmakthålla de funktioner man har – alltså själva definitionen av rehabilitering.

Bland personer med funktionsnedsättning rapporterade Folkhälsomyndigheten förra året sämre livsvillkor, sämre levnadsvillkor och sämre hälsa jämfört med personer utan funktionsnedsättning. Vårt mål här måste väl vara att förbättra människors hälsa och välbefinnande, inte att försvåra för dem.

Anförande nr 32

Regionrådet Starbrink (L): Ordförande! Låt mig först svara Marit. Om det inte är ett politiskt beslut, vad är det då, undrade hon. Det är ett verksamhetsbeslut, en bedömning som verksamheten gör, att man utifrån gällande lagstiftning i den här verksamheten, som lyder under hälso- och sjukvårdslagen och patientsäkerhetslagen, är skyldig att säkerställa att man har kompetens på plats.

Att man kan träna på andra gym beror naturligtvis på att de inte lyder under hälso- och sjukvårdslagen eller patientsäkerhetslagen. Det viktiga tycker jag är att det arbete som inlett tillsammans med patientorganisationerna, Stockholms stad och olika gymverksamheter fortsätter för att möjliggöra att fler ska få tillgång till träning.

Sedan finns det, vill jag betona, fortfarande alla möjligheter att träna även på Motorik- och träningscenter men då på bokade tider. Jag tycker att det vore underbart om alla gym i staden, i regionen, i länet vore tillgängliga. Så ser det inte ut i dag, jag är fullt medveten om

det. Det är ett arbete som vi får driva på. Det är förstås inte rimligt att människor med olika former av funktionsvariationer ska uppleva diskriminering.

Anförande nr 33

Veronica Kallander (V): Ordförande! Jag undrar fortfarande vad det är för skillnad mellan Motorik- och träningscenter och till exempel badträningen på Astrid Lindgren. Där får man helt uppenbart lov att träna ensam. Det undrar jag över.

Sedan undrar jag fortfarande över lagrummet. Jag tycker inte att jag fått något svar på det. Men hänvisning till det undrar jag också om man under alla dessa år som Motorik- och träningscenter funnits, och före det Puffa, tränat olagligt.

Anförande nr 34

Regionrådet Starbrink (L): Det är patientsäkerhetslagen och hälso- och sjukvårdslagen som den verksamheten lyder under. Det handlar om att ifall man har verksamhet, i det här fallet gymmet, behöver man ha personal på plats. Det är en patientsäkerhetsfråga.

§ 136 Bordlagd interpellation 2019:25 av Jens Sjöström (S) om plattformbarriärer

Anförande nr 35

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Låt mig börja med att tacka ansvarigt miljö- och kollektivtrafikregionråd Tomas Eriksson för svaret på min interpellation. Det är ett svar som givetvis förpliktar eftersom historien med plattformsdörrar har många år på nacken men det är också ett svar med vissa brister, tycker jag, då det visar att man inte tar sikte på den långsiktiga fortsatta utvecklingen.

Plattformbarriärer, eller som vi i dagligt tal brukar kalla dem plattformsdörrar, i Stockholms kollektivtrafik har diskuterats under ganska lång tid, inte minst gäller det den spårbundna trafiken i vårt län och då främst tunnelbanan. Därför är det glädjande att det nu, av svaret att döma, blir ett fullskaletest i, som jag förstår det, Åkeshov och på Medborgarplatsen med start sommaren nästa år.

Det här är en viktig fråga av flera skäl. Främst finns här en säkerhetsaspekt med tanke på alla de resenärer som dagligen trängs på överfulla perronger. Bland dessa resenärer är framför allt de med olika typer av funktionsnedsättning en viktig grupp, exempelvis de med synnedsättning. Men plattformbarriärer är också viktiga för att förebygga självmord. Varje år dör ungefär tio personer genom påkörning av olika skäl. Samtidigt förbättrar plattformsdörrarna, vilket många av oss vet av erfarenhet, ljudkvaliteten för våra resenärer.

Redan 2012 fanns det tankar på att införa plattformsdörrar i samband med att upphandlingen av nya fordon skulle ske. Frågan tog fart och 2015 genomfördes ett första mindre test på Åkeshovs station där man kunde testa utomhusmiljön. Testet avslutades och 2017 skulle ytterligare tester göras. Upphandlingen avbröts då på grund av bristande konkurrens; det var för få anbudsgivare. Sedan dess har det varit tyst kring frågan.

Jag kan ha förståelse för att man först vill göra tester. Jag kan också ha förståelse för att man avbryter upphandlingen då det är för få anbudsgivare. Tänk om man hade gjort detsamma när det gällde Nya Karolinska! Det jag inte kan förstå är varför man hela tiden förhåller frågan och varför en långsiktig plan för att bygga ut plattformsdörrar på de tio femton viktigaste stationerna i vårt tunnelbanesystem inte tas fram. Det har ofta hänvisats till att vi behöver mer kunskap, men det finns att finna internationellt. Redan 1961 införde Sankt Petersburg plattformsdörrar och blev därmed först i världen, Singapore installerade sina glasdörrar 1987

och i Stockholm har vi sedan Citybanan öppnade plattformsdörrar i pendeltågstrafiken på stationerna Stockholms City och Odenplan.

Jag är glad att du, Tomas Eriksson, i ditt svar på mina frågor tydliggör att det nu är fråga om ett projekt och inte en studie, som det varit tidigare. Jag är även glad för att du är tydlig med att installationerna ska vara klara till sommaren nästa år. Men vad innebär det när du skriver att det ska vara ett långtidstest? Är det resten av mandatperioden? Är det fem år? Är det tio år? Jag kan konstatera att budget bara finns för testverksamheten nästa sommar.

Anförande nr 36

Regionrådet Eriksson (MP): Tack så mycket för frågan, Jens Sjöström! Jag kan konstatera att du ställt ett antal frågor till mig och att du verkar nöjd med svaret på vissa av dem, bland annat när försöket med plattformsbarrärer i tunnelbanan kommer att genomföras. Precis som jag på ett tydligt sätt skriver i svaret har vi avsatt 101 miljoner kronor i budgeten för att genomföra ett fullskaletest, och det ska genomföras till sommaren 2020. I svaret sägs också att vi nu är redo att påbörja en upphandlingsprocess kring detta. Det tycker jag är ett viktigt besked att kunna ge i denna sal.

Det andra beskedet, som jag också tycker är viktigt, gäller svaret på din andra fråga, det vill säga vilken dialog som förts med resenärer och funktionshindersorganisationer kring dessa försök. Där är svaret att plattformsbarrärer i tunnelbanan naturligtvis är av stort intresse för dessa organisationer. Det är också, precis som du säger, en viktig åtgärd då det gäller suicidprevention med mera. Därför har vi inför försöket fört en ganska intensiv dialog med dessa organisationer.

Jag har svårt att uttala mig om historien eftersom många av besluten fattades före min tid som ansvarigt regionråd för tillgänglighetsfrågor i kollektivtrafiken. Men jag kan konstatera några saker utifrån det du säger i ditt inlägg, för verkligheten är kanske inte fullt så enkel, Jens Sjöström.

Om vi ska ta fram en tids- och genomförandeplan för utbyggnaden av plattformsbarrärer i kollektivtrafiken tror jag, om jag ska vara helt ärlig, Jens Sjöström, att vi har anledning att återkomma till varandra och diskutera finansieringen av utbyggnaden. Vi har nu avsatt 100 miljoner kronor för att kunna genomföra ett test. Det testet ska naturligtvis inte pågå i evighet. Vi ska genomföra testet och dra lärdomar av det med målsättningen att genomföra en långsiktig utbyggnad. Vi kan konstatera att det nu handlar om 100 miljoner för ett test, en utbyggnad av två stationer. Om vi utifrån den summan drar det hela till att gälla tunnelbanenätets alla 100 stationer har vi en investering på 5 miljarder, och i så fall behöver vi diskutera hur pengarna ska komma fram. Där tror jag att även du, Jens Sjöström, blir svaret skyldig beträffande hur de ekonomiska medlen ska tas fram.

Anförande nr 37

Regionrådet Sehlín (V): För Vänsterpartiet är plattformsväggar, plattformsdörrar, en högt prioriterad fråga. Vi har lyft den i flera forum, och vi har majoriteten med oss eftersom det är inskrivet i budget 2019. Det är synd att testet inte kommer i gång 2019 men väldigt bra att det kommer i gång 2020. Vi har historiskt testat dessa dörrar, om än i mycket liten skala, på Åkeshovs station, längst bort på perrongen i tre olika nivåer.

Vi lyfter fram plattformsväggar just utifrån de saker som Jens lyfter fram i sin interpellation. Det handlar om säkerhet för resenärerna. Vi vill att kollektivtrafiken ska bli förstahandsvalet för fler resenärer, att fler ska våga åka med kollektivtrafiken, att kollektivtrafiken ska vara säker för fler. Det gäller inte bara människor med funktionsvariationer utan också barn, unga, människor som reser med bagage. Framför allt är det väldigt trångt på många stationer.

Det vore bra om det redan i dag fanns en plan för hur man hanterar dessa farliga och trånga stationer. Jag tänker främst på Slussen, T-Centralen och kanske även Gullmarsplan och eventuellt också Fridhemsplan och Alvik. Vi har föreslagit att tio stationer ska pekats ut som de mest farliga och trånga stationerna och att plattformsdörrar ska sättas upp på försök på dessa stationer.

Jag är helt med på den diskussion som Tomas Eriksson för, att det är en jättestor investering. Ska vi vara realistiska och allvarliga i vår ambition att sätta upp plattformsväggar måste vi ha en investeringsplan för det. Det är bra med fullskaleförsök, men jag tror att vi är i det läget att vi kan säga att det är en nödvändighet för vårt kollektivtrafiksystem. Därför bör det redan nu tas fram en investeringsplan för dessa investeringar. Den behöver kanske inte gälla för alla 100 stationer på en gång men för de stationer som är mest utsatta för trängsel.

Nu är Citybanan en helt annan anläggning med Trafikverket som byggherre, men jag tror att det finns lärdomar att dra av den. Det handlar ju också om själva miljön på stationerna, bland annat buller och säkert även partiklar och sådant. Jag tror därför att det redan i dag finns ganska mycket att ta på för att se över den långa investeringsplanen. Det är bra att frågan lyfts fram, speciellt inför kommande budget, och jag vill tacka Jens för en bra interpellation.

Anförande nr 38

Fredrik Wallén (KD): Herr ordförande och fullmäktigeledamöter! Det är roligt att det verkar råda ganska stor konsensus i salen om förträffligheterna med plattformsbarrärer. Samtidigt vill jag framhålla regionrådet Tomas Erikssons svar om nödvändigheten av att ta höjd för frågan. Dels har vi de stora kostnaderna som det skulle innebära att få plattformsbarrärer överallt, dels har vi en mängd andra saker att ta hänsyn till, såsom drift, funktionalitet och annat.

Förträffligheterna med systemet är många. Låt mig passa på att lyfta fram att det finns breda trygghets- och säkerhetsfördelar med dessa barrärer. På de stationer där det finns plattformsbarrärer försvåras spårspringet, vilket är en stor anledning till framför allt långa och komplicerade förseningar i dagens tunnelbanetrafik när vi kan få ställa in trafiken i kanske flera timmar.

Jag som jobbar mycket med färdtjänstfrågor får varje vecka förklarat för mig av färdtjänstresenärerna, några av de 70 000 som vi har i vårt län och som på väldigt goda grunder under överskådlig tid kommer att behöva taxiresor och specialfordonsresor i vissa sammanhang, att man i många sammanhang både kan och vill åka med den allmänna kollektivtrafiken, men beroende på just trängselsituationen, hur det kan se ut framme vid plattformen, vågar man inte åka kollektivt, och kan kanske inte heller rent praktiskt göra det. Plattformsbarrärer skulle innebära stora fördelar för dem.

Om vi ska nå fram med den reformen kommer det att ta tid, det är jag övertygad om, och därför är det bra att vi nu går in i ett fullskaleprojekt. Jag tillhör dem som under förra mandatperioden med stort intresse följde försöket. Jag var flera gånger på Åkeshovs station och tittade på barrärerna där. Det kommer att ta tid, och det kommer sannolikt att kosta mycket pengar. När vi så småningom hamnar i den diskussionen tror jag att vi måste tänka till ordentligt, för då genomför vi faktiskt en stor reformering av hela vårt tunnelbanenät och sannolikt även pendeltågsnät. Det kommer att påverka utformningen av vår kollektivtrafik för mycket lång tid framöver, faktiskt för alltid. Våra plattformsbarrärer kommer ju inte att vara där tillfälligt utan vi strukturerar i så fall om hela vår kollektivtrafik med plattformsbarrärer som ska fungera för nästa och nästa generations tåg, som ska fungera i vår kollektivtrafik även om hundra år.

Ur det perspektivet får jag i min färdtjänstpolitiska roll frågor om det praktiskt taget varje vecka, och jag är tacksam för regionrådet Tomas Erikssons svar som lyfter upp denna problematik. Även ur färdtjänstnämndens perspektiv ser vi fram emot fullskaleprojektet som vi naturligtvis kommer att följa med mycket stort intresse.

Anförande nr 39

Michaela Haga (C): Herr ordförande! Det här är en fråga som vi inte bara drivit på politiskt håll utan en rad funktionshinderorganisationer har också lyft fram den under flera år för att öka tryggheten och säkerheten när personer reser kollektivt. Tack därför för en bra interpellation, Jens!

Det är oerhört viktigt att funktionshinderorganisationerna är med i den fortsatta dialogen. Det är ingen som har någon annan åsikt om det. Vi ser ett ökat behov av plattformsdörrar när allt fler åker kollektivt. Det blir trängre och trängre på plattformarna under rusningstrafik. Det är trångt. Tillgänglighetsfrågorna är därför otroligt viktiga att ha med i det fortsatta arbetet.

Jens nämnde en rad faktorer som känns viktiga i det här sammanhanget: Vi ska minimera riskerna för spårspring, minska antalet suicidfall i kollektivtrafiken samt minska antalet fallolyckor, som är en realitet i dag. Att förbättra luftkvaliteten är också viktigt att ha med som en folkhälsoaspekt. Om vi kan skapa en säkrare och tryggare miljö i kollektivtrafiken kan vi säkert också få fler att resa kollektivt.

Centerpartiet har länge sett positivt på ett införande av plattformsdörrar, plattformsbarrärer. Det är en fråga som fortsatt är viktig, men Tomas lyfte även fram kostnadsbilden. Det är en enorm kostnad, vilket inte minst internationella implementeringar av plattformsdörrar visar. Det handlar om en oerhört hög kostnad. Att vi från den blågröna koalitionen nu genomför de två pilotförsöken ser jag som otroligt positivt, och jag ser fram emot en fortsatt utveckling av dem.

Anförande nr 40

Regionrådet Sjöström (S): Herr ordförande, ledamöter och åhörare! Jag har inte pratat om hundra stationer, Tomas, utan om de tio femton viktigaste stationerna där trängseln är som störst och därmed också säkerhetsproblematiken är som störst. Där bör vi lägga ansatsen. Jag inser, precis som du, att det är fråga om väldigt mycket pengar om vi ska lägga om hela systemet.

Man kan hävda att det naturligtvis finns tekniska utmaningar då perrongerna har olika förutsättningar och om en eller flera tågtyper används. Men det finns också olika varianter av lösningar. Det finns till exempel vertikala dörrar, sådana som passar flera tågtyper. Det gör dock inte saken bättre om det inte görs en långsiktig plan för införandet. Man kan givetvis hävda att det kommer att kosta ganska mycket pengar att bygga ut plattformsdörrar i systemet. Tidigare undersökningar har bekräftat kostnader på någonstans kring 50 miljoner kronor per perrong. Ja, det är sant, men gör det saken bättre, och den långsiktiga planeringen bättre, att inte ta fram en långsiktig plan och budget för införandet? Jag tror inte att vi behöver göra några långtidstester — jag skulle gärna vilja höra ansvarigt regionråds åsikt om hur länge testet ska pågå — utan snarast skrida till verket med handlingsplanen.

Jag har haft kontakt med Synskadades Riksförbund och kan konstatera att organisationer från funktionshindersrörelsen inte känt sig involverade i någon större utsträckning. De har mer känt sig informerade. Om vi ska ha en funktionell utformning av våra stationsmiljöer underlättar det för alla om de som besitter kunskap om och är beroende av dessa säkra miljöer, och som har erfarenheter som behövs för att vi inte ska göra misstag, för att vi inte ska missa viktiga delar i införandet av plattformsbarrärer, är med i det arbetet. Det är viktigt

att dessa organisationer inte bara blir informerade utan också känner sig involverade. Det är en uppmaning som jag vill skicka med.

Jag litar på din ambition och vilja i det här arbetet, Tomas, definitivt, men jag förväntar mig att vi tar frågan vidare i en långsiktig plan och budget så att vi inte stannar vid ytterligare en testverksamhet.

Anförande nr 41

Regionrådet E r i k s s o n (MP): Om representanter för dessa organisationer känner sig involverade eller informerade är svårt för mig att recensera. Det kanske skiljer sig åt lite. Jag kan konstatera att en dialog kring införandet förs, och naturligtvis är det så att alla tankar, synpunkter och idéer om på vilket sätt det ska genomföras är välkomna och ska tas om hand. Men jag vill också förklara varför jag tycker att det är viktigt att man genomför ett fysiskt test på åtminstone sex månader, kanske upp till ett år, innan man skrider till verket eller ens kan göra en fullständig, långsiktig plan.

Om vi jämför stopptider för de dörrar som finns på T-Centralen för pendeltågen är tiden för de dörrar och de tåg som står inne på perrongen nästan dubbelt så lång som för våra genomsnittliga tunnelbanetåg som står inne. Plattformdörrar som är installerade i tunnelbanan måste alltså öppnas och stängas i en betydligt snabbare takt än de dörrar som finns på T-Centralen. Om de inte gör det, om vi skulle införa samma stopptider på perrongerna i tunnelbanan som de som vi har för pendeltågen på T-Centralen, skulle det påverka restiden från ena änden till den andra med flera minuter och därmed kapaciteten i hela tunnelbanesystemet. Det blir ett stort problem även om tiden som förlängs på varje station är väldigt kort.

Det är bra att Jens Sjöström nu säger att det är de tio femton mest trafikerade stationerna, eller farligaste stationerna, som vi ska börja med, men om vi ska ta fram en långsiktig plan måste ambitionen vara att det är någonting som vi ska titta på i hela systemet.

En annan anledning till att vi behöver genomföra ett test under avsevärd tid är för att säkerställa att vi har ett system som klarar alla olika typer av väder som vi har, och att väder kan ställa till bekymmer i kollektivtrafiken tror jag att det råder fullständig enighet om i den här salen.

Anförande nr 42

Regionrådet S e h l i n (V): Herr ordförande! Också vi har föreslagit att det framför allt är de tio femton stationerna med mest trängsel som ska vara högst prioriterade, men med tanke på prognoserna om en befolkningsökning och trängseln som hela tiden ökar i kollektivtrafiken kommer det säkert att behövas plattformbarriärer på fler stationer, och det kommer att bli en stor investering.

Det som Tomas lyfter fram om snabba stängningar vid på- och avstigningar på tunnelbanan är absolut ett viktigt behov. Förhoppningsvis kommer försöket att göra det lite tydligare för oss inför beslut så att vi vet vilken sorts barriärer eller dörrar som behövs samt vilken teknik som behövs. Det är också viktigt att försöken sker på en utomhusstation och en inomhusstation så att vi ser hur väder och vind påverkar dörrarna och vilka olika behov som finns.

Anförande nr 43

M a r t a A g u i r r e (V): Jag har följt debatten med stort intresse. Som i grunden lokförare på pendeltågen och numera också tågvärd välkomnar jag den här debatten. Tack för en bra interpellation, och tack för ett bra svar!

Det jag vill skicka med är: Titta gärna på Citytunneln och de misstag och de bra saker som gjordes där. I dag fungerar systemet ganska bra, men i början hade det en del barnsjukdomar. Det har all ny teknik som implementerats i kollektivtrafiken haft, inte minst de nya tågen. När ni tittar på detta är det jätteviktigt att ni lyfter in oss som jobbar med, och ska jobba med, dessa system så att vi är med från början. Mycket av den problematik som kom med Citytunneln berodde på att de grupper som skulle arbeta med det kom med i ett väldigt sent skede. Det blev mycket kostsamt att ändra på de saker som redan hade börjat byggas på.

Jag tackar än en gång för debatten och skickar med: Glöm inte organisationerna, framför allt de fackliga organisationerna, som ska jobba där.

§ 139 Frågestund

Fråga 1

Anförande nr 44

Meeri Vasberg (S): Socialdemokraterna upplåter ju alltid den första fullmäktigefrågan till folket, det vill säga invånarna i vårt län, och något som människor har hört av sig till vårt parti om. Det är en fråga som de vet att vi ställer till den styrande regionmajoriteten. Den här gången handlar det om Berga naturbruksgymnasium.

Som kommunstyrelsens ordförande i Haninge får jag ofta frågan vad som ska hända, om det blir någon försäljning och vad som händer med utbildning och fastigheter. För egen del ser jag Berga som en tillgång för hela regionen, och jag hoppas att regionledningen också ser värdet av både platsen och verksamheten.

I tider när vi åter talar om uthållighet vad gäller livsmedelsproduktion blir utbildning och fortbildning inom de agrara näringarna ännu viktigare. Jag hoppas därför att verksamheten ska värnas och utvecklas i samförstånd med olika lokala intressen i närheten. Därför frågar jag dig, Charlotte Broberg: Kommer ni att säkerställa en långvarig, fortsatt utbildning vid Berga naturbruksgymnasium även vid en försäljning?

Anförande nr 45

Regionrådet Broberg (M): Tack för frågan, Meeri! Vi har en försäljningsprocess som är i full gång. I den försäljningsprocessen har vi också ställt krav på att en ny aktör måste fortsätta bedriva verksamheten i minst tre år. Det är de formella delarna i detta. Vi hoppas naturligtvis att en ny aktör kommer att bedriva verksamhet betydligt längre än så. Det är också min fasta övertygelse att en fristående skolaktör är mycket bättre på att bedriva ett framgångsrikt gymnasium än Region Stockholm.

I slutändan är det upp till hur många elever som vill gå på skolan. Det är alltid detta det handlar om i slutändan. För naturbruksgymnasiernas del låg man på ungefär 4 000 sökande nationellt år 2006, alltså i hela Sverige, och sedan sjönk det ganska drastiskt. Vi har under några år varit nere på 2 500 sökande nationellt. Nu har det dock ökat igen, så vi närmar oss nu 3 500. Men naturligtvis handlar det om hur många elever som söker sig dit.

På Berga är det en positiv elevutveckling för närvarande. Bara i nu i höstas fick man 40 nya elever, och det innebär att skolan nu har 185 elever. Jag tror också att en ny ägare som går in har ett långsiktigt perspektiv och är intresserad och vill bedriva skola betydligt längre än de tre år som vi ställer krav på. Jag ser alltså väldigt positivt på att vi får en ny ägare på Berga naturbruksgymnasium.

Anförande nr 46

Meeri Vasberg (S): Tack för svaret, Charlotte! Jag hoppas precis som du att vi verkligen hittar långsiktiga aktörer. När vi börjar tala mer och mer om hållbarhet på riktigt är det inte rimligt att en region som Stockholm skulle stå helt utan utbildningsmöjligheter på det viktiga agrara området. Därför är det glädjande att höra att ni har valt att ställa krav på inte bara två års verksamhet utan tre år.

Jag hoppas att det också innebär att det är en utbildning inom de agrara områdena. De bedrivs ju olika typer av naturbruksutbildningar som kanske inte riktigt lever upp till att täcka de kompetensförsörjningsbehov som finns inom den här branschen.

Hur maten kommer på bordet är det få som bryr sig om, ända fram till den dag då det inte finns en ny generation bönder, fiskare eller trädgårdsarbetare. Men jag tackar så mycket för svaret och vill förära dig två stycken solrosor från Berga naturbruksgymnasium!

Anförande nr 47

Regionrådet Broberg (M): Tack så hemskt mycket! Du får hälsa och tacka Berga naturbruksgymnasium.

Vad gäller de olika delarna av utbildningen kan jag lägga till lite. Vi vet redan i dag att det är svårt att få sökande just till den del som handlar om jordbruk och naturbruk medan delar med till exempel hästinriktning är väldigt populära. Det är faktiskt tack vare dem som skolan överlever i dag. Annars är elevantalet alldeles för litet.

Men vi hoppas på en positiv utveckling även i denna del. Stort tack också till medborgarna som ställer frågor!

Fråga 2

Anförande nr 48

Catarina Wahlgren (V): Ordförande, fullmäktige! Upphandlingen av röntgen och laboratoriemedicin skedde under 2017 och trädde i kraft i februari i år. Det var det multinationella bolaget Unilabs, med 1,3 miljarder i omsättning och 180 miljoner i vinst 2018, som kammade hem avtalet för halva röntgenuppdraget och hela laboratorieuppdraget genom att lägga ett anbud som var 40 procent lägre än övriga anbud.

Från Vänsterpartiet ansåg vi och anser alltjämt att detta anbud är orealistiskt och att verksamheten får svårt att hålla samma kvalitet med en så stor sänkning av kostnaderna då det också ska kunna ge vinst åt företaget. Nu har det också visat sig vara problem. Det handlar om tre månaders väntan på provsvar om misstänkt cancer, sammanblandning av patienter vid provtagning, prover för klamydia som får tas om, provmaterial som har slarvats bort och så vidare. Vår fråga är därför: Anser du fortfarande att det var rätt beslut att anta Unilabs anbud?

Anförande nr 49

Regionrådet Starbrink (L): Ordförande! Tack för din fråga, Catarina Wahlgren! Vi ser givetvis mycket allvarligt på den situation som har uppstått med väntetider inom lab och röntgen, precis som du belyser. Inga patienter ska behöva vänta mer än nödvändigt på sina provsvar.

I de upphandlingar som görs i Region Stockholm och hälso- och sjukvårdsnämnden ställs alltid skarpa skall-krav, bland annat på kvalitet och ledtider. Givet att anbudsgivarna uppfyller dessa skarpa krav kan regionen anta det mest ekonomiskt fördelaktiga anbudet.

Upphandling är på många sätt ett effektivt sätt att använda skattemedel. Kan vi dessutom få mer verksamhet för medlen är det bra.

I det här fallet ser vi tydligt att de inte levererar det de ska. Men lagen om offentlig upphandling öppnar inte för att vi ska göra den typen av tolkningar och välja bort en verksamhet som kan visa att den lever upp till kraven men lägger ett ekonomiskt lågt anbud. Då ställs i stället krav på att vi ska undersöka hur företaget avser att leva upp till kraven. Just en sådan fördjupad undersökning här hälso- och sjukvårdsförvaltningen gjort och fått svar som man bedömde vara rimliga och adekvata. Därmed är det inte mycket annat som hälso- och sjukvårdsnämnden eller annan upphandlande verksamhet kan göra än att anta det anbud som finns.

Men det är klart att i den situation vi nu befinner oss i kan ingen vara nöjd med det som det här företaget levererar. Det pågår ett idogt arbete med att säkerställa att de snabbt betar av köerna och att patienterna så fort det bara är möjligt ska få sina provsvar. Det är oerhört viktigt, inte minst vid misstanke om allvarlig sjukdom.

Anförande nr 50

C a t a r i n a W a h l g r e n (V): Tack, Anna, för svaret! När man skulle göra upphandlingen var Vänsterpartiet också med på en upphandling, men vi var mot att anta anbudet från Unilabs eftersom vi redan då ansåg att det var alldeles för lågt.

I dag har vi ändrat oss och tycker att sådan här verksamhet inte ska upphandlas. Det hade varit viktigt att ha den här verksamheten i egen regi och snabbt kunna åtgärda de problem som har uppstått. Det är en katastrof för patienterna, och det måste också bli kännbart för det stora företag som gör pengar på detta. Med ett stort antal allvarliga brister och prover som fortfarande ligger ohanterade sedan i juni krävs det åtgärder från politiken, som också har ansvar för detta.

Även om det kändes rätt och tryggt för dig då, Anna, säger du att det inte känns så i dag. Skulle du kunna tänka dig att häva avtalet med Unilabs?

Anförande nr 51

R e g i o n r å d e t S t a r b r i n k (L): Ordförande! Det är för tidigt att svara på om man ska häva avtalet eller inte. Nu ligger allt fokus på att se till att patienterna får de besked de behöver från sina labbprov.

Om den röra som Unilabs står för beror på deras låga anbud eller inte är det lite för tidigt att uttala sig om, men vår sjukvårdsdirektör har beslutat tillsätta en extern granskning för att utreda hur upphandlingen genomförts och hur uppföljningen av avtalet hanteras. Det ger väl en del svar på om vi kan förbättra upphandlingsaktiviteterna framöver. Men att i dag dra några tvärsäkra slutsatser om avtalets framtid är en för tidigt väckt fråga. Den lär återkomma i hälso- och sjukvårdsnämnden.

Fråga 3

Anförande nr 52

G a b r i e l K r o o n (SD): Herr ordförande! Jag hade nyligen ett mycket intressant samtal med en kvinna som hade sjukdomen systemisk mastocytos. Om ni inte har hört talas om denna sjukdom ska ni inte vara oroliga. Det är nämligen färre än en på 10 000 som har den i Sverige. Men för henne innebar det att hon fick uppsöka en akutmottagning minst två gånger i veckan på grund av kraftigt försvårad andning, ibland själv, ibland i ambulans.

Även om denna sjukdom är sällsynt är faktiskt inte sällsynta sjukdomar i sig så värst sällsynta. I Stockholmsregionen finns det nämligen närmare 50 000 personer med olika diagnoser. Efter samtal med flera patienter som fått sällsynta sjukdomar blev jag uppmärksam på de strukturella problem i vårdkedjan som dessa patienter upplever. I dag hamnar denna grupp utanför de standardiserade vårdförloppen, vilket innebär att läkare ofta inte har vare sig tid eller ekonomiska incitament för att ta hand om dem, vilket gör att de bollas runt i systemet.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga dig, Ella Bohlin, om du som regionråd är nöjd med Region Stockholms vårdkedja för individer med sällsynta sjukdomar.

Anförande nr 53

Regionrådet B o h l i n (KD): Ordförande, presidium, ledamöter! Jag vill tacka Gabriel Kroon för frågan. Det slog mig att vi inte så ofta diskuterar dessa sjukdomar i fullmäktige. Jag tror att det vore bra om vi fick en ändring på det. Jag har också träffat flera patienter som lider av ovanliga och sällsynta sjukdomar och diagnoser.

Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att kräva att en enskild läkare eller en enskild vårdenhet ska ha fullständig kunskap om alla de sjukdomar som finns. Anledningen till att det ser ut som det gör är just att de är väldigt ovanliga.

Patienter med sällsynta diagnoser har sjukvårdsbehov direkt kopplade till sin grundsjukdom, men de insjuknar också i vanliga sjukdomar och har en ökad risk för komplikationer på grund av grundsjukdomen. Därmed är inte sagt att vi inte har vård och behandling för dem som lider av sällsynta sjukdomar, för det har vi.

Jag tror att det som behövs i primärvården är mer kunskap. Nu ställer vi om till en kunskapsstyrningsorganisation, där vi i regionen ska spegla den kunskapsstyrning som man har byggt upp på nationell nivå genom att vi inrättar regionala programområden.

Det finns ett Centrum för sällsynta diagnoser, CSD, på Karolinska Universitetssjukhuset. De har visserligen inget vårduppdrag, men de ska verka för att personer som har sällsynta diagnoser får möjlighet till omsorg, diagnos och behandling. De ska också sprida kunskap och bidra lokalt, regionalt och nationellt med spridningen av kunskap till hela hälso- och sjukvården.

Patienter som lider av sällsynta diagnoser tas om hand på olika vårdnivåer, dels inom den högspecialiserade vården för att deras diagnos kräver det, dels hos vårdgivare inom specialistvården, primärvården, psykiatrin, habiliteringen och tandvården. Jag kan inte säga att vi har en samlad struktur där vi skulle kunna inrätta en kedja för de här patienterna, för det är för komplicerat att överblicka.

Anförande nr 54

G a b r i e l K r o o n (SD): Jag tackar fört svaret och konstaterar att det finns en samsyn i de här frågorna och också en gemensam syn på problembilden. Jag tror framför allt att de ekonomiska incitament och system som gör att vårdcentraler och specialistmottagningar har möjlighet att avsäga sig ansvaret för särskilt vårdtyngda patienter är ett stort problem.

Men jag tror även att det finns flera goda förslag för att råda bot på problemen i systemet. Exempelvis kan vi se en patientansvarig läkare eller möjlighet att utveckla Centrum för sällsynta diagnoser med kanske ett möjligt vårduppdrag. På sikt tror jag att ett bättre omhändertagande av sällsynta diagnoser skulle medföra färre onödiga specialistbesök och även vårdbesök över lag. Detta skulle i sin tur avlasta den tunga specialistvården och korta väntetiderna.

Jag hoppas slutligen att en ytterligare översyn görs av dagens system med särskilt fokus på att uppnå särskilda vårdförlopp för individer med sällsynta sjukdomar för att separera dessa från till exempel kroniker.

Anförande nr 55

Regionrådet B o h l i n (KD): Ingen vårdgivare vare sig får eller ska avsäga sig ett vårduppdrag. Det är ett ansvar. Det är vad våra avtal kräver, och det står också i hälso- och sjukvårdslagen. HSF har fått ett uppdrag av HSN att titta vidare på den här frågan och arbeta med en struktur.

Jag kan se några saker inför framtiden. Vi skulle kunna tänka oss en enhet, ett centrum för sällsynta diagnoser. Det skulle kunna vara knutet till exempelvis Akademiskt specialistcentrum. Jag tror också att det är viktigt att man samverkar mellan olika vårdgivare och olika vårdnivåer inom den befintliga vårdstrukturen, som psykiatri, primärvård, rehabilitering och inte minst den högspecialiserade vården, som ofta tar hand om de här patienterna.

Man kan också tänka sig en modell med ett tilläggsuppdrag för husläkarverksamheterna för flerfunktionsnedsatta. Man skulle kunna få ett specialuppdrag och bli mer specialiserad på just denna typ av sjukdomar.

Men detta arbete är också avhängigt av den nationella kunskapsstyrningen. Som sagt arbetar HSF med att vi ska kunna spegla den.

Fråga 4

Anförande nr 56

Regionrådet A l k u r d i (S): Region Stockholm har drabbats av ännu en skandal till följd av ogenomtänkta beslut från majoriteten. Den här gången är det Unilabs som står i centrum, då de har låtit patienter i Stockholm med misstänkt cancer få vänta i flera månader på provsvar och röntgentider. Ni har säkert alla läst i tidningen om hur flera läkare berättar om att kvalitetsbrister har uppstått och att prov har behövts tas om.

De vinnande anbuderna från Unilabs låg mer än 40 procent under den dåvarande kostnaden för tjänsten. Nu ser vi konsekvensen av att man vill spara pengar på bekostnad av befolkningens hälsa. Därför ställer jag frågan till ansvarigt regionråd: Tycker du i efterhand att det var klokt att pressa priset i den omfattning som skedde vid upphandlingen av Unilabs?

Anförande nr 57

Regionrådet S t a r b r i n k (L): Ordförande! Tack, Talla! Det blir naturligtvis samma svar till dig som på den tidigare frågan om Unilabs. Det har gjorts en korrekt upphandling där starka krav på kvalitet, ledtider och så vidare har ställts. De anbudsgivare som lever upp till de högt ställda kraven kan sedan tilldelas uppdraget utifrån det anbud som är mest fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt.

Även vår hälso- och sjukvårdsförvaltning och vi själva reagerade på att anbudet var lågt, och därför ställdes kontrollfrågor som gav betryggande svar. Därmed måste nämnden naturligtvis – detta känner du ju till eftersom du är väl förtrogen med lagen om offentlig upphandling – anta det anbudet.

Betyder då detta att vi är nöjda med vad Unilabs har levererat? Självklart inte. Det är en skandal att en vårdgivare slarvar på det här sättet och utsätter patienterna för risk. Nu ligger

allt fokus på att säkerställa att köerna arbetas bort och att patienterna får de besked de behöver få efter sina prover.

Men det är klart att vi måste analysera framåt också. Hur ska vi hantera Unilabs? Kommer de att klara av att leva upp till det avtal de har skrivit på? Det är en analys som vi behöver göra. Vi behöver också analysera och granska processen kring upphandlingen, och det är också ett besked från vår hälso- och sjukvårdsdirektör att han tillsätter en extern granskning.

Anförande nr 58

Regionrådet Alku r d i (S): Jag hade dock önskat lite mer eftertänksamhet med anledning både av den debatt som vi har nu och av tidigare upphandlingar som regionen har misslyckats med.

År 2017 lade vi socialdemokrater tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet fram ett papper där vi skrev så här: "Anbudet förväntas minska kostnaden med 40 procent jämfört med nuvarande avtal. Liknande utfästelser hade OneMed AB, vars avtal slutligen kostade landstingen hundratal miljoner mer än beräknat." Jag tror bestämt att lagen om offentlig upphandling inte menar att vi inte ska bedriva kvalitetsupphandlingar.

Med 40 procents lägre anbud är det klart att politiken måste höja ett varningens finger och fråga: Är detta verkligen en kvalitetsupphandling? Vi står fast vid vår kritik ända från det upphandlingen genomfördes 2017 och menar att det krävs politiskt ansvar här och nu och att man ska börja förbereda att avtalet ska hävas. Regionen bör stå upp för sina invånare och sina svårt sjuka patienter.

Anförande nr 59

Regionrådet St a r b r i n k (L): Ordförande! Talla, vet du att det är anbudets pris som är orsaken till de problem som vi nu ser hos Unilab? Vet du detta, eller gissar du och tycker att vi ska fatta drastiska beslut utan ett ordentligt underlag? I så fall tycker jag inte att du är en seriös politiker.

Vi måste naturligtvis gå till botten med det här och noga undersöka förutsättningarna för avtalet. Om det är en bra idé att häva avtalet är jag inte den som lägger fingrarna emellan, men inte baserat på lösa antaganden utan ett bra underlag.

När det gäller regionens förmåga till upphandlingar har vi under olika mandatperioder sett mer eller mindre lyckade exempel. Men de allra flesta upphandlingar har varit mycket bra för regionens invånare och för hälso- och sjukvården. De har lett till ett mycket större utbud, en större mångfald och möjligheter till valfrihet för patienterna liksom för medarbetarna, som har fler arbetsgivare att välja på. Vi ska alltså fortsätta upphandla, och vi ska vässa vår förmåga att vara duktiga upphandlare.

Fråga 5

Anförande nr 60

A n n - M a r i e E n g e l (V): Internationella biblioteket vid Odenplan stängdes den 2 september. Det har gjort väldigt många människor upprörda, arga och ledsna. Det var 200 000 böcker på 120 olika språk som på olika sätt skingrades.

Detta beslut togs av Stockholms kommun, men ett avgörande skäl var att stödet från regionen drogs in 2017. Därför vill jag fråga dig, Anna: Tycker du att det var positivt för regionens invånare att man drog in stödet till Internationella biblioteket?

Anförande nr 61

Regionrådet Starbrink (L): Ordförande! Tack, Ann-Marie Engel, för din fråga! Svaret är ja, jag tycker att det är rätt och riktigt att regionens stöd till internationell biblioteksverksamhet nu fördelas till alla kommuner i länet. Det föregicks ju av en lång process och en dialog, bland annat mellan regionen och Stockholms stad.

Jag påminner gärna om det beslut som du, inte utan entusiasm, var med och fattade i Stockholms kultur nämnd 2016 om en ny biblioteksplan, där du och dina partivänner och koalitionskompisar slår fast att Stockholms stadsbibliotek ska vara ett internationellt bibliotek snarare än att ha ett internationellt bibliotek, att flerspråkighet ska genomsyra biblioteksverksamheten och att i takt med att stadsbiblioteket förnyas ska Internationella biblioteket integreras i Stockholms stadsbibliotek hela verksamhet.

Du kan stå här och peka finger mot mig, men detta, Ann-Marie Engel, är ditt beslut! Du har varit med om att driva fram nedläggningen av Internationella biblioteket. Om detta är rätt och riktigt eller ett dåligt beslut är en fråga mellan dig och dina väljare – inte en fråga för den här salen.

Anförande nr 62

Ann-Marie Engel (V): Nu var det så här, Anna: Det lades inte ned, utan det stoppades upp i processen. Det hade med hela ombyggnationen av stadsbiblioteket att göra. Det var den nya, blågröna koalitionen i Stadshuset som lade ned Internationella biblioteket. Det kommer du nog inte ifrån.

År 2016 fick biblioteket 4,7 miljoner av regionen. Då sade man att pengarna i stället skulle gå till regionens eget bibliotek. De fick 2 miljoner av dessa pengar, men 2,7 miljoner försvann i ett svart hål. Det kan tyckas vara en liten summa i regionen, men det är en väldigt stor summa för biblioteket. Hela den besparing man gör på att lägga ned är ungefär 4 miljoner. Jag tycker att det är bedrövligt. Det är ett svek mot många av våra invånare från världens alla hörn som behövde tillgång till de här böckerna och tidskrifterna och också mot väldigt många andra stockholmare som är nyfikna på resten av världen och nu inte har tillgång till biblioteket. Du kommer inte ifrån regionens ansvar.

Anförande nr 63

Regionrådet Starbrink (L): Ann-Marie Engel, att du har mage! Jag har just läst upp det beslut som du har varit med och drivit igenom i Stockholms stad, där ni säger att i takt med att Stockholms stadsbibliotek förnyas ska Internationella biblioteket spridas ut i hela biblioteksverksamheten. Rätt eller fel – inte vet jag!

Men 2016 sökte du och den övriga majoriteten i Stockholms stad inget bidrag för Internationella biblioteket från Region Stockholm. År 2016 hade ni dragit er tillbaka. Ta nu ansvar för dina egna beslut och försök inte peka finger åt mitt håll!

Fråga 6

Anförande nr 64

Roland Johansson (SD): Ordförande, ledamöter och åhörare! Vid regionens revisionsrapport 2017 om kollektivtrafikens säkerhetsarbete framkom det att trafiksäkerhetspolicyn inte tillämpas i avtalen för den särskilda kollektivtrafiken enligt fullmäktiges riktlinjer. I riktlinjerna för färdtjänsten hänvisas till att entreprenörerna kan upprätta en egen trafiksäkerhetspolicy som baseras på nämnden. I planeringsunderlaget inför detta nya färdtjänstuppdrag betonas att nämndens policy ska följas av entreprenörerna och fastställas i kommande trafikavtal.

Granskningen påvisade i stället att entreprenörerna har egna trafiksäkerhetspolicier. Den policy som förvaltningen har i dag är inriktad mot buss- och spårtrafik, inte mot färdtjänst. Vad vi förstå avser förvaltningen att ta fram en säkerhetspolicy även för färdtjänsten. Vid revisionen hade detta inte påbörjats.

Med anledning av ovanstående vill jag därför fråga ansvarigt regionråd: Har arbetet med en trafiksäkerhetspolicy för färdtjänsten påbörjats?

Anförande nr 65

Regionrådet B o h l i n (KD): Jag tackar Roland Johansson för frågan. Färdtjänst är som ni vet en viktig funktion i vår region. Funktionshindrade som inte kan använda den vanliga kollektivtrafiken kan beviljas färdtjänst. Det är också en frihet som ger möjlighet till ett värdigare liv och mer socialt umgänge. På så sätt gynnar det personen och samhället i stort.

Låt mig ge lite bakgrund om policyn. Vi har en existerande trafikpolicy, men den håller på att uppdateras. Det är väldigt viktigt att den kommer på plats för att vi ska säkerställa att våra upphandlade taxibolag levererar en god standard och säkerhet. Inte minst handlar det om att hålla rätt hastighet men också om andra säkerhetskrav som är förknippade med verksamhetsutövningen.

Den gamla trafikpolicyn är under revidering. Svaret på din fråga är alltså ja. Den kommer att bli klar, förhoppningsvis under hösten. Den kommer också att diskuteras och antas i färdtjänstnämnden. Det handlar framför allt om att säkerställa trygghet och säkerhet för våra resenärer i den särskilda kollektivtrafiken. Det handlar väldigt mycket om hastighetsbegränsningar.

Vårt mål är att certifiera hela policyn enligt ISO 39001, vilket gör att det blir ett system som regleras genom revision. Det är därför som vi har dröjt något, så att vi ska kunna synka detta.

Anförande nr 66

R o l a n d J o h a n s s o n (SD): Tack för svaret! Det gläder mig att detta är på gång. Det är viktigt att vi får klart det inom en snar framtid. Det är också viktigt att policyn efterlevs och ger signaler. Vi behöver se ett tredebrott inom färdtjänsttrafiken som pekar mot en kvalitetshöjning. Jag är glad över att arbetet är på gång och jag ser fram emot att höra mer om det.

Anförande nr 67

Regionrådet B o h l i n (KD): Ordförande! Återigen tack för frågan, Roland, och tack för att du lyfter fram detta! Jag tror att vi är helt eniga om att det är viktigt att policyn kommer på plats, men vi behöver också göra rätt. Vi ska certifiera den, så att vi också har en likvärdighet och en möjlighet till uppdatering via revision.

Jag tror också att man är angelägen om att faktiskt klubba detta under hösten. Just nu är den under omarbetning och uppdatering för att kunna antas av färdtjänstnämnden senare i höst.

Fråga 7

Anförande nr 68

Regionrådet S j ö s t r ö m (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Ingen ska behöva känna någon tvekan om det är säkert eller inte att vistas i kollektivtrafiken och i tunnelbanan, vare sig som resenär eller personal.

De senaste åren har revisorerna ständigt upprepat rekommendationen till trafiknämnden att säkerställa brandskyddet, senast vid granskningen av årsrapporten. I januari röstade den moderatledda blågröna majoriteten i trafiknämnden ned vårt förslag, som var att snarast återkomma till nämnden med en handlingsplan för att säkerställa fullgott brandskydd i hela kollektivtrafiken med särskilt fokus på att åtgärda bristerna inom tunnelbanesystemet.

Den 27 maj beslutade Storstockholms brandförsvaret om ett föreläggande, där man kräver att SL ska åtgärda de allvarligaste bristerna med långa utrymningsvägar och angreppsvägar utan skydd mot rökspridning samt avsaknad av funktionella stigarledningar för släckvatten. Sent omsider fattade trafiknämnden den 27 augusti beslut om uppdrag att åtgärda enbart de brister man fått föreläggande om att åtgärda.

Min fråga, Kristoffer, är: Anser du som ansvarigt råd att det är rimligt att vänta på föreläggande från brandförsvaret innan SL åtgärdar redan kända och allvarliga säkerhetsrisker i Sveriges mest trafikerade spårssystem, tunnelbanan?

Anförande nr 69

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, fullmäktige! Tack, Jens Sjöström, för en viktig fråga! Jag, som har lagt många dagar, månader och år på just säkerheten och tryggheten i vår kollektivtrafik tycker att detta är en viktig fråga. Jag tycker också att det är viktigt att man är ganska korrekt i sin beskrivning av historiska skeenden när vi talar om viktiga frågor.

Hade Jens Sjöström gått till botten med frågan hade han kunnat se att jag redan som nyttillträtt trafiklandstingsråd förra mandatperioden tillsammans med förvaltningen tog initiativ till att just upprätta en handlingsplan i de frågor han nämner. Det arbetet resulterade i analyser och förstudier som skulle läggas till grund för konkreta handlingsplaner för hur vi ska arbeta när vi moderniserar och utvecklar vår tunnelbana inför framtiden, både när vi bygger ny och när vi tar hand om den vi har, som nu har 60 år på nacken och är byggd med andra krav och en annan syn på trygghet och säkerhet än vi har med dagens högt ställda krav.

Det handlade till en början om tre stationer. Det arbetet breddade vi förra sommaren till att bli en analys om samtliga stationer under mark. Vi har redan fått på plats brandgaspartier på en femtedel av våra stationer, och nu förbereder vi oss för att på ett klokt och ansvarsfullt sätt göra motsvarande insatser på övriga stationer. Detta görs tillsammans med en lång rad andra säkerhets- och trygghetsskapande åtgärder, ska vi komma ihåg. Det är ett viktigt och stort arbete där vi nu tillsammans tar tag i vad som borde ha gjorts av tidigare politiska generationer för länge sedan.

Vi har till exempel genomfört ett stort och omfattande arbete när det gäller Fridhemsplans tunnelbanestation under denna sommar, som kommer att fortsätta. Det är ett uttryck för just detta.

Jens Sjöström, det du ber om är redan initierat. Det initierades redan under förra mandatperioden, men jag är alltid glad när oppositionen vaknar och ansluter sig till den förda politiken.

Anförande nr 70

Regionrådet S j ö s t r ö m (S): Tack för svaret, Kristoffer! Jag tror inte att revisorerna och Storstockholms brandförsvaret fullt ut håller med om det du säger.

Moderaterna talar gärna om att kollektivtrafiken ska kännas trygg och säker. Samtidigt menar jag att ni visar ett ointresse för att hantera viktiga problem som exempelvis brandsäkerheten. SL ska inte behöva vänta på anmärkningar från brandförsvaret innan man åtgärdar viktiga säkerhetsaspekter.

Storstockholms brandförsvaret pekar i protokollen på en rad brister som måste åtgärdas och förbättras. Det är Stridbecksvälv som riskerar att rasa vid brand, för få utrymningsvägar, stillastående rulltrappor, samverkansbrister och bristande kontroll av antal personer på plattformarna vid akuta lägen. Det föreläggande brandförsvaret nu beslutat om gäller de allvarligaste bristerna, men mycket mer återstår att genomföra.

Vi socialdemokrater vill ha hög säkerhet och att den alltid ska sättas i första hand. Efter många år av nonchalans från den moderatledda majoriteten måste åtgärderna nu ske på kort tid med hög årlig kostnad som följd. Då är det anmärkningsvärt att den moderatledda majoriteten säger nej till krav på att ta fram en total handlingsplan för att återställa fullgott brandskydd i enlighet med vad både revisorer och brandförsvaret kräver.

Anförande nr 71

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, fullmäktige! Det blir ibland lite tröttsamt när Jens Sjöström håller sig till talepunkter som bekräftas inte vara korrekta. Det är alltså vi som har tagit initiativ till den internrevision han hänvisar till. Det är vi som har tagit initiativ till samverkan med brandförsvaret, som ska läggas till grund för våra analyser och utredningar om att ställa till rätta och ta tag i en mängd saker som vi vet behöver göras då vi vet att vår tunnelbana är byggd i en annan tid. Nu står den inför en stor och omfattande upprustning, renovering och utbyggnad som vi har skapat ekonomiska muskler att ta tag i.

Det Jens Sjöström beskriver, att ingenting har gjorts, är inte korrekt. Den handlingsplan han efterfrågar tog vi initiativ att upprätta förra mandatperioden. Den har vi steg för steg också sett till har breddats utifrån det arbete som vi ser framför oss och som har gjorts.

Det blir lite som vi sade i en tidigare debatt: När trafikregionrådet rör sig står oppositionen stilla. Tyvärr får det väl konstateras vara fallet även när det gäller frågan om tryggheten och säkerheten i vår tunnelbana.

Fråga 8

Anförande nr 72

L i n a E l Y a f i (V): Kristoffer Tamsons, som högste ansvarige för Stockholms kollektivtrafik var du en del i ett drev mot en enskild bussförare som inte hade brutit mot vare sig regler eller rutiner, vilket hans arbetstagare har intygat. Han har snarare ägnat sin korta paus åt återhämtning, vilket är helt riktigt. I det här fallet valde han att be på sin rast.

En enskild arbetstagare har alltså hängts ut i ett rent populistiskt spel. Min fråga till dig är: Tycker du att du agerade för snabbt med att ge din syn på hur en busschaufför använder sin paus?

Anförande nr 73

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, fullmäktige! Att vara förtroendevald och ha ansvar för en verksamhet som kollektivtrafiken innebär att man bokstavligen dagligen bombarderas med mejl och frågor från allmänheten och journalister. Kravet är oftast att man ska kunna svara snabbt och att man reagerar på vad som ofta är enskilda incidenter, anmälningar och klagomål i vår kollektivtrafik.

Jag brukar vara ganska konsekvent när sådant inträffar. Jag brukar säga: Det här ser jag allvarligt på, och om det stämmer är det något som vi självklart kommer att åtgärda, och vi ska gå till botten med vad som ska gälla i vår kollektivtrafik. Men först kommer vi att tillsätta en utredning och titta på frågans beskaffenhet.

Detta gjorde vi också i det här fallet. Jag kunde, tillsammans med trafikförvaltningen och operatören, snabbt vända frågan och får klarhet om vad som gällde i det fall som frågan här gäller. Här har det inte skett något formellt fel. Precis som frågeställaren säger har det varit en paus, och därmed är frågan utagerad. Här har alltså inte begåtts något fel.

Jag tycker att det är viktigt att vi är tydliga när sådana här saker händer. Vi kommer att svara på frågorna, men när vi slutligen ger ett svar om vad som inträffat och vad som gäller är det många gånger något som vi behöver utreda. Det kan röra en incident, en resenär som anser sig vara illa behandlad av en bussförare en sen kväll på en enslig landsväg eller en kvinna som anser sig illa behandlad av en biljettkontrollant eller ordningsvakter. Vi kommer att vara tydliga och säga: Stämmer detta är det allvarligt, men vi kommer att gå till botten och undersöka vad som har inträffat, och utifrån detta kommer vi att dra våra slutsatser.

Jag kommer också att vara tydlig med att jag bara svarar på enskilda frågor från allmänheten och medierna. Jag kommer inte att, som en del partier här inne, skicka pressmeddelanden om enskilda incidenter där jag hävdar att jag vet vad som har hänt, vem som har gjort fel och så vidare. Det tycker jag att vi ska undvika, för då späder man på det som frågeställaren talar om, nämligen drev. Det vill vi inte se mycket av.

Anförande nr 74

L i n a E l Y a f i (V): Tack för svaret! Jag är själv anställd i kollektivtrafiken. Det normala förfarandet när något händer är ju, som du sade, Kristoffer, att det kommer in ett påpekande till SL och man blir kanske kontaktad av sin närmaste chef, inte av den högst ansvarige, som ju är du. Det är ganska ovanligt.

I det här fallet måste jag fortfarande ställa frågan: Tycker du inte att du agerade för snabbt med tanke på att du inte hade alla uppgifter om vad ärendet gällde? Hade det inte varit bättre att som ansvarig ta det lugnt och ta reda på vad det handlade om? I det här fallet hade arbetstagaren inte gjort något fel. Det handlade dessutom om en paus som är till för att han ska vara en trafiksäker förare. Han agerade helt rätt.

Anförande nr 75

Regionrådet T a m s o n s (M): Jag är alltså utsedd att vara högst ansvarig för den verksamhet som omfattar vår kollektivtrafik. Jag får varje dag svara på frågor som rör enskilda incidenter och hur vi hanterar dem. Det kan gälla inkomna klagomål, synpunkter på trafiken, människor som upplever att trafiken inte fungerar och så vidare. Om jag då skulle säga att jag inte vill befatta mig med enskilda fall – alltså att jag inte kommer att säkerställa att det granskas och utreds och att vi går till botten med vad som hänt – tycker jag att jag skulle begå ett fel. Jag kommer alltså att fortsätta att göra som hittills, och jag kommer att göra på det sätt jag alltid gör. Jag är tydlig med att sätta resenärens bästa i främsta rummet, gå till botten med vad som hänt och reda ut eventuella frågetecken.

Däremot kommer jag inte att göra på det sätt som Vänsterpartiet gör gång efter annan, nämligen skicka pressmeddelanden riktade mot enskilda anställda i kollektivtrafiken där det hävdas att de gör än det ena, än det andra. Senast handlade det om några biljettkontrollanter och några ordningsvakter, som det visade sig inte alls hade gjort det som ni i pressmeddelandet hävdade att de hade gjort.

Vi ska inte späda på drev. Vi ska på ett ansvarsfullt och klokt sätt se till våra resenärers bästa och ta hand om den fantastiska personal som vi har i vår kollektivtrafik.

Fråga 9

Anförande nr 76

Henrik Åkerlund (SD): Ordförande, fullmäktige, ledamöter! Sommaren har nu passerat, och som alla vet väcker sommarmånaderna farhågor inför den problematiska vårdplatsbrist som uppstår när vårdpersonalen har semester. Enligt en lägesrapport som vi har kunnat ta del av och som presenterades under sommaren har läget under sommarmånaderna varit ansträngt, både på akutmottagningarna och när det gäller antalet vårdplatser på akutsjukhusen. En särskild vårdplatsrapport som hälso- och sjukvårdsförvaltningen presenterat visar på en minskning av antalet vårdplatser under en period mitt under den verkliga högsommaren.

Under denna sommar arbetade jag själv inom ambulanssjukvården. När vi lämnade patienter på akutsjukhusen kunde jag med egna ögon se att läget var ansträngt, inte minst på Södersjukhusets akutmottagning.

Vid föregående fullmäktigesammanträde ställde jag en fråga till Anna Starbrink om hon kunde garantera att hälso- och sjukvården under sommarmånaderna kunde bli tillgänglig, patientsäker och tillräcklig för att möta de krav som ställs på en god sjukvård i Region Stockholm. Mot den bakgrunden vill jag fråga henne igen: Tycker du att Region Stockholm har erbjudit en tillgänglig och patientsäker vård under sommaren 2019?

Anförande nr 77

Regionrådet Starbrink (L): Ordförande! Tack, Henrik Åkerlund, för din fråga! Sommaren är alltid en ansträngd tid i vården. Det talade vi om också före sommaren. Medarbetarna ska självklart få sin välförtjänta semester samtidigt som patienterna ska få den vård som de behöver. Det är klart att det kan finnas en intressekonflikt mellan hälso- och sjukvårdslagens krav och semesterlagen, men det är den verklighet som vi måste hantera. Därför görs också stora planeringsinsatser för att sommaren ska bli så bra som möjligt. Man lägger större fokus på akuta skador och sjukdomar, och vård som kan vänta får också vänta.

Alternativen till att vårdas på akutsjukhusen har också blivit allt fler, till exempel genom närakuterna, husläkarmottagningarna, som haft bra öppettider under sommaren, och avancerad sjukvård i hemmet. Även våra jourläkarbilar har starkt bidragit till detta.

Vi har löpande under sommaren fått rapporter om hur läget har varit. Jag tror att alla har kunnat se och förstå att det har varit ett ansträngt läge. Det har varit mycket som fungerat bra, vill jag säga, och personalen har gjort stora insatser. Inte minst har den geriatriska vården kunnat erbjuda många patienter en bra vård. Men vi vet, precis som frågeställaren säger, att det är ett tufft läge och svårt att få vårdplatserna att riktigt räcka till.

Mer i detalj kommer vi att få veta detta när den samlade rapporten om sommaren kommer under hösten. Jag vet att det pågår ett arbete med att samla in uppgifter, dra slutsatser och analysera hur vi kan arbeta annorlunda för framtiden. Det är ett viktigt arbete att faktiskt påbörja planeringen för nästa sommar och för julledigheten redan nu.

Anförande nr 78

Henrik Åkerlund (SD): Jag får tacka för svaret, Anna Starbrink. Visst har sommaren 2019 varit bättre, eller snarare mindre hemsk, än sommaren 2018. Den stora förklaringen till det kan vara vädret, även om planering och samverkan kan ha fungerat bättre i år jämfört med förra året.

Vi vet att sommar och sjukvård har varit ett problem i decennier, och det är svårt, om inte omöjligt, att helt kunna parera de utmaningar som uppstår när vårdpersonalen får sin lagstadgade och välförtjänta sommarsemester. Dock måste vi någonstans kunna vända på varje sten, se varje möjlighet och leta efter varje lösning som kan bidra till att minska konsekvenserna för våra patienter och vår personal.

Hur kan vi exempelvis i högre utsträckning påverka vårdpersonalens flexibilitet när det kommer till uttag av semester? Hur kan vi även se till att antalet förlossningsplatser och vårdplatser alltid räcker till, oavsett väder? Som folk- och förtroendevalda måste vi alltid på något sätt kunna dra åt samma håll.

Oavsett vem som styr i den här regionen kommer vi att sitta med samma problem som Anna Starbrink nu har att hantera tillsammans med den koalition hon sitter med. Jag vill bara poängtera att vi i Sverigedemokraterna aldrig kommer att stå i vägen för konstruktiva lösningar på detta komplicerade problem.

Anförande nr 79

Regionrådet Starbrink (L): Det stämmer att detta är en svår och viktig uppgift för vår organisation på alla nivåer. Det finns självklart ett politiskt ansvar när det gäller hur vi organiserar vården och vilka ramar vi sätter. Det finns förstås också ett behov av att samordna vården mellan våra olika vårdgivare. Det arbetet har utvecklats på ett positivt sätt över åren, vill jag säga. Jag tycker att många medarbetare gör stora insatser både inför och under sommaren, som ju alla vet är en knepig tid.

Du nämnde att vi också har haft lite tur med vädret den här sommaren, i den bemärkelsen att det inte alls var lika varmt. Det tror jag har varit en lättnad. Men jag vill också säga att inför sommaren har planeringen och förberedelserna för att hantera ett extremväder varit betydligt bättre än året innan. Nu behövde det inte testas i skarpt läge på det sätt som man kanske kunde befara, och det är skönt. Men det är bra att veta att beredskapen på det området är god.

Fråga 10

Anförande nr 80

Robert Johansson (S): Herr ordförande! I DN kunde vi nyligen läsa att ansvaret för utbildning för de flesta vårdprofessioner inte fanns med i tankarna då vårdvalet infördes, detta trots att kompetensförsörjningen är en grundbult i hälso- och sjukvården.

Till följd av att stora delar av sjukvården flyttas från akutsjukhusen till vårdvalsmarknader utan hänsyn till utbildningsuppdraget har Region Stockholm under många år utbildat för få läkarspecialister inom flera vårdområden. Det senaste exemplet är öron-näsahalssjukvården, där Region Stockholm nu måste öppna en egen klinik på Danderyds sjukhus för att kunna utbilda specialister, detta efter att Karolinska Universitetssjukhusets utbildning blivit underkänd vid upprepade tillfällen, då vårdgivarna inom vårdvalet inte kunnat delta i utbildningsuppdraget.

Min fråga till ansvarigt regionråd är därför: Tycker du att det är rimligt att ni tillåter privata vårdgivare att inte ta sin del i utbildningsuppdraget?

Anförande nr 81

Regionrådet B o h l i n (KD): Ordförande, presidium och ledamöter! Jag tackar Robert Johansson för frågan. Svaret på din fråga är nej med versaler. Jag tycker inte att det är rimligt att privata vårdgivare inte tar sin del av ansvaret. Det var också därför som vi i hälso- och sjukvårdsnämnden i januari 2018 fattade ett beslut om att förändra avtalen så att förutsättningarna blir nya. Alla ska vara skyldiga att ta emot för verksamhetsförlagd utbildning och också bereda plats för AT, ST och andra praktikplatser.

Beslutet i nämnden lyder som följer: ”att alla vårdgivare, oaktat driftsform, på anmodan av SLL ska medverka och tillhandahålla utbildning att tillämpas i vårdvalen i enlighet med det som beskrivs i tjänsteutlåtandet och i enlighet med Region Stockholms utbildningsdirektiv.” Beslutet innebär också att ge hälso- och sjukvårdsdirektören i uppdrag att inarbeta skrivningar och specifika avtalsvillkor för utbildning i enlighet med det som beslutet innebär.

Jag vill alltså säga att vi har gjort en stor reform på utbildningsområdet, där HSN under förra året tog ett beslut som innebär att ingen privat vårdgivare kan eller får avsäga sig någon form av ansvar för ett utbildningsuppdrag.

Inriktningen är också att regionen och de privata vårdgivarna ska erbjuda lärandemiljöer. Det gäller både handledning och att det ska finnas lokaler för vägledning liksom möjlighet att ge en kvalitativ utbildning eller praktikplats hos de privata vårdgivarna. Det är jag väldigt nöjd med, för jag tycker inte att vi har haft en bra ordning innan, då det har varit lite av fritt valt arbete att ta emot studenter och erbjuda utbildningsplatser.

Anförande nr 82

R o b e r t J o h a n s s o n (S): Tack, regionrådet, för svaret! Det gläder mig att ni i majoriteten nu har insett detta som vi har påtalat i åtminstone två mandatperioder, det vill säga att privata vårdföretag inte av idealistiska skäl kommer att ta ansvar för utbildningsuppdraget fastän man kan tycka att alla vårdföretag skulle tjäna på att det sköttes.

Gör man inte det måste man också få en påföljd. Det är som när man bryter mot någon annan regel i samhället. Man måste få en påföljd, annars visar vi inte att reglerna betyder något. Påföljder för brott mot våra vårdavtal har jag och Talla Alkurdi skrivit en motion om, och jag ser fram emot att fortsätta att diskutera detta. På samma sätt som vi ska straffa våldsbrottslingar hårdare måste vi straffa fuskande vårdföretag hårdare.

Anförande nr 83

Regionrådet B o h l i n (KD): Ordförande, presidium och ledamöter! Jag tycker att attityden är väldigt tråkig här. Här finns en syn på privata vårdgivare som något ont. Men jag kan meddela Robert att många av våra privata utförare faktiskt gör mer än avtalet. De gör saker som vi kanske inte ersätter. Varför? Jo, för att de är engagerade i det de gör. De är professionella läkare, sjuksköterskor och undersköterskor som brinner för att ge en bättre vård och vara med och utveckla vår vård i den här regionen. De har gått in i vårdval med en vilja att utveckla och se till att vi klarar av det offentliga åtagande som vi har.

Jag tycker att det är en väldigt trist attityd att det ska vara straff och hårdare tag. Vi behöver det också. Vi gör revisioner kontinuerligt. Men det viktiga är att vi nu har fattat ett politiskt beslut som innebär att vi har förändrat förutsättningarna radikalt för vårdgivare. Nu måste man ta emot för utbildning och praktik liksom för verksamhetsintegrerat lärande.

Fråga 11

Anförande nr 84

Jonas Carlsson (V): Ordförande! Under sommaren har vi kunnat ta del av hur regionen tvingats be patienter i cancervården att söka sig utomlands för strålbehandling för att inte väntetiden för behandling ska bli för lång. Det är gott så, att regionen har agerat och satt in tillfälliga åtgärder för att möta köerna för behandling, som vuxit till de dubbla mot vad som rekommenderas.

Vi har alltså hamnat i en situation där patienter som ofta är sköra har tvingats resa långt hemifrån när de kanske behöver familj och vänner som mest. Detta gör mig bekymrad. Jag vill därför ställa frågan till dig Anna: Är koalitionen villig att skjuta till resurser för att säkerställa att strålbehandling av patienter med cancer i Region Stockholm ska kunna ske utan förlängda väntetider och utan att patienterna ska behöva resa iväg för att få behandling?

Anförande nr 85

Regionrådet Starbrink (L): Tack för din fråga, Jonas Carlsson! Självklart är målet att Region Stockholm ska ge vård åt sina invånare på hemmaplan. Sjukhusen samarbetar dock över regiongränserna, och det är positivt att vi kan lösa en situation som uppstår. Den här gången är det patienter från Stockholm. Vid andra tillfällen kan det vara patienter från andra regioner som får komma hit.

Det handlar om ett mindre antal patienter som har fått vård i ett annat land och i andra län. Jag tror att det är nio eller tio som har fått åka till Finland och drygt hundra som fått åka till andra orter i Sverige.

Tillgänglighetsproblemen i strålbehandlingen beror inte på brist på pengar. Vi skulle alltså inte kunna lösa det genom att skjuta till mer pengar. Det kostar ju också pengar att skicka patienter till andra delar av landet och till Finland. Det handlar i stället om brist på sjuksköterskor med utbildning i strålbehandling.

Att skjuta till resurser i den bemärkelsen att skapa utbildningsmöjligheter för att fler ska få den här kompetensen är vi absolut villiga till, och det görs också insatser på detta område. Stockholm är framgångsrikt på många områden, inte minst när det gäller behandling av cancerpatienter. Fler och fler behöver också strålning med avancerad teknik. Då blir det oerhört viktigt att vi också lyckas locka och behålla kompetens och också utbilda fler medarbetare.

Svaret på frågan är alltså att det inte handlar om att skicka nya pengar till vården utan om att skapa möjligheter för fler att få den korrekta utbildningen för detta.

Anförande nr 86

Jonas Carlsson (V): Tack för ditt svar, Anna Starbrink! Det låter i viss mån som om mer resurser behövs. Vi ser också redan nu att detta sker, precis som du beskriver. Utbildning till sjuksköterska i strålbehandling annonseras ut med utbildningslön, vilket vi ser som positivt. Tråkigt bara att man talar om kontraktering där, som tidigare.

Jag ser fortfarande att man kanske skulle kunna låta de strålkanoner som vi faktiskt har igång, trots problematiken med upphandling och utbyte av dem, gå fler timmar än vad som är fallet i dag. Nu är vi inne på detaljfrågor, men resurser för att ha personal som kan driva dem ytterligare timmar skulle kanske kunna vara ett alternativ, i stället för att tvinga patienterna att resa utomlands. Jag vet att de har blivit tillfrågade, men i ett sådant här läge känner de sig nog lätt tvingade att säga ja.

Anförande nr 87

Regionrådet *Starbrink* (L): Ordförande! Det ärliga svaret är att jag naturligtvis inte har detaljkoll på varje timme som strålverksamheten skulle kunna vara igång. Men hela problemet är, som vården beskriver det, bristen på kompetens. Jag vet att man har gjort stora ansträngningar för att använda tekniken så mycket det bara går med den personella resurs man har, men själva bristen på kompetens är utmaningen, och det är väl detta som gör att den inte kan användas så mycket som du är inne på. Annars låter det ju som ett klokt och rimligt sätt att förhålla sig.

Stockholms läns landstings pris mot främlingsfientlighet och rasism år 2019

Anförande nr 88

Christina Enocson-Mårtensson (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Jag är glad över att stå här i dag och som representant för juryn för Region Stockholms pris för arbete mot främlingsfientlighet och rasism gratulera våra pristagare. Juryn, som består av representanter från alla politiska partier här i fullmäktige, har haft väldigt många bra diskussioner kring de inkomna nomineringarna.

Tyvärr är den här frågan ständigt aktuell. Nästan varje dag rapporterar medierna om den ökande antisemitismen och rasismen i vårt samhälle. Därför känns det både viktigt och hoppningivande att ta del av många goda insatser som görs runt om i vårt län för att motverka just främlingsfientlighet och rasism.

Att välja bland de inkomna nomineringarna har inte varit lätt, men vi har gemensamt i juryn kommit fram till två nomineringar som vi särskilt vill uppmärksamma för hur de på olika sätt gör skillnad.

För den ena pristagaren lyder juryns motivering så här.

De senaste åren har antisemitism och rasism ökat i vårt samhälle. Tyvärr förekommer detta också inom Region Stockholms verksamheter. År 2018 uppmärksammades fall av trakasserier på Karolinska Universitetssjukhuset. Som en reaktion bildades Aktionsgruppen mot antisemitism och rasism vid sjukhuset. Gruppen, bestående av läkare och andra från olika patientområden, påtalade att det inte gjorts tillräckligt för att garantera nolltolerans mot all form av diskriminering och trakasserier på sjukhuset.

Aktionsgruppen har genom sitt engagemang tydligt markerat att det är oacceptabelt att negligera antisemitism och rasism, och gruppen fortsätter att agera mot all form av diskriminering oavsett tro, etnicitet, kön och sexuell läggning. För att som anställd och enskild stå upp mot orättvisor och diskriminering krävs ett stort personligt mod.

Juryn vill därför tilldela aktionsgruppen mot antisemitism och rasism på Karolinska sjukhuset Region Stockholms pris för arbete mot främlingsfientlighet och rasism. Prissumman är 35 000 kronor. Stort grattis!

Anförande nr 89

Judith Bruchfeld: Judith Bruchfeld heter jag, och jag är läkare på Karolinska. Jag vill tacka Region Stockholm och regionfullmäktige för detta pris som för oss är en markering av att vårt arbete är viktigt.

Det berör oss alla. Det börjar ofta med judarna, men det slutar aldrig där. Det är vår drivkraft.

Nu kommer Jona ElingsKnutsson att läsa en kort dikt som hon har skrivit för detta tillfälle.

Anförande nr 90

Jona Elings-Knutsson:

Hjärtat slår – dunk, dunk
Takt och ton – dunk, dunk
Samma blod – dunk, dunk
Hat och hån – dunk, dunk
Stöveltramp – dunk, dunk
Motståndskamp – dunk, dunk, dunk

Våra hjärtan slår med de slagna
Våra kroppar tillsammans allt annat än svaga

Jämlikhet – dunk, dunk
Rättvisa – dunk, dunk, dunk

Vi bär en ny värld i våra hjärtan
Vi bär detta pris lika synligt på bröstet som en stjärna
Tack, och välkomna att slå med oss
Hjärtats rytm – dunk, dunk

Anförande nr 91

Christina Enocson-Mårtensson (S): Nästa nominering som juryn särskilt vill uppmärksamma gäller en person som genom sitt engagemang ökat förståelsen oss människor emellan.

Juryns motivering lyder så här.

De senaste åren har rasismen och främlingsfientligheten ökat i Sverige. Det vi inte känner till kan upplevas som konstigt eller farligt. Sahar Almashta har genom sin podd, Integration i praktiken, med stor talang intervjuat människor från olika kulturer som av olika skäl kommit till Sverige. Varje människas historia är unik. Genom att återge olika berättelser om människor som invandrat till Sverige med olika religioner, etnicitet, bakgrund och nationalitet har Sahar bidragit till att öka förståelsen och kunskapen om olika kulturer. För att uppmärksamma detta viktiga arbete vill juryn tilldela Sahar Almashta Stockholmsregionens pris för arbete mot främlingsfientlighet och rasism. Prissumman är 15 000 kronor. Grattis!

Anförande nr 92

Sahar Almashta: Tusen tack! Jag vet inte hur jag ska tacka er. Jag finner inga ord för att beskriva hur det känns! Jag känner verkligen oändligt mycket tacksamhet, stolthet och glädje över att det som jag skapar, det som jag gör ideellt når ut och ses, hörs och uppmärksammas på det viset.

Ibland brukar jag provocerande säga på mina föreläsningar att vi alla är rasister eftersom vi har fördomar mot dem som inte liknar oss när det gäller religion, etnicitet, tillhörighet, härkomst och annat. Vi alla är rasister. Det gäller att stanna upp och arbeta med sina egna fördomar.

Det är precis detta som jag har försöka skapa i min podcast Integration i praktiken. Utöver intervjuer med underbara och fantastiska profiler som har arbetat mot rasism och främlingsfientlighet har jag en berättarserie som heter Människors historia, där jag berättar om individen som vi glömmer och raderar ur vårt minne när vi drar våra förutfattade slutsatser om andra som inte liknar oss själva. Vi glömmer individen och hennes historia och berättelse.

Den här serien kommer att ges ut i form av en bok våren 2020 via förlaget Atlas. Jag är så glad och stolt över det.

Ni finner också på min hemsida Integration i praktiken dikter om flyktingar.

Nyligen har jag börjat med ytterligare ett projekt som heter Vi minns vår första tid i Sverige. Små minnen från den första tiden i Sverige av vem som helst som har kommit nyligen eller för femtio år sedan till Sverige som blev deras nya land. Och allt detta gör jag på min fritid och ideellt.

Tusen, tusen tack för det här hedrande priset!

Avtackning

Ordföranden: Stort grattis till alla pristagare!

Innan vi fortsätter med dagens sammanträde tänker jag ta upp en annan punkt.

Det finns en del människor som gör lite mer än vi andra för att se till att våra fullmäktigesammanträden ska fungera bra. Nu kanske ni igen att jag vill framhålla presidiets briljans, men sanningen är att vi i presidiet inte behöver tänka och göra särskilt mycket själva, eftersom det finns en stab av fantastiska medarbetare som gör det lilla jobb som vi gör extremt enkelt.

En av dem genomföra sitt sista regionfullmäktige i dag. Katarina Västlund är i dag kanslichef och därmed sannolikt den som får flest terapisaamtal när övriga medarbetare behöver beklaga sig över oss politiker. Som jag beskrivit har hon lett ett otroligt välfungerande stöd till regionfullmäktige.

För detta, Katarina, vill jag framföra ett stort tack från fullmäktige och i synnerhet från oss i presidiet och önska dig stort lycka till i Danderyd med en lite annan inriktning och hoppas att du får nytta av den restid som du kommer att spara in framöver.

§ 142 Införande av regiongemensamma telefonitjänster för Region Stockholm

Anförande nr 93

Ann Mari Engel (V): Ordförande, fullmäktige! Upphandlingar är uppenbarligen ganska svårt. Jag ska inte trötta er med någon lista över upphandlingar som har visat sig ha stora brister och som har misslyckats och som man har tvingats göra om. Jag kan bara nämna den där IT-upphandlingen på Karolinska som ett exempel på en upphandling som man sedan fick lägga ned.

Nu står regionen inför en ny jätteupphandling av en verksamhet som är extremt viktig för alla i regionen, faktiskt. Vi bifaller förslaget om gemensam telefoni, men trots de diskussioner som förts vill vi ringa i en liten varningsklocka och lägger ett särskilt uttalande. Vi tycker nämligen att det här är ett tekniskt och ekonomiskt högriskprojekt. Det är ju otroligt viktigt. Tänk bara på sjukvården till exempel, hur viktigt det är att telefonin fungerar tillfredsställande.

Det har visat sig i många kommuner att det kan bli många komplikationer och driftstörningar. Stordrift är ju inte alltid bättre.

Det står i ärendet att revisorerna sade att den förra upphandlingen av telefoni ledde till otydlig styrning och samordning. I ett tjänsteutlåtande står det att mycket av det som man hade hoppats skulle fungera faktiskt inte fungerade.

Något som också oroar oss är att det står att det är prioriterat att den samlade kostnadsbilden för upphandlingen/upphandlingarna totalt blir lägre än dagens lösning. Vi tycker inte att priset ska avgöra detta, det måste vara kvalitet och driftsäkerhet som avgör. Om regionen har en illa fungerande lösning i dag och ni kräver att det ska kosta mindre då kan vi faktiskt bli litet oroliga.

Det är också så att det finns remissvar som framhåller att det är otroligt viktigt att det finns lokalkännedom om verksamheterna för att få det här att fungera.

Vi vill faktiskt att regionstyrelsen följer det här på nära håll, att regionstyrelsen inför kontrollstationer och begär rapporter. Vi anser att det bör råda full politisk insyn i den här upphandlingen för annars kan det bli ett väldigt besvärligt haveri för hela regionen. Vi lägger ett särskilt uttalande och hoppas att man tar till sig det i regionstyrelsen.

Anförande nr 94

Regionrådet **Svenonius (M)**: Fru ordförande! Det här är ju ett viktigt ärende, att köpa in en gemensam telefonilösning för Region Stockholms alla verksamheter. Syftet är ju att minska de administrativa bördorna på våra organisationer, på våra anställda.

I dag hanteras telefonin vid tio olika förvaltningar i Region Stockholm, och detta arbete ska alltså förenklas genom den här upphandlingen där också syftet är, som Ann Mari påpekar, att vi därmed ska kunna få sammantaget en mer effektiv lösning som sänker kostnaderna för skattebetalarna.

Det välkomnar jag, för de pengar som frigörs behöver vi använda i kärnverksamheten, i sjukvården och i trafiken.

Och vi behöver varje krona som vi kan sänka kostnaderna med så länge som detta inte går ut över medborgarnas välfärd eller ger sämre funktionalitet. Dessutom står vi inför en situation då Region Stockholm ska betala ytterligare 1,6 miljarder kronor till följd av de nya skatteutjämningsreglerna.

Jag yrkar bifall till regionstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 95

Ann **Mari Engel (V)**: Jag tror att det viktigaste för regionens skattebetalare är att de får telefoni som fungerar, att man kan komma fram till sjukvården och till alla andra funktioner som man behöver prata med i regionen.

Jag tror inte att Stockholms skattebetalare ska straffas för att vi tycker att man ska sänka pengarna för att det kommer ett utjämningsystem som ger rättvisa i hela landet. Jag tycker inte att detta är ett bra argument för att man ska ta det billigaste alternativet. Jag tror att skattebetalarna mest av allt vill ha en fungerande telefoni, och det hoppas jag sannerligen att de kommer att få!

Anförande nr 96

Regionrådet **Svenonius (M)**: Fru ordförande! Ann Mari Engel drar verkligen saker till sin spets!

Vi ska ha en välfungerande telefoni som sänker kostnaderna för skattebetalarna och levererar en välfungerande verksamhet. Jag ser heller inget värde i att vi ska betala mer för telefonin än nödvändigt för att gynna de möjligen anbudsläggande privata och halvoffentliga bolagen i en sådan här upphandling. Det vill vi heller inte göra. Vi ska gynna våra medborgare i varje givet läge.

Ordföranden: Jag ska nämna något som jag glömde bort att säga tidigare som kan vara bra för er att känna till.

Någon gång under dagen, förutsatt att saker och ting fungerar som de ska, kommer vi att få gå ut och ta lite frisk luft, eftersom vi kommer att ha en liten utrymningsövning. Det kan ni se fram emot!

§ 145 Genomförandebeslut för investeringsobjektet Depå, Nya tunnelbanan

Anförande nr 97

Regionrådet Tamsöns (M): Ordförande, fullmäktige! Det här beslutet är ju en väldigt viktig pusselbit i ett stort generationsuppdrag som vi har tagit på oss. Det gör att vi för första gången på närmare fyrtio år genomför en rejäl utbyggnad av vårt tunnelbanenät.

Inte mindre än 17 nya stationer kommer under de kommande åren att se dagens ljus och utgöra en väldigt viktig utökning av kapaciteten i vår kollektivtrafik, inte bara mellan de norra och södra delarna av länet utan vara grund för utveckling, mänskligt liv och rörelse som kommer att kunna tjäna Stockholm under generationer framöver.

Det här är ett stort projekt. Det kommer att ta tid. Det kommer att kräva av oss alla här att vara långsiktiga i vårt beslutsfattande och i våra tankar, och sedan också uthålliga när det gäller förverkligandet och framdriften av våra beslut. Vi vet att utbyggnaden av tunnelbanan kommer att ske i en värld som kommer att skakas av både konjunkturuppgångar och konjunkturnedgångar, och vi vet att utmaningar finns kopplade till framdriften av stora infrastrukturprojekt. Vi vet också att möjligheten som väntar på andra sidan för den som klarar av att hålla ut och ta ansvar på sikt är desto större.

Blicka tillbaka på de röster som fortfarande kan viska till oss från den tid när tunnelbanan byggdes ut förra gången, under de decennier som man lade grund för det moderna Stockholms framväxt. Ni är en del i den resan, i de beslut som vi fattar kring vår tunnelbana. Detta kräver av oss långsiktighet och uthållighet, och detta kräver av oss inte bara att ha visioner utan också att ha förmågan att driva fram dem i verkligheten och kunna fatta de beslut som måhända inte handlar om de nya linjedragningarna utan, som i dag, om en depå, en viktig pusselbit som kommer att utgöra mycket av grunden för att vi sedan ska kunna trafikera morgondagens tunnelbanelinjer.

Det handlar om en investering om totalt 4,5 miljarder kronor som lägger grunden för ny trafik, mer trafik, kapacitet för rena och hela tåg i morgondagens tunnelbana. Detta ska ske, som ni vet, i Högdalen där vi nu kommer att säkerställa att vi kan bygga för kapacitet, uppställningskallar, verkstad, tvätthall, klottersanering, städning och mycket annat som behövs för morgondagens tunnelbana.

Det är ett arbete som har tagit sin tid. Det vet säkert en del av er som har följt denna process. Detta har att göra med att vi, när vi går in och ska bygga i anslutning till befintlig tunnelbana – som ju vi i väldigt hög utsträckning nu gör –, men också när vi ska gå in många gånger också och bygga och utveckla vår kollektivtrafik i befintlig stadsbebyggelse så är det förenat med stora krav på aktsamhet, på utredningar, på analyser där vi ju vill göra rätt från början och måste vrida och vända besluten på ett sådant sätt som innebär att vi kanske till en början

har en idé som med tiden kommer att behöva förändras. Så har ju också skett i det här fallet där vi har tillfogat en hel del i och runt den här depån för att den också ska kunna möta de långsiktiga krav och behov som vi har på vår framtida tunnelbana, när det gäller allt från just verkstadsplatser till tvätthall och när det gäller klottersanering, städning och vidareuppställning, rundfartsspår och en mängd andra saker.

Det stundar, efter detta genomförandebeslut, ett fortsatt hårt arbete med att få alla de tillstånd på plats som vi ju nu brottas med. Ni vet vi har en väldigt rigorös byggtillståndsprocess i detta land. Om vi tycker att den kan vara rigorös och jobbig när vi ska bygga om på landstället eller försöka få tillstånd en ombyggnation när det gäller vår trappuppgång eller annat i bostadsrättsföreningen där vi bor, så kan jag säga att det är ingenting jämfört med vad som gäller när man ska bygga tunnelbana. Jag kan säga att det har tillkommit ganska många lagar och regler kring detta under de fyrtio år som gått sedan vi byggde tunnelbana senast. Men nu är vi på gång.

Dagens beslut innebär att vi markerar ytterligare ansvarstagande, vilja till handling och framdrift i detta historiska projekt, denna historiska utbyggnad.

Det kvarstår mycket arbete, men jag är övertygad om att vi framgent kommer att visa samma gemensamma uppslutning, samma gemensamma vilja till ansvarstagande som det som lades till grund för den förhandling som, historisk i sig, lade grunden till den utbyggda tunnelbanan. Det handlar om att vi tog ansvar för att ekonomin för att därmed finansiera densamma. Och det arbete som hittills har bedrivits har handlat om att se till att sluta upp bakom många gånger tuffa och svåra avvägningar och beslut under resans gång, och vi kommer inte bara att kunna fatta beslut om en ny depå. Vi kommer med detta att lägga grunden för en fantastisk utbyggnad av vår tunnelbana för inte bara dagens stockholmarnas skull, den kommer även att tjäna morgondagens Stockholm på ett fantastiskt sätt när det gäller rörelser, resor, tillväxt, utveckling och bostadsbyggande.

Med detta yrkar jag bifall till regionstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 98

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Jag är alltid glad, sedan några år tillbaka, för de positiva tongångarna från Moderaterna i frågan om utbyggnaden av tunnelbanan. Det är glädjande. Det har inte alltid varit så i historien.

Jag håller med Kristoffer om att det här är en viktig utbyggnad. Det är klart att depåkapaciteten är en förutsättning för att vi också ska kunna genomföra den stora utbyggnad som vi har kommit överens om och avtalat om inom ramen för Sverigeförhandlingen. Därom råder ingen tvekan.

Jag tycker också att det bra med placeringen och den utveckling man nu gör på en och samma plats. Det här är i grunden från början två stycken olika initiala projekt som har byggts ihop till ett gemensamt, alltså Depå Högdalen, men också det som kallas i projektplanen för Depå tillkommande.

Det finns något som man kan förundras över, och jag vill säga det trots att vi inte har någon avvikande uppfattning i ärendet i sak. Vi kommer att lägga tilläggsyrkanden. Jag vill ändå ta tillfället i akt att för fullmäktige visa hur kostnaderna också kan springa i väg. I dokumentet står följande: Investeringsobjekten Depå Högdalen och Depå tillkommande ingår i mål och budget 2019 med inriktningsnivåer 2020–2028 med total utgift på 3,4–3,5 miljarder kronor varav 1,6 miljarder kronor för Depå Högdalen och 1,8 miljarder kronor för Depå tillkommande.

Senare kan man läsa: Nu framtagen kalkyl är på 4 miljarder kronor i 2019 års prisnivå vilket motsvarar utgifter om 4,5 miljarder kronor med hänsyn taget till index fram till år 2025. Det här innebär ju på en lättare svenska att de här objekten faktiskt har blivit 1 miljarder dyrare. Tack vare att vi har den här kostnadsfördyringen så behöver vi också som fullmäktige ställa tyngre krav på nämnderna och på redovisningarna i våra investeringsbudgetar. En gång i tiden antagna investeringsbudgetar är ju inte per automatik desamma längre när man tittar in i dem och säger: Hur mycket pengar har vi nu avsatt till de här olika objekten?

Det här gör naturligtvis också att vi, när vi väl kommer fram till att vi ska fatta beslut som här i dag, så konstaterar vi att den totala utgiften ändå ökade med 1 miljard kronor i sammanhanget.

Det här har också revisorerna berört ett antal gånger i sina påpekanden av brister i investeringsstyrningen. De har också berört den långsiktiga ekonomiska bedömningen för trafiknämnden och trafikförvaltningen, inte minst relaterat till de ganska tunga investeringar som ligger framgent, med den egentliga slutsatsen att trafiknämnden inom kort kan komma i ett läge där vi faktiskt får underskott i ekonomin. Det tror jag är något som alla här inne vill undvika.

Därför vill jag vädja till majoritetens styrande partier, med Moderaterna i spetsen, att ta den här frågan på allvar. Vi måste ha transparanta och tydliga investeringsbudgetar som säger något om läget här och nu.

Nu vet jag i det här fallet, Kristoffer – och det kommer du säkerligen till att påpeka –, att det här finns med underlaget för 2020 års investeringsnivåer och i det som också nämnden har räknat fram och tagit ställning till och lämnat över till fullmäktige. Jag tycker ändå att vi behöver, för den långsiktiga stabiliteten i ekonomin, se till så att det här också framgent blir mer transparent.

Med detta sagt yrkar jag bifall till förslaget till beslut men lägger också förslag till tilläggsbeslut i enlighet med det som vi har lagt i regionstyrelsen, men med en något förändrad attsats, dock, eftersom ordföranden för fullmäktige tyckte att vi kunde vara lite mer precisa än vad vi tidigare varit i regionstyrelsen. Därför är det nya attsatsförslaget: att i upphandlingen i alla led ställa krav på villkor i nivå med kollektivavtal och på försäkringar enligt Forapaketet.

Varför tjarar vi om det här i alla sammanhang? Det gör vi för att vi vet att arbetsmiljöfrågorna många gånger kommer lite vid sidan om, de tas inte in i projekten i tidigt stadium. Det görs misstag i de här sammanhangen. Därför är det viktigt att det här finns med från början.

En del kan säga: Ja, ja, men det där fungerar ändå. Ja, men se hur det ser ut just nu när det gäller Förbifart Stockholm, där man faktiskt var tvungen att avbryta ett kontrakt för att entreprenören inte följde Arbetsmiljöverkets rekommendationer och därmed inte tog arbetsmiljöfrågorna på fullaste allvar.

Det finns ett skäl till att vi är tydliga med att den här frågan är viktig även i detta fullmäktige.

Anförande nr 99

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, regionfullmäktige ! Ingen annan än jag, tror jag, kommer till sista blodsdroppen att slåss för att här inte ska in några ofinansierade och icke utredda investeringar i vår investeringsbudget!

Jag tycker att det är extremt viktigt att vi håller på just de principerna när det gäller vårt arbete. Här är det också viktigt, tycker jag, att vi är medvetna om att det är skillnad på ett utredningsbeslut, där vi ju fattar beslut om en idé om att bygga någonting, och ett genomförandebeslut, som innebär att vi efter genomförd utredning vet vad det är vi ska bygga och vad det kommer att kosta.

Det är klart att om vi tillsammans bestämmer att vi ska lägga till verkstadsplatser, en ny tvättanläggning, att vi ska lägga till förbigångsspår, att vi ska bygga nya likriktarstationer, att vi ska ha fler uppställningsplatser än tidigare bestämts, att vi ska bygga nya infarter, att vi behöver ta i anspråk mark, att vi ska bygga stödmurar, flytta ställverk och dra om mycket av liggande avlopp och vatten, el och vägar i samband med byggandet så kommer det att kosta mer.

Men i det här fallet ryms det inom de 6,2 miljarder kronor som är avsatta för detta. Det är ett ansvarsfullt beslut som syftar till att bygga bra tunnelbana för framtiden.

Anförande nr 100

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande! Kristoffer, jag är full medveten om att idén om utredning har lett till tillkommande kostnader. Likväl är det kanske det där som är det viktiga att ta på allvar. Det är klart att om vi lägger en investeringsbudget som vilar på initiala siffror som sedermera blir ganska till åren komna och inte justeras under resans gång, så riskerar vi att stå med ganska ihålliga investeringsbudgetar i det långa perspektivet. Och det tror jag är allvarligt för regionen.

Anförande nr 101

Regionrådet Tamsons (M): Det är också därför det är så viktigt att vi förstår att göra skillnad på ett utredningsbeslut och ett genomförandebeslut. I den stund som vi inte förstår att det är två vitt skilda saker som vi rör ihop, då riskerar vi att landa i ett riktigt elände. Det är i samma stund som vi börjar addera utredningar utan att ha en långsiktig idé om hur de ska finansieras i en genomförandefas som riskerar det att gå illa.

Vi har ju många sådana exempel på olika utredningar som i många oppositionsbudgetar oftast dansar runt. Vi har skäl att vara väldigt ansvarsfulla i dessa frågor. Det betyder att om vi vill någonting så ska vi också se till att föra det i mål, men vi ska skilja på ett utredningsbeslut och ett genomförandebeslut.

Genomförandebeslut är vad som ska göras och för vilka pengar, utredningsbeslutet är en idé om att något kanske ska göras. Det är först när genomförandebeslutet fattas som vi sätter vårt gemensamma bomärke på beslutet och säger Ja, det här ska vi göra, det här är de pengar vi anslår för att det ska bli gjort.

Anförande nr 102

Regionrådet Sjöström (S): Den retoriken, Kristoffer, innebär ju att när vi fattar beslut om en investeringsbudget här inne så vet vi egentligen inte vilket beslut vi fattar.

Anförande nr 103

Regionrådet Sehlén (V): Fru ordförande! Vänsterpartiet stöder förslaget om utbyggnaden av depån. Det är bra att vi får till stånd en depå till de nya tunnelbanelinjerna. Det är så klart en absolut nödvändighet att ha en bra och fungerande depå.

Vi stöder också nivåhöjande åtgärder som till exempel större säkerhet, bättre arbetsmiljö, större möjlighet att använda depån på bästa sätt i miljö- och klimathänseende när det gäller att ta hand om våra fordon och sådana saker. Vi kan förstå att det i ett investeringsobjekt blir fördyringar.

Jag ska inte upprepa det som Jens Sjöström har sagt, men just när det gäller indexuppräknings på i stort sett alla våra investeringsobjekt kanske det vore bra att vi gör sådana så att vi vet vilka penning värden vi talar om när vi talar om till exempel 2025 eller 2013. Vi sitter ju med den här överenskommelsen från 2013 med 2013 års nivåer. Det är väl någonting som vi kan ha i åtanke vid alla våra investeringar, nämligen att vi troligtvis kommer att sitta med större summor eftersom tiden går och även kanske ambitionerna i investeringsobjekten blir högre.

Jag vet att vi nu pratar om depån i Högdalen, men jag vill bara dra en liten parallell till en depå som ligger i Mårtensdal/Fredriksdal vid Gullmarsplan. Det är en bussdepå. Vi satt i ett läge där vi faktiskt inte hade någon mark kvar på Södermalm där den tidigare depån låg – där är nu ett stadsutvecklingsområde. Vi var överens om att placeringen var bra och vi ville ha en depå där och vi var dessutom tvungna att ha en depå för våra bussar. Under projektets gång blev det stora fördyringar på grund av till exempel att marken inte var riktigt så bra som vi hade trott. I det läget måste ju självfallet en enig nämnd säga att vi tänker fortsätta med projektet, vi måste ha den här depån. Vi accepterar den här fördyringen. Jag kan dra en annan parallell till Katarinaterminalen där det också har varit diskussioner om säkerhet, utrymning, ersättningstrafik och sådana saker. Den blev 700 miljoner kronor dyrare. Vi tar den kostnaden för vi vill ha en bra terminal för våra kollektivtrafikresenärer, men det blir en högre kostnad.

Jag tänker att vi kan vara lite ödmjuka i detta arbete och se att under objektets framskridande och under investeringens gång så kommer det att bli dyrare. Det måste vi planera för.

Vi stöder Socialdemokraternas förslag till tilläggsbeslut så som det var i regionstyrelsen med det förtydligande som Jens läste upp.

I övrigt har vi inget annat förslag till beslut. Vi vill kanske bara tillägga att vi förutsätter att den här depån också blir en bra arbetsplats med god arbetsmiljö för dem som kommer att arbeta i den. De är inte direkt är anställda av oss med den struktur som vi har i dag utan av olika privata företag som sköter vår trafik men att det kommer att vara god arbetsmiljö.

Jag vill bara slänga in detta sista: Jag skulle gärna se en nollvision för antalet dödsfall och skador i våra entreprenader också. Jag har bara varit glad och nöjd med att det inte har skett några allvarliga olyckor i våra entreprenader, men samtidigt bygger vi nu tunnelbana, depåer och vi kommer att få stora projekt att arbeta med. Jag tänker att det vore någonting som vi verkligen skulle behöva enas om och kanske se över hur vi kan säkerställa att det faktiskt råder en nollvision för antalet dödsfall inom våra projekt.

Anförande nr 104

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande! Tack, Anna Sehlin, för många tankvärda inspel som jag tror är väldigt viktiga att ha i åtanke. Jag tänkte kommentera det sista du nämnde först. Jag tror att det är av stor vikt att vi sätter arbetsmiljöfrågorna väldigt långt fram för att inte säga främst, när det gäller den här typen av stora investeringar. Jag tror också att vi har kommit väldigt långt på den resan. Vi har ju vunnit bland annat priser för god arbetsmiljö och god säkerhet när det gäller vår stora upprustning av Roslagsbanan till exempel. Jag tycker att det är någonting som vi har skäl att lära av och ta till oss av goda exempel när vi tittar på den här typen av vidare satsningar och beslut.

Du har helt rätt i, och det är viktigt att komma ihåg, att det många gånger är politiken själv som är orsaken till att saker och ting blir dyrare än vad vi en gång i tiden kanske trodde att de skulle bli. Det blir så när vi ställer krav på miljö, när vi ställer krav på en mängd olika saker som ska anpassas och ibland vill vi kanske mer än vad våra tjänstemän vill.

Det kan vara en orsak till fördyringar. En annan är ju tidsfaktorn som du säger, dessa överklaganden och dess tillståndsprocesser. Vi bör pressa staten i dessa frågor för att få tillstånd förenklingar.

Anförande nr 105

M i c h a e l a H a g a (C): Fru ordförande! Framtidsbygget för kollektivtrafiken omfattas ju inte bara av nya spår, moderna vagnar och signalsystem. Även depåerna är en viktig del i det här arbetet. Kanske är det ingen här inne som har gått till val på frågan om fler depåer – förutom Kristoffer – men kanske ändå en utbyggd tunnelbana. När vi bygger ut tunnelbanan så måste vi också öka kapaciteten och säkra underhållet i nya moderna depåer.

Kanske tänker vi inte alltid på just den saken, men för att tunnelbanan ska rulla så är det ändå ett gott under håll, en parkering och uppställning för att våra vagnar ska hållas i gott skick som är en viktig del.

Som har nämnts så är arbetsmiljön en otroligt viktig fråga. Det handlar dels om vad som sker under byggandet och uppförandet men också vad som ske i den dagliga verksamheten där säkerhetsaspekten och arbetsmiljön är viktiga frågor. Det kan också säkerställas på ett bättre sätt i moderna lokaler och även med nya personalutrymmen.

Även om depåerna är nödvändiga så är de inte alltid så stadsmässiga, så att säga. Högdalen är ju ändå ett gott exempel på där det integreras, man använder befintlig yta och man gör också en effektiv markanvändning. Man anpassar sig till den miljö som redan är uppbyggd. Det är positivt med integrering i den befintliga miljön, både ur bullerhänseende men också för estetiken, så att det inte skapas ännu fler barriärer i stadsmiljön.

Detta är ett viktigt steg för att komma vidare, för att öka kapaciteten i tunnelbanan. Jag yrkar bifall till regionstyrelsens förslag till beslut!

§ 146 Godsstrategi för Stockholmsregionen

Anförande nr 106

R e g i o n r å d e t H e m m i n g (C): Fru ordförande! Gods är ju lite som jurister – det är bra att de finns men synd att de ska behövas.

Den strategi som vi nu ska fatta beslut om är faktiskt resultatet av ett politiskt initiativ. Någonstans kring 2015 fattade vi beslut i budgeten att regionen borde utarbeta en regional godsstrategi. Det som var motivet för dåvarande Alliansen var ju att vi såg att godset ofta är en bortglömd del av trafiken. Att utarbeta en regional strategi för gods och logistik var ytterligare en pusselbit i arbetet med att skapa en mer heltäckande trafikplanering i en region som *både* har väldigt tuffa och viktiga klimatmål och klimatutmaningar *och* trängsel som är dyr och som belastar både livskvalitet och notorna för vårt näringsliv.

Allting har ju tuffat på bra. I februari skulle vi fatta beslut om godsstrategin, men förslaget återremitterades då av en minoritet, det blev en minoritetsåterremiss. Det normala förfarandet i det läget i demokratins namn är att man lägger fram samma förslag igen och då går det igenom som majoritetsbeslut. En minoritet har inte i sig någon rätt att föreskriva majoriteten vilken politik som ska bedrivas. En minoritetsåterremiss är ju en markering av att man vill att majoriteten ska tänka efter en gång till.

Men det här var vältajmat. Vi kunde nämligen konstatera att medan vår ursprungliga godsstrategi var ett pionjärarbete, när nästan ingen talade om godset, så hände det under inte minst år 2018 mycket på godsområdet. Regeringen utarbetade en nationell godsstrategi samtidigt som Stockholms stad utarbetade en kommunal godsstrategi och Mälardalsrådet i den nystartade processen kring En bättre sats framhöll godsfrågorna. De synpunkter som faktiskt framhövdes i minoritetsåterremissen kring bland annat frågan om att förstärka sjöfartens roll och spårvägarnas roll i godsarbetet – som ju fanns med tidigare men som kunde förtydligas ytterligare – låg väl i linje med hur vi ser att omvärlden också resonerar.

Vi från fempartistyret gjorde bedömningen att det i det här fallet fanns anledning att försöka lyssna på de här synpunkterna och även se vilka av omvärldsförändringarna som kunde vara relevanta att förstärka och tas med och därigenom också kanske skapa förutsättningar för en ännu bredare uppslutning kring den här gods- och logistikstrategin.

Jag är alltså väldigt glöd över att vi har kunnat lyssna, att vi har tagit hänsyn till nyheter och att vi här kan lägga fram förslag till en ännu bättre och mer aktuell godsstrategi. Det pionjärarbete som det var när vi inledde arbetet blir ännu mer aktuellt och kan ännu mer länka in i de insatser som andra aktörer gör.

Jag nämnde att sjöfart och järnväg lyfts tydligare. Även beredskaps- och krisperspektiven, perspektiv som man helst önskar inte skulle behövas, har av olika skäl blivit mer aktuella i all samhällsplanering. Vi finner att också det behöver förstärkas i det här sammanhanget.

En annan förändring handlar om att vi vid all regionplanering måste lyssna på kommunerna. Det är vår uppfattning. Vi ska ha ögonen på det regionala perspektivet men vi måste inse att på marken måste dessa frågor landa i kommuner. För Solna har det varit viktigt att få tydligare skrivningar rörande Tomtebodan. Det har vi hörsammat. Det finns nu med i förslaget till beslut.

Samtidigt är det också viktigt att inse att själva syftet med den här strategin är att hjälpa kommunerna. Det som händer om godsmängderna fortsätter att öka och är illa koordinerade och det inte finns någon regional samsyn är att vi riskerar att få mycket mer godstrafik och mycket mer trängsel på inte minst det finmaskiga vägnätet i vårt län men även på de större artärerna, så att säga.

Det är ändå så att det kommer att behövas omlastningsmöjligheter från spår till *the last mile* någonstans i norra Stockholm. Jag tänker mig att vi får lösa den frågan längre fram. Budskapet nu är att vi lyssnar på kommunerna, och ingenting kan ske i det här länet utan att berörda kommuner är med på tåget. Det är en insikt som vi har.

Bifall till regionstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 107

Robert Johansson (S): Fru ordförande! Det är något speciellt med hamnar. Hamn heter ju för övrigt *port* på engelska. På svenska är port kanske någonting som man kan öppna mot omvärlden.

En av mina närmaste vänner, Ismail Baltaci, driver en hamnkrog i Smedjebacken och när jag besökte honom förra sommaren och njöt av en bit mat så sade han till mig: Härifrån kan man åka båt ända till New York!

Kanske dagens internationella och flygvana generation inte tycker att det är så häftigt, men tänkt vilket lyft det var för bruket i Smedjebacken 1795 då kanalen till Mälaren öppnades och var klar.

Förra veckan hade jag nöjet att besöka Södertälje hamn, och det är en viktig port för vår region mot omvärlden. Varför pratar jag om det här? Jo, det gör jag för att en av de saker som vi påpekade som en brist i det tidigare förslaget till godsstrategi var just det sjöburna godsets potential. Det var inte bara vi som påpekade det utan det gjorde även ett flertal remissinstanser.

Talesättet lyder: droppen urholkar stenen. Jag är otroligt glad över att den styrande majoriteten har lyssnat och kommit med det omarbetade förslaget. Nu har vi förhoppningsvis snart en godsstrategi som kan fogas till RUFSS, och som dessutom kan påverka inte bara på länsplanet utan också den nationella planen. Framför allt kan den, vilket även Gustav sade, även påverka den storregionala godsstrategi som nu utarbetas under Mälardalsrådet.

Jag ska inte förlänga debatten utan ska för Socialdemokraternas räkning yrka bifall i regionstyrelsens förslag och hänvisa till vårt särskilt uttalande i regionstyrelsen!

Anförande nr 108

Elof Hansjons (S): Jag hade förmånen att förra gången den här frågan var uppe till diskussion också vara med i debatten. Då blev beslutet en återremiss. Jag brukar inte vara någon vän av återremisser, det ska jag erkänna. Oftast leder de till att samma beslut som ändå skulle ha fattats bara fördröjs.

Den här gången blev det en återremiss som verkligen var en omprövning av strategins innehåll. Den har höjts en nivå. Man har tittat mycket bättre på kapacitets- och hållbarhetsfrågor, men man har också bättre analys nu när det gäller risk- och sårbarhetsfrågor. Det är ju en extremt viktig aspekt med risk och sårbarhet. Stockholmsregionen är extremt beroende av att några få punkter verkligen fungerar.

Det jag saknar är förstas en nivå till, en högre nivå, en ytterligare konkretisering av hur vi ska klara av att säkerställa godstrafiken och minska sårbarheten i det godssystem vi har. På 1960-talet bestämde man sig för att bygga ett regemente i Södertälje för att militärt säkerställa överfarten över Södertäljeviken, Södertälje kanal, Mörkö och Brandalsund. Så pass viktigt ansåg man att det var att ta frågor om sårbarhet på allvar.

Jag saknar lite den nivån förstas, men det här är verkligen ett steg framåt.

Jag ger en stor eloge till Gustav för det arbete som har lagts ned på att höja det här en nivå, det är ett lovvärt steg framåt.

Sedan får vi tillsammans jobba för att ytterligare möta nästa nivå. Det måste vi framför allt göra tillsammans och gentemot andra aktörer. Det är klart att statens ansvar i det här arbetet är extremt stort. Vi måste jobba tillsammans med staten för att säkerställa infrastrukturen i Stockholmsregionen.

Anförande nr 109

Regionrådet Sehlín (V): Fru ordförande! Tack, majoriteten, för denna omarbetade version av godsstrategin. Som tidigare talare har sagt är det inte per automatik så att en minoritetsåterremiss leder till förslag om bättre beslut. I det här fallet instämmer Vänsterpartiet i den lilla kör som säger att det här förslaget till godsstrategi är mycket bättre än vad det var före återremissen.

Som tidigare sagts hanteras frågor som gäller transporter på sjö och frågor som gäller olika risker i nödlägen mycket bättre i den här godsstrategin än i det tidigare förslaget. Det som vi tycker ändå saknas, och det är väl egentligen det som är det svåra, det är ju det som handlar om klimatutmaning.

Vi skulle helst se att godsstrategin på ett ännu tydligare sätt möter just den stora klimatutmaning som vi har i dag.

Det är ju så att vi, för att vara lite mer resurseffektiva och minska våra klimatutsläpp, även måste minska godshanteringen. Detta borde vara en av de centrala punkterna i godsstrategin: Hur ska godset faktiskt minska?

Det gods som vi absolut behöver transportera vill vi till större del ska transporteras med båt och tåg i stället för med flyg eller lastbil. Vi ser lite med oro på användningen av lätta lastbilar och det som man kallar för *the last mile*. Man kan diskutera i många former, men just inter-nethandel har visat sig få väldigt mycket gods i omlopp, både till konsument och även tillbaka när man har köpt tre par skor som man vill prova hemma. Sedan åker skorna tillbaka. Detta kräver en helt annan infrastruktur, och frågan är om det är den sortens infrastruktur som vi ska bygga för, för att tillgodose det här behovet av att konsumera mycket.

Vi tänker också på det som vi pratade om tidigare, nämligen att vi bygger en hel del nu – vi bygger nya tunnelbanor och nya depåer. Vi vill så klart att våra schaktmassor, att våra entreprenader sker på bästa sätt och att vi inte bidrar onödigt mycket till ett stort klimatavtryck med våra verksamheter på olika områden.

Vi har också några förslag som skulle göra att godshanteringen i regionen skulle kunna bli bättre, dubbelspår hela vägen till Stockholm Norvik hamn till exempel. Det skulle kunna vara en väldigt bra lösning. Vi är motståndare till Tvärförbindelse Södertörn och vill inte ha fler motorvägar. Vi vill inte att det godset ska transporteras på lastbil.

Det finns väldigt många andra utpekade svaga länkar i spårsystemet, fyra spår i bredd mellan Stockholm och Uppsala till exempel. Vi vill se att dessa saker finns med i våra planer och strategier. Vi vill att de här svaga länkarna ska bli starkare. Att göra de här prioriteringarna är inte så svårt för oss för vi säger nej till Förbifart Stockholm, vi säger nej till Tvärförbindelse Södertörn och vi säger nej till Östlig förbindelse – men för er andra är det så klart svårare att göra de här prioriteringarna.

Då skulle vi i den här strategins anda göra de prioriteringarna så att vårt gods också kan transporteras på sjö eller spår så att vi verkligen får bäring på det. Då kan vi också ta upp frågan om flygtransporterat gods, och vi vill inte ha någon utveckling i riktning mot mer flygburet gods.

Vi tror naturligtvis också, precis som nämnts, att vi måste samverka med kommunerna. Därför kan någon undra lite över att vi i vårt parti ändå yrkade bifall till den mening som majoriteten ville ändra, den mening där det står att Tomtebodan inte ska användas för godshantering. Vi yrkade på att den nya meningen inte skulle bifallas utan att den ursprungliga meningen skulle kvarstå oförändrad i dokumentet. Det är det som jag yrkar bifall till här nu också, alltså den ursprungliga formuleringen i skrivelsen! I övrigt hänvisar jag till vårt särskilt uttalande i regionstyrelsen.

Anförande nr 110

Fredrik Wallén (KD): Fru ordförande, fullmäktigeledamöter, åhörare! Jag var en av de majoritetsföreträdare som då den här strategin återremitterades kände att vi egentligen var redo att gå till beslut. Jag minns att jag argumenterade för det i talarstolen. Men det är bara att berömma i första hand regionrådet Gustav Hemming.

Det händer saker, vi lever i en föränderlig värld, vi kan påverkas av saker under en återremitteringsperiod. Nu har det tillkommit saker i strategin som gör att det är ännu enklare för till exempel mig att yrka bifall till förslaget än vad det var förra gången, då jag i och för sig också yrkade bifall till det förslag som förelåg då.

Jag vill särskilt nämna frågor som berör säkerhet, krishantering och beredskap. Jag vill minnas att detta var något som även jag berörde förra gången vi talade om strategin i den här salen. Resonemangen i dessa frågor har fördjupats.

När vi studerar strategidokumentet – för det här är ett gediget strategidokument för Region Stockholm, men vi kommer att producera fler strategidokument – så bör vi bära i minnet, oavsett om man är ansvarig tjänsteman som sitter och lyssnar på den här debatten nu eller om man är ansvarig politik i olika sammanhang, att vi behöver fördjupa oss i totalförsvarsfrågorna, fördjupa oss i krishanteringsfrågorna och över huvud taget fördjupa vårt synsätt när det gäller frågan om hur vi hanterar olika former av samhällsstörande olyckor. Det är oerhört viktigt. Och det gäller faktiskt all vår verksamhet.

Även i detta avseende – nu riktar jag mig till Gustav, så är detta strategidokument rätt så vägledande för den övriga regionala organisationen. Som enskild företrädare för majoriteten tackar jag för detta och yrkar bifall till regionstyrelsens förslag till beslut!

Anförande nr 111

Maria Mustonen (V): Ordförande, ledamöter! Jag ska inte upprepa det som Anna precis sade från Vänsterpartiets sida, men jag ska fylla på lite detaljer här. Men jag vill tacka majoriteten för ett mycket bättre förslag än det förra.

När vi diskuterade klimat i förmiddags var det mycket tal om rådighet och vad regionen egentligen kan göra. Vi kan faktiskt göra väldigt mycket själva i vår egen verksamhet. Vi har väldigt omfattande varuleveranser till våra sjukhus och andra verksamheter. I den här salen finns makten att ändra på dessa leveranser om vi bara vill, genom upphandlingar i första hand. Det bör vi jobba stenhårt på tillsammans.

Sedan har vi även byggtrafiken till våra investeringar, som Anna redan nämnde.

Sedan har vi samhällsplaneringsuppdraget. Där finns också väldigt mycket att göra. Vi kanske inte har det direkta planeringsmonopolet, som kommunen har, men mycket handlar om samverkan. Där är det viktigt att vi säkrar omlastningsplatserna, hamnar och kajlägen där man kan använda nya typer av sjöfart, till exempel pråmtrafik, som man håller på att återlansera i Sverige. Det var faktiskt ett väldigt miljövänligt transportslag med stor potential för att ställa om vårt godstrafikssystem.

Vi behöver även medverka till elektrifiering i stor skala, till exempel elvägar för gods där det inte finns järnväg. Regionen kan i sin samhällsplanerroll även säkra platser för att biobränsle ska finnas tillgängligt.

När vi nu står inför klimatutmaningen, som är den största utmaning vi har, måste man våga tänka lite nytt. Om man fortsätter köra lastbilar som är små kommer vi inte riktigt fram med klimatomställningen. Därför måste vi satsa på nya former av järnvägstransporter, till exempel regionala godsslingor som KTH har forskat om, och på lite småskaligare sjöfart. Vi kan ta emot de stora båtarna i Norvik och sedan köra godset vidare med mindre båtar fram till destinationen. Vi kan också effektivisera och ha större lastbilar där det finns vägar med bra bärighet och sedan ha småskaliga lösningar i städer, till exempel cyklar.

Det finns mycket att göra, och jag är väldigt nöjd med de åtgärdsalternativ som finns med i strategin nu. Nu gäller det att implementera dem. Om vi implementerar de åtgärder som finns inskrivna i strategin har vi kommit ganska långt. Nu är det bara att sätta igång och göra detta.

§ 147 Modell för samverkan mellan Region Stockholm och länets pensionärsorganisationer

Anförande nr 112

M a r i a F ä l t (KD): Fru ordförande, fullmäktige och åhörare! Det vi ska ta beslut om här i dag, modellen för samverkan, är en revidering av den modell som antogs i dåvarande landstingsfullmäktige den 18 september 2012, det vill säga nästan på dagen sju år sedan. Det är på tiden att vi tar ett nytt beslut, och jag är jätteglad över att vi har detta på dagordningen i dag.

Vi har att göra med den nya tidens pensionärer och den nya tidens samverkan. Som ordförande i regionala pensionärsrådet yrkar jag naturligtvis bifall till regionstyrelsens förslag till beslut att anta den reviderade modellen. Det är värdefullt både för organisationerna och för regionen att ha ett gott utbyte av varandra. Och att samverkan är ett bra sätt att göra detta utbyte är oomtvistligt.

Regionen bör ha och har ett stort intresse av att vara lyhörd och ta till sig den kunskap och erfarenhet som kommer från organisationerna och deras medlemmar. Regionen har också ett stort intresse av att få ta del av det som organisationerna kan bidra med. Organisationerna har också ett intresse av att veta vad regionen håller på med, vilka beslut som tas och var de tas någonstans.

Inget av detta är nytt, men jag vill gärna påminna om att samverkan från regionens sida och organisationernas sida är ett vinnande koncept. För att samverkan ska få samma status och genomslagskraft genom hela Region Stockholm med dess nämnder och förvaltningar är det av yttersta vikt att vi kan samlas runt denna gemensamma modell. Den ska ge genomslagskraft i hela organisationen, oavsett vilken nämnd eller förvaltning det är som ska ta beslutet.

Det regionala pensionärsrådet är den gemensamma plattform där samverkan eller, tyvärr, brist på samverkan kommer i dagen och där vi från politiken får oss till livs var det fungerar bra, var det fungerar mindre bra och också var någonstans det fungerar allra bäst i hela organisationen.

Den modell som vi nu ska fatta beslut om har tagits fram i samverkan med företrädare för pensionärsorganisationerna, och vi är samfällt glada över att modellen nu får en bra status för vidare arbete inom regionen.

Vänsterpartiet har i ett särskilt uttalande påpekat vikten av att uppföljningen av samverkan är av betydelse, liksom vem som ansvarar för denna uppföljning. Mitt medskick till Vänsterpartiet är att uppföljning av denna samverkan först och främst sker i det regionala pensionärsrådet, där kunskapen om hur samverkan sker är stor, ja, kanske störst i hela regionen.

Vi i regionala pensionärsrådet är mycket angelägna om att alla nämnder och förvaltningar sköter arbetet med samverkan enligt modellen. Där detta inte sker kommer det att bli föremål för en särskild uppföljning av pensionärsrådet. Och det, kan jag lova, kommer inte att bli lätt för den nämnd eller förvaltning som inte jobbar enligt den här modellen!

Anförande nr 113

B e n g t L a r s s o n (V): Presidium och fullmäktige! Jag vill börja med att tacka dig, Maria, för det svar du gav på det särskilda uttalande som vi lade fram tidigare.

Precis som du säger är pensionärsorganisationerna en viktig resurs för regionens arbete. Det är också viktigt för pensionärsorganisationerna att få input från regionen. Därför ser vi med glädje fram emot att få jobba utifrån den nya modellen, och det är glädjande att vi kan ta ett gemensamt beslut om den nya modellen i dag. För Vänsterpartiets del yrkar jag bifall till förslaget om ny modell för samverkan.

Anförande nr 114

Regionrådet B o h l i n (KD): Ordförande, presidium och ledamöter! Jag vill bara understryka det som min kollega Maria Fält har sagt. Vad jag har förstått är den nya modellen både efterlängtdad och efterfrågad. Jag tycker att det är ett mycket gediget arbete som har gjorts i rådet. Jag vill bara yrka bifall till regionstyrelsens förslag.

Anförande nr 115

A m e l i e T a r s c h y s I n g r e (L): Ordförande, ledamöter och åhörare! Det är väldigt värdefullt, precis som Maria och ni andra har sagt, med en tidig och bra dialog mellan företrädare för länets pensionärsorganisationer och de politiska företrädarna.

Just i detta sammanhang skulle jag vilja passa på och citera Tage Danielssons ord: "Säll är den som har till rättesnöre, att man nog bör tänka efter före." Därför vill jag välkomna denna översyn, så att vi även fortsättningsvis ska kunna ha goda former för samverkan mellan politik och pensionärsorganisationer. Bifall till regionstyrelsens förslag!

§ 148 Motion 2017:55 av Susanne Lund m.fl. (S) om att upprätta en haverikommission för att granska de upprepade fiaskona med signalsystems-upphandlingar

Anförande nr 116

Regionrådet S j ö s t r ö m (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Låt mig först å motionärernas vägnar få tacka för svaret på vår motion, även om vi och jag på intet sätt är nöjda med svaret. Långa avstängningar, senarelagda trafikstarter och avbrutna avtal i stället för förbättringar som kraftigt ökad trafik, halverade väntetider och minskad trängsel – det är resultatet av 13 års moderatledd trafikpolitik.

Den 3 mars 2014 kunde vi i en artikel i Dagens Nyheter läsa följande: "Nya signalsystem – inte SL:s bästa gren. Att köpa nya signalsystem har nog aldrig varit SL:s bästa gren. Bekymren med 350-miljonersystemet på Tvärbanan från General Electric är inte det första ens i SL:s nutidshistoria. Det har varit krångel med många nya signalsystem. Åren omkring 2000 var signaltrasslet som värst. Siemens signalsystem till tunnelbanans gröna linje ställde till med ett elände i början och var två år försenat. Adtranz signalsystem för den då nya Tvärbanan var också ungefär två år försenat och Ansaldo system för Roslagsbanan var nästan lika sent. Snart ska tunnelbanans röda linje få ett nytt signalsystem för över 700 miljoner. Det levereras av Ansaldo. Om det blir försenat återstår att se. En fördel med installationen av det systemet är att det är radiobaserat och går att installera utan att det gamla reläbaserade rivs bort först."

Ja, hur det gick med det nya signalsystemet för tunnelbanans röda linje vet vi i dag. Projektet havererade, och 2017 beslutade dåvarande trafiknämnden att ge förvaltningschefen mandat att häva avtalet med Ansaldo, något som man strax efteråt också gjorde. Till DN:s lista kan vi också addera förseningarna med Lidingöbanan, också med anledning av problem med nytt signalsystem.

Jag tycker att DN:s sammanställning från 2014 talar för sig själv och att rubriken är slående: "Nya signalsystem – inte SL:s bästa gren." Vad värre är: Det verkar inte vara någon förbättring i sikte, och dessutom verkar den moderatledda, blågröna majoriteten vilja granska vilket ansvar den politiska nivån har haft för att upphandlingarna ofta inte levererar det utlovade, upphandlingar som sammantaget omfattar mångmiljardbelopp.

Det dåvarande moderata trafiklandstingsrådet Christer G. Wennerholm sade följande om haveriet för Tvärbanans signalsystem: "Vi tycker att det är väldigt tråkigt att det ska behöva bli så här på grund av att leverantörerna inte håller vad de lovat. Därför har vi dömt ut ett vite på cirka 10 miljoner."

Det nuvarande moderata trafiklandstingsrådet och den blågröna majoritetens utlåtande om vår motion om kravet på en haverikommission när det gäller haverierna inom signalsystemsupphandlingarna fortsätter i samma anda. I svaret på vår motion står det: "Trafiknämnden lyfter även i sitt yttrande fram att införandet av signalsystem för tunnelbanans röda linje samt för Tvärbanan inneburit stora utmaningar, bland annat hänvisas till leverantörens bristande leveransförmåga."

Man talar i yttrandet också om förbättringsarbete och utvecklade arbetssätt inom trafikförvaltningen när det gäller investeringsstyrning, riskanalys och riskhantering, men inte någonstans står att läsa om just politikens ansvar, trafiknämndens och regionfullmäktiges ansvar för problemen, som orsakar frustration för resenärernas vardag och inte levererar de förbättringar som varit utlovade.

Här inne känner vi väl till att PWC, MLC och VTI har granskat upphandlingen och bland annat konstaterat att det finns stora brister i trafikförvaltningens kompetens, organisationskultur, ledningsfilosofi och styrning. Vi kan också konstatera att revisorerna såväl påpekat behov av stärkt investeringsstyrning som lämnat rekommendationer kring detta. Som folkvalda har vi alla ett ansvar för att skattepengarna används på effektivast möjliga vis och levererar en patientsäker vård efter behov och en kollektivtrafik som på effektivast möjliga sätt får vår arbetsmarknad och studieregion och människors vardag och sociala liv att fungera.

Vi har därför också ett ansvar för att ta varningssignaler och rapporter på fullaste allvar och skyndsamt agera för att säkerställa en organisation som levererar. Ytterst vilar ett tungt ansvar på den politiska majoriteten att så sker. Därför menar vi att det är anmärkningsvärt att den moderatledda majoriteten såväl i trafiknämnden 2017 som nu i regionfullmäktige två år senare – eftersom man har dröjt med att behandla motionen – säger nej till en haverikommission.

När ni nu väljer att inte bifalla motionen måste jag ställa en kontrollfråga till dig som ansvarigt trafikregionråd, Kristoffer Tamsons: Om du inte anser att en haverikommission behövs, innebär det att du här och nu kan lova att inga fler haverier och misslyckade upphandlingar av signalsystem kommer att ske?

Ordförande, jag vill härmed yrka bifall till motionen.

Anförande nr 117

Regionrådet Tamsons (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Att lyssna på Jens Sjöström är lite grann som att lyssna på en historiebok som lite selektivt slutar någonstans runt 2014 då jag tillträdde som trafiklandstingsråd. När jag nu ger svar på tal kommer han att ignorera detta och återvända till sina talepunkter som slutar någon gång runt 2014.

Det ska vara ordning och reda på SL:s ekonomi och verksamhet. Det har jag satt som mitt adelsmärke, och som ni säkert vet har jag tillsammans med mina vänner i alliansstyret och nu i det blågröna styret vänt underskott till överskott och sett till att vi har långsiktighet och uthållighet i vår investeringsbudget. En del i detta, som jag väldigt tydligt pekade ut som nytillträdd, var just investeringsbudgeten och dess signalsystemsdel.

Vad har vi då gjort inom det området? Jo, det som jag väldigt tydligt såg till att vi gjorde från verksamhetens sida var just en rejäl genomlysning av hur vi arbetar med signalsystemen runt 2014–2015. Det arbetet utfördes oberoende av PWC. Det var viktigt för mig att så skulle ske. Det rapporterades till trafiknämnden, och utifrån detta fattades sedan beslut om ett antal åtgärder som skulle genomföras, då med sikte på Tvärbanans signalsystem. Detta fick jag, som högst och personligen ansvarig, att börja rulla några år senare, och det fungerar sedan dess.

Men vi nöjde oss inte med detta, utan jag har vinnlagt mig om att gå till botten och titta precis på hur det kommer sig att vi inte har lyckats med den typen av upphandlingar. Därför tillsatte vi i samband med PWC-rapporten runt 2015–2016 en fördjupad analys om det kvarvarande stora signalsystemet, alltså det som upphandlades för snart tio år sedan, innan jag ens tog plats i landstingsfullmäktige, för röda linjen. Det var ett arbete som, om jag inte missminner mig, också utfördes av PWC men där vi också använde internrevisionen i ett första steg. Med detta som grund gavs sedan ett särskilt uppdrag till vår dåvarande förvaltningschef och vd för SL att vända på alla stenar och gå till botten med varför detta inte ser ut att fungera och också i ett första steg genomföra en lång rad saker: förändrad styrning, ledning och organisation. Man gjorde sig av med personal som inte fungerade och instiftade en konsekvenskultur gentemot leverantörer som inte sköter sig.

Detta arbete resulterade i att vi kunde presentera en väldigt gedigen rapport om det interna arbetet som också lades till grund för en granskning av det externa arbetet från leverantörer. Man redogjorde för detta inför nämnden, och det har lett fram till en åtgärdsplan både för trafiknämndens och trafikförvaltningens egen del och ett tydligt uppdrag gentemot vår leverantör. Vi markerade med kraft och i handling, enligt politiskt, när det gällde att häva avtalet med en leverantör som inte skötte sig och för att få tillbaka pengarna.

Vid sidan av detta har vi fattat flera beslut, bland annat, i en enig nämnd, om en generalplan för inte minst tunnelbanans utveckling. Vi har flera åtgärder på gång för att säkra framtida drift, leverans, robusthet och trimningar av systemet, också kopplat till signalsystemet. Besluten är fattade i politisk enighet, och jag hoppas att alla också har läst handlingarna och vet vad man har fattat för beslut. Det vore väl konstigt annars.

Arbetet här är dock inte slutfört. Jag tror på att vända på alla stenar och fortsatt arbeta hårt med frågorna. Men jag ska vara tydlig med en sak: Att backa bandet och tro att vi ska leka 2014 som om ingenting har hänt kommer inte att lösa några problem. Att backa bandet tillbaka till 2014 och läsa högt ur en DN-artikel långt före alla de åtgärder och insatser – många av dem beslutade i politisk enighet – som vi här har redogjort för kommer inte heller att lösa några problem. Det är smålustig oppositionspolitik, men det tar inte ansvar för skattebetalarnas och resenärernas pengar. Det får inte trafiken att rulla. Det får inte framdrift i våra investeringsprojekt. Det är just bara tom oppositionspolitik.

Jag har en rak fråga till Jens Sjöström: Är det något av de beslut, insatser och åtgärder som jag nyss räknade upp som han tycker har varit fel? Är det någon av dem som han skulle vilja se ogjord? Och kan han nämna en signalsystemsupphandling som blivit fel sedan jag tillträdde som trafiklandstingsråd och trafikregionråd?

Anförande nr 118

M s c i w o j S w i g o n (SD): Fru ordförande! Vi sverigedemokrater anser att det är positivt att regionens politiska ledning har stora ambitioner att bygga ut kollektivtrafiken i Stockholm. Kapaciteten och turtätheten bör och måste bli högre. Men man måste också förbereda för den kommande utvecklingen med till exempel förarlösa tåg. Att signalsystemet på röda linjen är försenat med över två år kan inte ses som annat än ett misslyckande. Vi är oroliga för att denna försening och andra misslyckanden kommer att bli långvariga och att det drabbar regionens invånare och resenärer.

Vi delar däremot inte åsikten att det behövs en haverikommission för att utreda vad som har blivit fel. En haverikommission behövs först när ett behov uppstår, till exempel en kris. Då behöver man reda ut vad som har gått allvarligt fel eller vad som behöver göras för att åtgärda bristerna.

I detta fall, som Susanne Lund från Socialdemokraterna tar upp i sin motion, vet vi redan vad som är problemet. Vi har identifierat det. Det är presenterat. Rapporterna som det hänvisas till är tydliga. Det har funnits brister i kompetens, ledning och styre samt i organisationskulturen. Även regionens internrevision har riktat liknande kritik mot trafikförvaltningen utan att det syns till några förändringar.

I förlängningen är det ytterst den politiska ledningen som är ansvarig. Om regionens medborgare vill se en förändring har de möjlighet att rösta vart fjärde år. Det är berättigat att kritisera regionens politiska ledning för de misslyckanden som sker. Det är allvarligt att fler misslyckade upphandlingar av signalsystemet inte har varit på en tillräckligt hög nivå, men kritiken bör däremot ske i politiska forum, som i regionfullmäktige, i nämnder, på sociala medier och i traditionella medier – inte genom att slösa ytterligare av skattebetalarnas pengar för att reda ut något som vi redan vet. Därför avstår Sverigedemokraterna från att delta i beslutet.

Anförande nr 119

R e g i o n r å d e t S e h l i n (V): Fru ordförande! Jag ska börja med att yrka bifall till Susanne Lunds motion.

Röda linjens uppgradering och upphandlingen av ett nytt signalsäkerhetssystem har tyvärr inte blivit som vi hade intentionen och viljan att det skulle bli. Förlåt, Kristoffer, men om vi backar bandet vet vi ju att röda linjen valdes för att det var en linje med många resenärer och ett hårt tryck, och det skulle bli bättre för resenärerna. Det var därför som den linjen valdes ut för att få ett nytt signal- och säkerhetssystem som skulle kunna underlätta en tätare och mer robust trafik.

Sedan fanns det ett uppdrag att se på halvautomatisering eller automatisering, vilket skapade lite rubriker och funderingar hos dem som var anställda i kollektivtrafiken: Vad skulle hända med dem som körde tågen, och vad skulle hända med systemet? Detta får man hantera när man gör omstruktureringar i ett projekt.

Vi hade en entreprenör, Ansaldo, som inte levererade. Vi bröt kontraktet. Sedan har Siemens gått in och gjort justeringar i de vagnar vi har för att vi ska kunna köra med vagnarna C20 och C30 i systemet. Ibland får man laga efter läge och försöka få saker att fungera även om de inte blev exakt som man hade tänkt.

Landstingsfullmäktige beslutade den 12 och 13 juni 2012 att godkänna genomförandet av investeringen Program röda linjens uppgradering för totalt 12,6 miljarder. Programmet innehåller omfattande infrastruktursatsningar som syftar till att modernisera tunnelbanans röda linje för att därigenom möta kraven i det växande Stockholm. Det var ju för resenärerna vi gjorde detta. Så är det alltid i politiken: Man ärver sina företrädares beslut. Du, Kristoffer,

som ansvarigt trafikregionråd, måste ärva de besluten. Andemeningen i besluten är ju att resenärerna ska få ett bättre kollektivtrafiksystem, och då framför allt när det gäller röda linjen.

Nu är vi i ett läge där vi har ett nytt genomförandebeslut med en minskad ram. Ramen har sänkts till 10 miljarder i stället för 12. Resenärerna på röda linjen har utstått förseningar och avstängningar, och de har liksom inte fått något tillbaka. Det är väl detta som har skett under din era, Kristoffer. De har utstått försämringar i sin resenärsmiljö och inte fått något tillbaka. Och fortfarande har vi år 2019 inte något nytt signalsäkerhetssystem på röda linjen. Som vi talade om tidigare i dag är det trångt på stationerna och på tågen.

En robust trafik, där tåg kan köra tätare och man har en större möjlighet att hantera förseningar och försämringar gynnar alla. När Tvärbanans signalsäkerhetssystem inte fungerade och fick bytas var det resenärerna som drabbades. De vågade inte åka med Tvärbanan för att den inte riktigt fungerade, och det blev också väldigt stora avstängningar på Tvärbanan.

Det som en haverikommission eller en genomlysning förhoppningsvis kan leda till är att detta inte händer igen, att vi får bättre underlag för nästa stora projekt – vi ska ju uppgradera och renovera fler linjer i tunnelbanan – och att vi kan få... Nu blir det brandlarm!

[avbrott på grund av brandövning]

Man kan undra om det kanske var någon som tryckte på knappen för att debatten blev lite för jobbig. Men nu var ju brandövningen utannonserad i förväg.

Jag vill avsluta med att säga att om man är ytterst ansvarigt trafikregionråd har man så klart ansvar för processerna även om någon annan har inlett dem. Och det händer saker under processens gång.

Vi har i dag en situation där vi inte har något bra system på röda linjen och inget signalsäkerhetssystem som skulle kunna underlätta för resenärerna. Det är också mycket som nämns i medierna och som jag skulle vilja att förvaltningen gav oss lite mer information om hur det verkligen förhåller sig. Det var ju detta som Jens också inledde med. Det har ju varit väldigt mycket snurr i medierna.

Bifall till motionen!

Anförande nr 120

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Kristoffer, jag har nog aldrig hört någon säga "jag" så många gånger i talarstolen. Du talar om din egen förträfflighet när det gäller att rätta till problem.

Samtidigt har revisorerna fortfarande kritik över detsamma. De här problemen är ju ingenting som har försvunnit. Man kan läsa om delar av det fortfarande i årsrapporten och i revisorernas rapport över 2018.

Anna var inne på detta att man ju ärver sina föregångares beslut och hanteringar. I det här fallet satt ju Kristoffer Tamsons faktiskt med i nämnden undre den här tiden, så det är klart att du, Kristoffer, äger ett ansvar i frågan.

Vi ställer inte kravet om en haverikommission för att vi tycker att det är kul att jäklas utan för att vi tycker att det är viktigt att man går till botten, lär sig av misstagen och lär sig av vad den politiska styrningen kunde ha gjort tydligare. Nu har vi ju tagit nya beslut om en

systemupphandling som innebär att vi ska se om man kan ensa systemen i hela tunnelbanestrukturen. Snacka om utmaning!

Har vi då inte lärt oss också vad i den politiska beslutsstrukturen och styrningen som inte fungerar riskerar vi ytterligare pengar och dessutom resenärernas tålamod. När signalsystemupphandlingen för röda linjen startade var jag kommunalråd i Botkyrka. Vi blev då uppvaktade av SL för att diskutera allt det som våra resenärer skulle behöva stå ut med under tiden som signalsystemsinstallationen skulle göras. Det skulle bli byten mitt på linjen, så att man skulle bli tvungen att stiga av och ta ett nytt tåg. Det skulle bli en del förseningar, inställda avgångar och så vidare.

Mycket av detta har också, precis som tidigare nämdes, faktiskt skett. Men vi fick inte det som utlovades. Vi fick inte den dubblade trafiken som skulle göra att också trängseln skulle minska. Då skulle fler tycka att det är kul att åka med tunnelbanan och vi kanske skulle få fler kollektivtrafikresenärer.

På slutet sade du något om att under din tid har inga problem funnits när det gäller upphandlingar av signalsystem. Jag vet inte om jag ska uppfatta det som ett svar på min fråga, men jag ställer den ändå igen för tydlighetens skull: Om du anser att en haverikommission inte behövs, innebär det att du här och nu också kan lova att inga fler haverier och misslyckade upphandlingar av signalsystem kommer att ske?

Anförande nr 121

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, landstingsfullmäktige! Det största haveriet av signalsystem som just nu verkar ske är det som den svenska regeringen beslutat om och som är kopplat till ERTMS införande. Innan man ens har satt spaden i marken har man kunnat se en flerårig försening och en tredubbling av kostnaderna för det projektet. Måhända behövs en haverikommission när det gäller den svenska regeringens sätt att sköta den svenska järnvägen. Till detta kommer jag säkert att återkomma i många debatter framöver.

Mina vänner! Hörde ni Jens Sjöström på något sätt respondera när det gäller alla de åtgärder som vidtagits under senare år? Hörde ni honom på något sätt apostrofera att alla de åtgärderna har varit uppe i nämnden och varit föremål för politiska beslut i det politiska ledarskapet? Vi har stöttat förvaltningen i många gånger smärtsamma omorganisationer och genomlysningar av dess arbete, något som fortfarande i allra högsta grad pågår.

Hörde ni honom på något sätt markera att alla dessa beslut – alla de genomlysningar som du beskriver – har fattats i vad som i praktiken är politisk enighet? Så har det i alla fall varit under den tid som jag varit trafiklandstingsråd och trafikregionråd. Är det inte lite konstigt att stå här som i ett vakuum och låtsas som om ingenting har hänt och inga beslut har fattats? Det är ju att peka finger mot dina egna företrädare i trafiknämnden i så fall, Jens Sjöström! Det är att hävda att de inte har varit med och inte förstått – att de inte varit med och tagit det stora ansvar vi tagit under senare år med att skärpa styrningen och på olika sätt markera mot leverantörer som missköter sig. Jag tycker att det är ganska anmärkningsvärt.

Måhända säger detta en del om hur överlämningen ser ut inom Socialdemokraterna när ni byter ledande företrädare i trafikfrågor, för det har ni ju gjort ganska många gånger under den tid jag har fått äran att ha mitt uppdrag och min position. Jag tror att jag har haft lika många oppositionsföreträdare i trafikfrågorna som Tage Erlander hade oppositionsleare under sin tid som statsminister.

Men, som sagt, det är ingen ursäkt. Politiska beslut måste man, som ni själva säger, bära ansvar för över generationer. Fattar man politiska beslut i politisk enighet är det faktiskt något som man också måste bära i enighet, även när vinden går en emot. Då ställer man sig

upp gemensamt och tar ansvar. Då springer man inte efter, gnyr och pekar finger på beslut som man själv varit med och fattat.

Jag vet vilka som satt och som fortfarande sitter i denna församling och som fattade beslut om upphandlingen av nytt signalsystem på röda linjen. Jag är inte en av dem. Du är inte en av dem. Personen i fråga kanske kan ge sig till känna, men jag tror inte att det kommer att göra saken bättre. Det som gör saken bättre är att se problem, ta tag i dem och städa upp och på så sätt få ordning och reda när det gäller att bygga för framtiden. Det har varit min melodi. Det är melodin för den koalition som jag är en del av, och det är ett arbete som vi tänker fortsätta.

Anförande nr 122

Regionrådet Sjöström (S): Så pratar kanske ett ansvarigt trafiklandstingsråd som känner sig något pressat i stunden. Jag förringar på inget sätt de insatser som dina företrädare, mina företrädare och andra har gjort i trafiknämnden. Men jag kan konstatera, Kristoffer – jag tänker inte dra hela listan igen – att det finns en osedvanligt stor lista av misslyckade upphandlingar när det gäller signalsystem, vilket kostar skattekollektivet pengar. Det kostar resenärerna ganska mycket i vardagligt trassel. Det ger oss inte heller någon fingervisning om vad vi måste göra för att detta inte ska ske en gång till.

Nu står vi inför stora investeringar i ett gemensamt trafikledningssystem, som det numera kallas eftersom det har bytt namn. Det kanske var smart att byta namn på det. Då är det viktigt att lära oss av de systemmissar som sker. Revisorerna med flera har ju återkommande kritiserat att vi inte riktigt har fått de här frågorna att funka. Jag tror inte heller att du med handen på hjärtat kan tycka att det varit särskilt bra.

Anförande nr 123

Regionrådet Tamsons (M): Det är en del i hela det omtag som jag och vi nu tillsammans har ägnat flera år åt – det vill säga att bringa ordning där det inte har varit ordning, att ställa högre krav både på vår egen förvaltning och på de leverantörer som inte sköter sig och att dessutom i nära nog varje beslut följa upp med frågor, skrivningar och beslutssatser om att lära av tidigare misstag. Det är så man siktar framåt – inte genom att föra frågor tillbaka till 2014 och låtsas som om ingenting har skett.

Det finns en lång lista på olika genomlysningar, utredningar och analyser som har gjorts av oberoende granskare av vår internrevision och andra som vi har initierat, många gånger tillsammans, under de senaste åren. Man kan låtsas som om den inte existerar och att den inte har resulterat i några åtgärder och beslut, eller så kan man konstatera att det är precis det den har och att vägen framåt är att fortsätta med det arbetet, inte att backa in i framtiden.

Anförande nr 124

Regionrådet Sjöström (S): Då bara konstaterar jag, Kristoffer: Varför räddas att genomföra en haverikommission som är objektiv och tittar på vad som helhetsmässigt kunde ha gjorts bättre? Det är väl att öppna upp och vara transparent?

Anförande nr 125

Regionrådet Tamsons (M): Jens Sjöström, i den mån det kanske har varit otydligt i mina inlägg: Haverikommissionen, den är jag.

Anförande nr 126

Maria Mustonen (V): Det här verkar vara en obekväm fråga för majoriteten. Det har ju tagit två år från det att motionen väcktes tills vi nu får behandla den här i fullmäktige.

Jag själv sitter nu i trafiknämnden. Jag har en allmän observation som också Anna var inne på. Mycket information om trafiknämndens ärenden kommer via medierna. När det gäller just signalsystemet kommer det signaler i DN om jäviga konsulter och olika uppgifter som förvaltningen sedan dementerar. Informationen till oss i oppositionen är rent av lite sparsam. Det är inte riktigt demokratiskt, som jag ser det. Jag skulle önska en större öppenhet mellan majoriteten, förvaltningen och oppositionen, så att vi som faktiskt är med och fattar besluten – mitt parti har också varit med och fattat beslut om att avtalet med Ansaldo skulle brytas – får rätt information i rätt tid, så att vi kan ta vårt gemensamma ansvar för regionens kollektivtrafik.

§ 149 Motion 2017:67 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om att upphandla kollektivtrafik med personalövergång och krav på kollektivavtalsliknande villkor

Anförande nr 127

Lina El Yafi (V): Ordförande och åhörare! Jag kan börja med att yrka bifall till motionen. Gunilla Roxby Cromvall har skrivit en väldigt viktig motion om krav på kollektivavtalsliknande villkor och verksamhetsövergång i samband med upphandlingar i regionen. Med riksdagsbeslutet och nya bestämmelser i upphandlingslagarna är det möjligt för trafikförvaltningen att vid upphandlingen ställa krav på verksamhetsövergång och kollektivavtalsliknande villkor. Vi kan som köpare av tjänster alltså undvika att bidra till social dumpning.

I tjänsteutlåtandet tar man upp ett antal exempel där krav på kollektivavtalsliknande villkor har ställts, bland annat när det gäller färdtjänsttaxi och i en rad bussupphandlingar. Det är bra, men det behöver göras varje gång.

Hösten 2017 hölls en hearing här i Landstingshuset och buss- och spårvagnsförare anställda i skärgårdstrafiken och i kollektivtrafiken i Stockholm vittnade om hur varje upphandling leder till dumpade villkor, ovisshet om ifall man kommer att ha arbetet kvar eller vad som händer med ens arbetsvillkor. Det är ett problem som dessutom blir allt större ju längre ned i underentreprenörsleden man kommer.

Om man menar allvar med att medarbetarna är den viktigaste resurs man har måste man ställa krav på verksamhetsövergång och kollektivavtalsliknande villkor redan i upphandlingsdokumentationen så att anbudsgivarna kan räkna sina anbud utifrån de kraven. Det handlar om arbetstagares hälsa men också om trafikanters trygghet och säkerhet.

Jag yrkar bifall till motionen.

Anförande nr 128

Regionrådet Tamsöns (M): Ordförande, regionfullmäktige! Tack för en viktig motion som kan vara bra att lägga till grund för att lite grann beskriva hur det rättsliga läget ser ut och hur vi arbetar med våra upphandlingar. Som många känner till arbetar vi hårt med frågeställningar som handlar om att inte bara vidmakthålla vår position med att ha världens näst bästa kollektivtrafik, utan också se våra medarbetare som den kanske viktigaste tillgången för att kunna leverera bra trafik, bra service, till våra medborgare, till våra resenärer, och det varje dag.

Det är därför ingen slump att vi kan se hur kundnöjdheten ökat över tid, och i medarbetarundersökningar som genomförs av oss själva men också av våra operatörer kan vi se hur medarbetarna över tid blivit mer tillfreds med sin arbetssituation i stora delar av kollektivtrafiken. Det är en viktig grund att lägga till den typen av uppföljningar som vi gör och som vi nogsamt arbetar med.

I det arbetet jobbar vi, som framgår av motionssvaret och som sedan länge varit en viktig del av kollektivtrafiken, både med personalövergångar och med att ställa krav på kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande former när det gäller kollektivtrafiken i stort. Det är lätt att göra, kan någon påpeka, eftersom det finns en väl utvecklad marknad i kollektivtrafiken i stort när det gäller just den typen av frågeställningar. Det finns till och med extra tillägg för den som till exempel kör buss i Stockholm, extra lönetillägg, i förhållande till att köra buss över hela landet, något som vi arbetar med och nogsamt över tid följer upp. Det gör vi för att säkerställa att här tas ett bra ansvar och att vi gör våra upphandlingar på ett bra sätt med omtanke både om skattebetalarnas pengar och den trafik vi förfogar över samt för att säkerställa att här finns goda krav när det gäller personalens villkor där så är möjligt.

Det finns också, vilket är viktigt att komma ihåg, krav som vi kan och bör ställa som ibland kanske går utöver de ordinarie kraven. Det finns många exempel på det. Ett uttryck för det var när vi upphandlade färdtjänstverksamheten under förra mandatperioden, vilket skedde inom ramen för den dåvarande trafiknämndens arbete. Där ställde vi sociala krav på ett sätt som vi tidigare inte gjort just för att bedömningen och den bakomliggande analysen gav för handen att det där kunde vara rätt att göra det genom ytterligare förstärkta insatser. Så försöker vi också arbeta från politikens sida i trafiknämnden, att tillsammans med vår förvaltning ställa den typen av krav, att provtrycka var och hur och på vilket sätt lagstiftningen kan möjliggöra, men också på olika sätt skapa, en god grund för att vi ska kunna ställa rätt och tydliga krav inte bara på den trafik vi ska få utförd utan också på hur och av vilka som arbetar i trafiken.

Det är ett arbete som ständigt är föremål för utveckling, ständigt är föremål för olika goda inspel, och jag tror att det förtjänar att vara en del av ett kontinuerligt arbete. Det har fört oss dit där vi är i dag, och jag är helt övertygad om att det också kommer att föra oss framåt i den ambitionen. Jag är glad att vi kunnat flytta fram positionerna när det gäller den typen av frågeställningar under ganska många år, inte minst när det gällde just färdtjänstverksamheten förra året.

Det kan dock vara värt att veta att upphandlingar är reglerade i lag, och det gäller även arbetsrättsliga villkor vid upphandling. Lagstiftningen är, även om den har förändrats, väldigt tydlig i att den stipulerar att en helhetsbedömning alltid ska göras mot bakgrund av riskerna för oskäliga arbetsvillkor och snedvridning av konkurrens i samband med en upphandling. Det finns de som åkt på pumpen för detta i Sverige i stort, och det är därför viktigt, tycker jag, att vi ser till att ständigt balansera lagstiftning på ett klokt och bra sätt som innebär att vi har upphandlingar som levererar till oss det vi vill ha och till en rimlig peng samt att vi gör detta på ett sätt som innebär att vi steg för steg flyttar fram positionerna också när det gäller krav på leverantörer beträffande på vilket sätt de ska möta våra resenärer men också hur de ska arbeta med sina medarbetare. Det är enligt samma lagstiftning, vilket ni alla säkert känner till, inte legalt möjligt att ställa krav på leverantörerna att vara bundna av ett kollektivavtal. Så är lagen alltså inte utformad.

Låt oss fortsätta arbetet. Jag är övertygad om att det fortsatt kommer att föra oss framåt i det arbete som inleddes i bred blocköverskridande enighet för nära nog trettio år sedan, på 90-talet, då vi steg för steg valde att utverka en modell där vi genom upphandlingens kraft kan se till att få mer trafik, bättre trafik och mer nöjda medarbetare i vår kollektivtrafik.

Anförande nr 129

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande och ledamöter! Jag vill börja med att från Socialdemokraternas sida yrka bifall till motionen. Sedan vill jag tacka Lina för ett bra inlägg som beskriver komplexiteten i frågan.

Man blir fascinerad av att höra en moderat stå i talarstolen och tala sig varm för kollektivavtalsliknande villkor. Så har det inte alltid varit, Kristoffer. Jag har ett antal protokoll som kan vidimera de senaste fem årens debatter och hur man sett på de krav som vi ständigt framfört generellt i landstinget om kollektivavtalsliknande villkor och om personalövergång. Personalövergång har inte alltid per automatik tillämpats. Det har varit väldigt olika från tillfälle till tillfälle. Jag tror därför inte att man kan slå sig för bröstet och säga att här finns generella bedömningar vare sig från trafikförvaltningens sida eller från andra delar av regionen.

Det är viktigt om man vill ha en välfungerande trafik. Jag kan ta ett exempel som gäller bussupphandlingar. När man träffar trafikutövarna hör man att det finns nyanser i hur de berättar om hur verkligheten ser ut. När det är dags för en ny avtalsperiod finns det ett antal saker som man inte längre är lika pigg på. Man tillsvidareanställer inte. Man köper inte in nya bussar, men det hör inte hit. När det kommer till verksamhetsövergång och personalövergång har det inneburit att många anställda inte får fortsatt anställning. Det har man gjort lite grann för att underlätta för varandra, för man vet att det är så marknaden fungerar; man vet vad man vill och inte vill när det gäller den övertagande partens roll. Därför är det viktigt att vi här i salen sätter en ribba och säger att alla som är anställda i trafiken, men även i andra verksamheter, ska känna trygghet i sin anställning även när man byter leverantör. Det måste tydligt framgå i alla de upphandlingsdokument som tas fram inför en upphandling.

Ni som sitter på hälso- och sjukvårdssidan, där jag suttit i många år, vet att man där tar hänsyn och ställning till upphandlingsdokumenten inför upphandling i nämnden. Dessutom fattar man tilldelningsbeslut om desamma när de väl kommer tillbaka, när den mer professionella bedömningen har gjorts. I trafiknämnden fungerar det dessvärre inte så; det kan vara en liten allmän upplysning för hela fullmäktige. I trafiknämnden tar man ett inriktningsbeslut, och sedan överlåter man i princip hela upphandlingsprocessen, inklusive dokumenten och tilldelningsbeslutet, till förvaltningschefen att fatta beslut om. Det är någonting som vi behöver diskutera gemensamt, blocköverskridande, om det verkligen är så vi vill ha det. Politiken måste ha en avgörande roll och inflytande i så pass viktiga saker som upphandlingar, vilka olika föreskrifter och inriktningar som ska finnas och dessutom det omdöme som ibland behövs för att avväga om en tilldelning blir riktig eller inte.

Anförande nr 130

Marta Aguirre (V): Tack för ett bra fullmäktige i dag! Det har varit många intressanta trafikfrågor, som är mitt hjärteområde så att säga. Särskilt gäller det den här frågan.

Jag är ordförande för Pendelklubben. Vi är de som organiserar städare, tågvärdar och stationsvärdar på pendeltågen. Inför den senaste upphandlingen av pendeltågstrafiken skulle vi som var stationsvärdar, tågvärdar och lokförare få gå över medan städ inte skulle tas över. Det resulterade i att vi inom facket fick sätta oss ned med arbetsgivaren och säga att kollektivet inte går över om inte alla får gå över. Sedan blev det en cirkus utan like på städsidan. Varje gång vi sitter i trafiknämnden kan vi se att pendeltågens siffror är de sämsta. Det finns en anledning till att våra siffror är dåliga. Dels finns det en förväntning att pendeltågen inte fungerar, dels finns det en realitet bakom som gör att pendeltågen fungerar sämre än allt annat.

När företaget som vann upphandlingen trodde att de inte behövde ta över folk skulle antalet minska från 200 – jag tror att det var 197 – till 130–140; det var det de hade räknat med.

Men sedan hade de inte räknat med lönerna. De löner man skulle sätta var de timlöner som fanns i andra avtal, vilket gjorde att det förslag man lade fram, det man vann på, var obetydligt lägre än vad det faktiskt kostar att driva trafiken. Det innebär att företaget som vinner upphandlingen gör en miljonförlust per månad eftersom det sedan blir en överenskommelse med MTR om att ta över trafiken och vi alla går över. Det blir väldigt kostsamt. Det gör att man avskedar ett gäng städare, och städningen på pendeltågen bara kollapsar. Det här hände för ett och ett halvt år sedan, alltså inte för så länge sedan.

Nu pratar jag bara om pendeltågen. Det har löst sig. MTR har fått ta över och antagligen finns det någon överenskommelse om mer pengar, för upphandlingen var inte korrekt. För att detta inte ska uppstå igen är det i mitt tycke bäst – ni vet ju var jag kommer ifrån – att man kräver kollektivavtal. Det är inte bara för oss anställda, självklart är det för oss, utan det är också för beställaren och för dem som lämnar anbud. Då vet vi exakt vad det kostar att lämna anbud. Man kan inte komma och säga: Robban, du kostar 150, men du Anna kostar bara 70 för ni kommer från olika bolag. Kostar det 150 spänn att stå här i talarstolen ska det kosta 150 spänn för alla, oavsett vilket företag som lägger anbud.

Sedan är det viktigt att säkerställa att vi har en välfungerande kollektivtrafik. Det gör man bäst genom att kompetensen behålls där den finns. Vad händer om man är rädd för att inte få behålla sitt jobb? Man kommer inte ens att försöka anstränga sig för att göra jobbet. Om man är rädd för att alltid behöva söka om sitt jobb kanske man inte vill ha en sådan arbetsgivare. Det är viktigt att tänka på dessa frågor. För oss som finns i trafiken är de oerhört viktiga. Vi får ont i magen varje gång det blir en upphandling. Vi vet att upphandlingar kostar enormt mycket pengar både för företagen som gör upphandlingen och för oss i nämnden. Det är också vi som betalar med våra avtal, kanske inte med våra löner men med våra avtal.

Jag yrkar bifall till motionen.

Anförande nr 131

Elinor Odeberg (S): Det är inte första gången vi debatterar arbetsrättsliga villkor vid upphandlingar. Jag har tidigare framhåvt hur LOU ser ut på det här området så jag tänker inte upprepa det. Det som är kärnan i den, och som också EU-domstolen slagit fast, är att man inte ska ta ovidkommande hänsyn vid upphandlingar. Att man har en trygg anställning, har möjlighet att ta paus och har möjlighet till en sammanhållen arbetstid är inte ovidkommande hänsyn när det kommer till busstrafik till exempel. Det är i allra högsta grad en fråga om trygghet och säkerhet för resenärerna att chauffören är utvilad. Det är också en fråga om bemötande, att man orkar ge det där leendet och säga hej när någon kliver på bussen. Det är inte ovidkommande hänsyn att ha med arbetsrättsliga frågor vid upphandling.

Anledningen till att det är så viktigt att vi hänger ihop personalövertagandet med kollektivavtalsliknande villkor är att systemet annars styrs mot att företagen konkurrerar med just löner och villkor, vilket nämnts tidigare i debatten. Jag kan konstatera att om det finns en osäkerhet kring det rättsliga läget tar man uppenbarligen striden för vårdbolagen – det var en diskussion om Unilab tidigare – men är inte beredd att ta striden när det handlar om kvaliteten och de anställdas trygghet i vår gemensamma region.

Jag yrkar bifall till motionen.

§ 150 Motion 2018:13 av Susanne Lund (S) och Stefan Johansson (S) om enklare och bättre biljettregler för barn och unga

Anförande nr 132

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Låt mig börja med att tacka ansvarigt trafikregionråd för svaret på vår motion. Jag kan konstatera att Moderaterna och den blågröna majoriteten väljer att inte se de skilda förutsättningar som råder mellan fattiga och rika barnfamiljer i vårt län. Man verkar inte heller vilja se de möjligheter vi har att skapa goda resvanor för framtiden.

I dag kostar det 980 kronor för ett terminskort, från den 1 januari till den 14 juni. Den gäller på fritiden mellan kl. 16 och 4.30 på morgonen måndag till fredag och dygnet runt lördagar, söndagar och helgdagar. Det gäller också dygnet runt under vårterminens lov samt de första två veckorna i juni. Det innebär att man betalar ungefär 178 kronor per månad eller 30 dagar. Om du köper ett 120-dagarskort blir motsvarande kostnad 190 kronor per månad och vid köp av ett 90-dagarskort blir kostnaden ungefär 230 kronor per månad. Med andra ord: Du får en större rabatt ju längre period dina föräldrar har råd att köpa ett kort. Mellan högst och lägst i denna beräkning avstår alltså SL 52 kronor i intäkter om dina föräldrar har råd att köpa kortet med det längsta tidsintervallet.

I dag har varje familj i vårt län i snitt två barn, men vi vet att familjestorlekarna varierar kraftigt. Regeringen har under de senaste åren förstärkt barnfamiljernas ekonomi och bland annat höjt flerbarnstillägget, men det finns mer att göra för att ge alla barnfamiljer ökade förutsättningar att ge barnen möjlighet att ta del av en aktiv fritid och att kunna umgås med vänner. Därför har vi väckt denna motion som handlar om just det. För en familj med två barn enligt snittet men med en svårare ekonomisk situation är det stor skillnad på att lägga ut 1 960 kronor i början av en termin mot att lägga ut 300 kronor per månad. Om du har högre inkomst erhåller du dessutom, som sagt, en mängdrabatt, vilket ger dem med redan goda ekonomiska förutsättningar en lägre kostnad och dem med låga inkomster en högre kostnad.

Det är inte en vettig politik när vi i regionala utvecklingsplanen har målet att bli en jämlik region. Det är för oss socialdemokrater självklart att även de med låga inkomster måste ha förutsättningar att kunna ta del av det reducerade priset. Därför föreslår vi möjligheten till 30-dagarskort för 150 kronor per månad.

I dag anger vi i många delar av samhället att man är barn upp till 12 år. När man fyller 13 går man in i tonåren och blir ungdom. Det bör vara rimligt att vi har samma princip när det gäller SL och taxsystemet. Att tillsammans med vuxen resa avgiftsfritt upp till 12 år i stället för som i dag till 7 år borde vara logiskt. Fler barnfamiljer skulle förmodligen välja att åka kollektivt i stället för att ta bilen.

Den moderatledda blågröna majoriteten har i sitt yttrande gjort bedömningen att trafiknämnden saknar utrymme för sänkta biljettintäkter, vilket Kristoffer Tamsons strax förmodligen kommer att orera om och lyfta fram. Men notera att förvaltningen i sitt underlag till svaret på vår motion konstaterar: "Motionärernas förslag skulle innebära minskade biljettintäkter ... men nettoeffekten är inte bedömd eftersom det är osäkert hur förslagen skulle påverka resande och biljettförsäljning."

Det kan ju vara så att Jan Carlzon på SAS gjorde rätt när han vände förlust till vinst. Fler kan komma att ha råd att köpa fritidskort till sina barn, fler vuxna kan komma att åka kollektivt med barnen i stället för att ta bilen med familjen, och därmed kan biljettintäkterna öka. Framför allt innebär det att familjer med låga inkomster inte dubbelbestraffas och att de som har högre inkomster inte får en fördel.

Ordförande! Jag vill med detta yrka bifall till motionen.

Anförande nr 133

Regionrådet T a m s o n s (M): Ordförande, regionfullmäktige! Tack för en bra dag med bra debatter där vi fått en chans att bena upp hur det går till när vi fattar beslut och vikten av ordning och reda när vi fattar våra beslut. Ett stort tack till oppositionen som tydliggjort att innan man fattar beslut som kan tendera att kosta pengar eller vara kostnadsdrivande krävs det gedigna utredningar och analyser. Saker och ting måste hänga ihop. Man måste tänka långsiktigt och vara beredd att bära politiska beslut över generationer, inte bara kortsiktigt höfta för stunden. Tack till alla er som gjort den typen av inlägg för jag tycker att det är värdefullt att vi har ordning och reda i vårt beslutsfattande, framför allt när det handlar om stora kostnadsrullningar till höger eller till vänster, låt mig säga oftast till vänster.

För dem av er som kanske inte varit med tidigare vill jag berätta att när vi fattar taxebeslut i den här församlingen gör vi det en gång per år. Det gör vi i anslutning till att vi har budgetfullmäktige, och då kräver vi av alla partier eller konstellationer av partier att räkna igenom, fram till sista kronan, hur och på vilket sätt denna region ska styras nästkommande år. I det ingår taxebeslut som en väldigt viktig del.

Varför gör vi det? Jo, för om man går in och under rådande budgetår rycker i skattesatser, biljettpriser eller för den delen anslag av olika slag utan att ha analysen eller helheten klar för sig då rasar bygget ganska snabbt, särskilt om det är ett korthus. Därför vill jag göra er uppmärksamma på att det Socialdemokraterna nu gör är alltså ett stort brott mot den praxis som gäller för hur vi i den här församlingen fattar beslut om biljettpriser. Vi fattar inte besluten på det lättvindiga sättet, utan analys, utan utredning och utan att vara en del i ett samlat budgetbeslut. Det är ett brott mot hur och på vilket sätt vi fattar beslut om kollektivtrafiken och om hela regionens ekonomi. Så gör vi inte, och vi gör det framför allt inte utan gedigna utredningar och analyser.

Låt mig också påminna er om hur det gick till förra gången vi gjorde principiella justeringar i vårt biljettsystem, vilket vi kunde göra efter att ha genomfört en utredning under ett års tid. Där fick alla ge och ta för att vi skulle komma fram till en helhetslösning principiellt som även i sin tekniska konstruktion höll ihop när det gällde att möta resenärerna men också möta våra behov av ekonomisk uthållighet. Det var den som resulterade i biljettprisjusteringen och i införandet av enhetstaxan som vi blocköverskridande, i nära nog politisk enighet, kunde fatta beslut om. Så agerar man ansvarsfullt när man ska göra taxeförändringar. Då tar man den typen av initiativ. Då har man den typen av stora, parlamentariska samlingar kring förändringarna, och man har förståelse för att det tar tid. Sedan ser man till att krona för krona finansiera det man vill göra och går fram med det i ett samlat budgetalternativ där man inte bara säger vad man vill, inte bara höftar, utan man ser till att finansiera för att också kunna genomföra det man vill göra.

Det här har förvaltningen inte utrett nog, sades det. Jo, det har man faktiskt gjort, och jag kan i den mån Jens Sjöström inte riktigt har räknat på det eller bett om rätt underlag bara konstatera att 2017 tittade man på detta och konstaterade att effekten när det gäller belastningen på kollektivtrafikens ekonomi, det som Socialdemokraterna nu föreslår att vi utan analys och utredning och i strid med beslutspraxis i dag ska höfta fram som ett beslut kommer att rycka 100 miljoner från regionens resultat, troligtvis minst 100 miljoner.

Ni har tidigare i dag hört om vikten av att hålla i pengarna. Tycker ni att det är att hålla i pengarna? Är det så ni tycker att vi ska bedriva regionens verksamhet? Här kommer någon upp med ett piggt förslag. — Vad kostar det? Det vet vi inte. Det kostar 100 miljoner. Vi fattar såklart den typen av beslut för det spelar inte så stor roll. Det är någon annan som betalar. Och vad gör det om vi går med lite underskott? — Jo, det gör mycket, för är det någonting som jag lärt mig så är det att socialdemokrater inte är några Janne Carlzon som vänder underskott till överskott. Snarare är det precis tvärtom i all er ekonomiska politik. Ni är mästare på att vända överskott till underskott. Den politiken ska vi inte låta få fotfäste i Region Stockholm.

Anförande nr 134

Maria Mustonen (V): Socialdemokraterna lyfter upp en viktig fråga. Jag är mamma till en nioåring, och jag instämmer i att det är krångligt med biljetter. Man måste ha koll på vad klockan är, vilken veckodag en viss taxa gäller, man undrar om man måste ha reskassa eller om det räcker med terminkort. Oftast slutar det med att man måste gå in på SL:s hemsida så att man inte råkar planka sitt barn när man sitter i regionfullmäktige och trafiknämnden. Det vore pinsamt och det vill man inte göra. Men det är lätt hänt eftersom systemet är så krångligt.

Därför har Vänsterpartiet ett förslag som går ännu längre än Socialdemokraternas förslag. Vi vill göra resandet gratis för alla barn och ungdomar. Alla under 18 år ska få resa gratis enligt vår budget, som inte är någon fantasi, inte är något korthus, utan det är räknat till sista kronan.

Vi vill göra det för klimatets skull och det är bra fördelningspolitik där vinnarna är låginkomsttagarna och förlorarna höginkomsttagarna, alltså klassisk vänsterpolitik. Vi vill fortsätta på det spåret, och jag tackar Socialdemokraterna för initiativet. Jag tycker att det absolut ska tas sådana initiativ även utanför budgetfullmäktige. Jag stannar där.

Anförande nr 135

Regionrådet Tamsöns (M): Här ser ni vad som väntar! Tack, Socialdemokraterna, för att ni river fördämningen när vi står inför oroligare tider och låter alla de som kan lova allt till alla, som har sedelpress i källaren, få fritt spelrum och säga: Nu är det bara att öppna spjällen och köra på! Strunta i att det behöver finansieras! Strunta i att det här inte är något budgetfullmäktige! Låt oss vräka ur oss oanalyserade, outredda att-satser om pengarullning i 100-miljonersklassen och se var vi landar.

Är det Vänsterns alternativ till det blågröna arbetet för ordning och reda, som steg för steg förenklar biljettsystemet och skapar ökade möjligheter till bra resande för fler, hand i hand med ett utvecklande av kollektivtrafiken? Ja, då tror jag att valet är enkelt för många invånare i detta län.

Anförande nr 136

Maria Mustonen (V): Hörde du inte vad jag sade? Vi har räknat på det. Vi har finansierat vårt förslag i vår budget, och i vår kommande budget kommer det att finnas liknande förslag. Där finns ingenting oklart.

Politik handlar om prioriteringar. Vi prioriterar barnfamiljer med låga inkomster.

Anförande nr 137

Regionrådet Tamsöns (M): Ni förefaller räkna på ekonomin som man i ett tidigare land räknade rubel. På något sätt håller det inte ihop. Det är fritt fram för er att lägga era budgetalternativ, och sedan får vi räkna sönder dem då och där. Men ni kan inte, vilket ni säkert förstår, på ett sittande regionfullmäktige höfta fram saker och ting som kostar hundratals miljoner utan att över huvud taget ha täckning för hur det ska gå till.

Anförande nr 138

Maria Mustonen (V): Jag upprepar att vi har en fullt finansierad budget. Det har vi tidigare fått kredit för. Det handlar om prioriteringar.

Jag tycker att det är ett lågvattenmärke från Tamsons sida med dessa Sovjetreferenser när det gäller vår politik. Vi är ett modernt vänsterparti. Vi har ingenting med rubel att göra. Det är kronor som räknas här i Sverige.

Anförande nr 139

M s c i w o j S w i g o n (SD): Herr ordförande! Det är inte så lätt att ta vid här, men jag ska göra ett försök. Kollektivtrafiken är redan i dag skattesubventionerad med ungefär 50 procent, och det erbjuds rabatterade biljettpriser för barn och ungdomar. Man kan även ta med sig sina barn i obegränsat antal i kollektivtrafiken. Det innebär att det finns goda förutsättningar för barn och ungdomar att bruka kollektivtrafiken.

I Susanne Lunds motion, från Socialdemokraterna, föreslås åtgärder som skulle bli väldigt kostsamma samt resultera i uteblivna biljettintäkter enligt förvaltningens skrivelse. Det i sin tur skulle innebära minskade resurser till att exempelvis bygga ut tunnelbanan eller annan kollektivtrafik, förbättra trafiken och, viktigast av allt, det skulle saknas resurser till att öka tryggheten, inte minst för barn och ungdomar i Stockholmsregionen. Otryggheten i kollektivtrafiken ska inte vara en del av våra barns och ungdomars uppväxt. Barn och unga ska känna sig trygga när de reser i kollektivtrafiken till skolan och till fritidssysslor.

Kollektivtrafiken ska präglas av hög personaltäthet i form av fler väktare och fler biljettkontrollanter för att öka resenärernas och personalens trygghet. Särskilt utsatta områden inom kollektivtrafiken ska prioriteras just genom fler väktare och biljettkontrollanter för att återta tryggheten och säkerheten. Därför är de ekonomiska förutsättningarna för en fungerande kollektivtrafik i Stockholmsregionen viktigare än signalpolitik, som bygger på ekonomiskt ohållbara subventioner och skulle kunna resultera i fortsatt ökat skattetryck.

Med det yrkar Sverigedemokraterna bifall till regionstyrelsens förslag.

Anförande nr 140

M i c h a e l a H a g a (C): Herr ordförande! Vi har rätt generösa regler när det gäller barn och unga som åker kollektivt. Givetvis måste man ha koll på helgdagarna, men det är ganska lätt att fråga, och du kan också enkelt navigera på SL:s hemsida. Alla barn under sju år åker gratis.

Sedan finns alternativen skolbiljett och fritidsbiljett beroende på vilka tider barnen reser, men jag håller med motionärerna om att det kan finnas skäl till förbättringar för att underlätta både för resenärerna och för dem som köper dessa biljetter. Jag är helt enig om att det kan förenklas.

Däremot är jag inte helt enig om att biljettpriserna behöver justeras. Sedan kan vi fråga oss vad vi vill uppnå med ett beslut. Är det för att fler ska åka kollektivt eller är det för att utjämna de socioekonomiska obalanserna som finns i vår region? Då kan andra insatser kanske behövas bättre.

Invanda resmönster behöver definitivt brytas om fler ska ställa bilen och åka kollektivt, och vi behöver också förstärka de kollektiva resmöjligheterna runt om i hela vår region — mellan hemmet och skolan, arbetet, fritidsaktiviteterna — och kanske anpassa linjesträckningar. Vad är det som gör att fler åker kollektivt? Kanske är det inte det som motionärerna pekar på. Vi ska dessutom öka andelen som reser kollektivt i förhållande till de motoriserade resorna. Det har vi satt upp som mål för Region Stockholm.

Kristoffer nämnde att vi behöver säkerställa biljettintäkter för att ha en robust och bra kollektivtrafik i hela Region Stockholms geografiska område och skapa de incitament som ger resultat, att man väljer kollektivtrafiken i stället för bilen.

Vår målsättning framåt är att alla biljetter ska vara enkla att lösa ut. Det har också fattats beslut om ett nytt biljettsystem som kommer att gå den vägen.

Jag vill även slå ett slag för införandet av enhetstaxan som vi fattade beslut om för några år sedan. Det har förenklats för dem som köper biljett eftersom det numera inte finns någon zonindelning utan det faktiskt är enklare att lösa biljett. Jag hoppas och tror, eller är säker på, att det nya biljettsystemet kommer att innebära ett enklare sätt att resa. Det kommer att kännas mindre krångligt och mer användarvänligt. Det blir enkelt att göra hela resan.

Jag yrkar bifall till regionstyrelsens förslag till beslut.

Anförande nr 141

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande, ledamöter och åhörare! Det är stora ord du tar i din mun, Kristoffer, och det från ett parti som nationellt lagt fram en servettbudget som äventyrat stora delar av statens ekonomi för innevarande år. Du talar om hur det ser ut när det gäller ekonomiskt ansvarstagande. Vi tillhör väl det parti som har drivit på så att vi i dag tillhör de länder i världen som har minst skuldsättning.

Den här frågan handlar om alla barns möjlighet att resa kollektivt. Det handlar om att kunna få fler att åka kollektivt och kanske också lära sig en del för framtiden. Jag tycker att det är viktigt. Jag tycker också, vad gäller ekonomiskt ansvarstagande, att du borde läsa dokumenten lite noggrannare, för jag vet precis vad som står i de dokument som vi har inför det här fullmäktige. Där skriver förvaltningen väldigt tydligt att de inte kunnat göra en bedömning av nettoeffekten; du kan få det svart på vitt senare om du vill.

Du orerar mycket om att inte fatta beslut på det här sättet eftersom vi så småningom ändå ska ha ett budgetfullmäktige, och du orerar ganska mycket om ekonomiskt ansvarstagande. Låt mig då påminna dig om ekonomiskt ansvarstagande. Fyra havererade sjötrafikupphandlingar; det senaste priset tror jag ligger på 10–15 miljoner kronor. Revisorerna menar att vi snart hamnar i obalans när det gäller ekonomin och att vi kommer att få underskott i trafiknämndens budget. Vi har investeringar gällande Sverigeförhandlingen och de objekten med fördyringar på 3,5 miljarder. Vi har i dag i politisk enighet tagit ställning för en fördyring på en depå för 1 miljard kronor. Vi ser sena åtgärder i brandskydd, vilket gör att kostnaderna per år kommer att öka för att kunna reda ut det, för vi kommer inte att få några fortsatta dispenser, uppskov, från brandmyndigheten. Med mera, med mera. Snacka om ekonomiskt ansvarstagande i politiken, Kristoffer!

Det som tas upp i motionen handlar om förslag som inte ens förvaltningen kunnat göra en bedömning av. Varför det? Jo, därför att man inte riktigt vet hur resmönstren kommer att påverkas i sammanhanget. Vi gör en massa andra insatser. Vi har genom åren gjort, och gör fortfarande, insatser för att bilister ska åka mer kollektivt; de får SL-kort för att testa kollektivåkandet. Sådana saker gör vi. Vi har olika typer av stimulansåtgärder, och när vi tittar på vårt kollektivtrafiksystem och hur vi använder kapaciteten ser vi att vi under ganska stora delar av dygnet inte använder kapaciteten optimalt. Om vi kunde få fler att åka kollektivt vore det såklart bra, och på sikt skulle det också kunna öka intäkterna.

Se det här för vad det är, Kristoffer. Jag tycker att du ibland blir lite väl stor i orden. Diskutera i stället hur vi ska kunna ge alla barnfamiljer likvärdiga förutsättningar.

Anförande nr 142

Regionrådet T a m s o n s (M): Noterade ni, ordförande och regionfullmäktige, den fantastiska reträtten? Tänk att ägna så många minuter åt att prata om allt annat än detta förslag och att snarare vilja återföra frågan till tidigare debatter, väl avdömda sedan länge.

Jag har tillsammans med min koalition vänt underskott till överskott. Jag och vi har städat upp efter socialdemokratisk oreda i det här huset både en, två och tre gånger. Jag tror inte att vi vill göra det ytterligare en gång. Inte heller tror jag att regioninvånarna vill se det stålbad som väntat varje gång Socialdemokraterna fått chansen att släppa loss sin fantasikraft och kreativitet kring hur man hanterar ekonomin, inte minst när det gäller kollektivtrafiken.

Jag tycker att du gör rätt, Jens, i att backa och dra tillbaka förslaget. Återkom med det finansierat i ett budgetalternativ. Vi har en praxis i regionfullmäktige för hur vi fattar beslut om våra taxor.

Anförande nr 143

Regionrådet S j ö s t r ö m (S): Du kan vara helt trygg, Kristoffer, med att vi kommer att leverera ett socialdemokratiskt budgetförslag och att det kommer att vara finansierat. Det behöver du inte fundera särskilt mycket på eller ligga vaken om nätterna för.

Jag tycker att vi vid tillfälle ska ha en diskussion om den ekonomiska situationen i det som tidigare var landstinget och hur det var vid de olika maktövertagandena. Jag minns situationer där ganska många miljarder försvann från det egna kapitalet eftersom man hade underskott i sina finanser under ett antal borgerliga år. Jag vet också att det fanns ett antal kostnader som fördes över på tidigare budgetår i boksluten för att man ville visa att det var hyfsat bra i den borgerligt drivna landstingsvärlden.

När det gäller ekonomisk styrning, Kristoffer, finns det en del i den moderatledda politiken i regionen som vi kan diskutera, men det får vi göra vid ett annat tillfälle.

Anförande nr 144

Regionrådet T a m s o n s (M): Låt oss bara konstatera att den typen av förslag som ni ständigt återkommer till river hål i ekonomin. Vi har sett det ske både en och två gånger under den tid som jag suttit i den här församlingen, tyvärr en gång på riktigt. Jag tror inte att det är så man bedriver en ansvarsfull politik. Jag tror att den ska grundas på gedigna utredningar och analyser och att man fattar beslut om sådant inom ramarna för budgetbeslut.

Jag tror inte på den linje som ni driver med allt till alla, mer åt alla jämt, att det alltid är någon annan som ska betala och att det i slutet av dagen löser sig på något annat sätt. Jag tycker att vi ska hedra hur och var och när vi fattar beslut om vår SL-taxa. Det gör vi när vi beslutar om vår budget. Det gör vi inom ramarna för en ekonomisk helhet, inte i motioner som kastas igenom systemet under pågående budgetår och som inte har föregåtts av en analys av hur det påverkar helheten i regionen. Jag tycker att det är att ta ansvar för ekonomin, och det är den linjen jag tänker anträda. Om det finns en annan linje må den stå för Socialdemokraterna.

Anförande nr 145

Regionrådet S j ö s t r ö m (S): Ekonomisk ansvarsfrihet har vi diskuterat i fullmäktige, till exempel för ett antal år sedan när den dåvarande borgerliga majoriteten styrde, och det kan vi fortsätta att göra, Kristoffer, men vid ett annat tillfälle, som sagt.

När det sedan gäller att hedra uppgörelser och annat vill jag nämna att motionen handlar om någonting så enkelt som att ta ansvar för de subventioner som regionen ger vid olika typer av resande. Vi vill att de ska vara lika för dem som har låg inkomst, och därmed sämre förutsättningar att kunna köpa de långa periodkortet, som för de familjer som har högre inkomster. De ska inte gynnas av att de per automatik kan lösa säsongskortet. Det är skillnad för en familj med låga inkomster att lägga ut nästan 2 000 kronor i början av en termin mot att lägga ut 300 kronor. Det är skillnad, åtminstone i den värld som jag umgås i, men kanske inte i din.

Anförande nr 146

Karl Henriksson (KD): Efter utvecklingen, där jag håller med Kristoffer Tamsons om att Jens Sjöström verkar vilja prata om mycket annat än motionen, tänkte jag lite grann gå in på hur vi i den här församlingen bör fatta beslut om biljettsystem.

Det är bara ett par år sedan som vi gjorde en stor omarbetning av biljettsystemet. Det handlade inte bara om enhetstaxan, utan det handlade om en rad olika reformer. Det vi gjorde var att vi hade en parlamentarisk utredning med representanter för samtliga partier i fullmäktige. Vi gick igenom en lång rad olika förslag på hur man skulle kunna förändra biljettsystemet. Vi räknade på vad de skulle kosta, och kombinerade dem på ett sätt som skulle ge så bra effekt som möjligt för resande, för medborgarnas ekonomi och för att skapa enkelhet i systemet. Det tror jag är ett väldigt klokt sätt att arbeta på. Så småningom mynnade det ut i att vi, när vi antog budgeten med både intäkter och utgifter, fattade beslut om en ny modell. Det var genomtänkt och genomarbetat.

Nu har vi en lite speciell situation där vi inte bara jobbar i den här församlingen. Regeringen, inklusive det parti som Jens företräder, har nämligen tillsatt en statlig utredare för ett nationellt biljettsystem och hur man ska få det att fungera när man reser över gränserna. I Svensk Kollektivtrafiks styrelse, där jag sitter tillsammans med Jens och Kristoffer, har man konstaterat att en av de stora utmaningarna är att alla regioner har så många olika system, speciallösningar av olika slag. Jag skulle vilja be regionfullmäktige att besinna sig i det här skedet och låta den statliga utredaren som regeringen har tillsatt göra sitt jobb för att se vilka problem vi har med att skapa ett nationellt biljettsystem.

När den utredningen är färdig, när vi ser vad som behöver göras, då kan vi återigen börja diskutera hur vi kan förändra det biljettsystem vi har i Stockholm så att det fungerar på ett optimalt sätt. Men vi ska inte göra någonting förhastat vare sig nu eller när vi kommer till budgetfullmäktige om någon månad. Det är klokt att vi har ett system som håller över tid, som är rimligt och som underlättar för medborgare som reser över hela landet; det händer att även jag åker ut till andra delar av landet. Det finns en poäng med att man då ska kunna använda ungefär samma biljettsystem, att de ska fungera tillsammans.

Med det vill jag yrka bifall till regionstyrelsens förslag.

Anförande nr 147

Regionrådet Sjöström (S): Ordförande! Vi är jätteintresserade av att delta i nya diskussioner, blocköverskridande, för att titta på taxesystemet och förenkla och förbättra det. Jag hoppas att du tar ett sådant initiativ.

Det här är dock en väldigt simpel fråga. Eftersom många barnfamiljer i dag inte har råd att lösa ett tre- eller sexmånaderskort eller terminskort till sina barn behöver vi göra om systemet till någonting enklare så att också de är med i matchen, så att subventionsgraden blir likvärdig och inte gör att den rika får ett lägre pris och den inkomstsvaga ett högre.

Den här motionen är ganska enkel. Det ligger inget hokuspokus eller Einsteinteorier bakom den, utan det krävs bara enkla beslutsfattanden för att göra jämlikheten mer synlig i vår region.

Anförande nr 148

Karl Henriksson (KD): Jag håller helt med Jens Sjöström om att det inte är några Einsteinteorier bakom förslaget. Men jag tror att det är klokt att vi fattar beslut i god ordning, så att vi har finansierade beslut som vi fattar i samband med budgetfullmäktige och att vi gör vårt yttersta för att få ett system som fungerar även på det nationella planet.

Anförande nr 149

Galina Monsalves Leal (S): Åhörare, ordförande! Tidigare i debatten hörde jag dig, Kristoffer Tamsons, tacka oss socialdemokrater för det ena och det andra. Jag skulle vilja tacka dig, Kristoffer Tamsons, för att du vill behålla ett jämlikt Stockholm.

Låt mig ta min egen stadsdel som exempel, Rinkeby-Kista, där jag bor och är uppväxt. I Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har vi i dag omkring 53 000 invånare. Större delen av dem består av barnfamiljer med barn under tolv år. Dessa barnfamiljer har inte de ekonomiska förutsättningarna för att kunna ta sig ut i Stockholm och delta i samhällslivet. De har inte sådana möjligheter. Vi har statliga museer som har gratis inträde, men dessa familjer har inte råd att åka till staden och delta i exempelvis museilivet. Hur ska vi inkludera dessa barnfamiljer i Stockholm? Varför får de inte delta i samhällslivet, Kristoffer, på samma sätt som alla andra barnfamiljer i Stockholm?

Det handlar inte bara om att utjämna de socioekonomiskt svaga områdena. Det handlar om att alla stockholmare ska ha rätt att resa kollektivt och delta i samhällslivet. Det handlar om att skapa ett jämlikt Stockholm, ett jämlikt Stockholm för oss alla.

Jag yrkar bifall till motionen.

Anförande nr 150

Marta Aguirre (V): Jag välkomnar diskussionen. Jag förstår andemeningen, att vi kanske ska ta de ekonomiska besluten under budgetsammanträdet. Jag ser mycket fram emot hur vi kommer att lägga upp politiken. Jag har inte så mycket att säga i sakfrågan, för ni vet alla var Vänsterpartiet står.

Anledningen till att jag står här är för att vi som vänsterpartister, vi som kvinnor och vi som tar oss modet att ställa oss här och prata politik, i det här forumet, kanske gör det samtidigt som våra händer skakar, kanske gör det medan vi sitter och skriver. Vi tar oss modet att ställa oss i talarstolen, och då är det inte så roligt att höra folk raljera över oss, att kalla oss saker, att ta upp historiska händelser då vissa av oss inte ens var födda, detta för att trycka ned oss. Tänk på det!

Jag tänker inte nämna några namn. Jag tänker inte peka ut någon. För tusan, vi är här för att diskutera politik! Jag kommer inte att tycka likadant som Moderaterna. Jag tycker inte ens likadant som Socialdemokraterna. Men jag har rätt att föra fram mina synpunkter, vad jag tycker, i den här församlingen utan att jag ska behöva känna mig nedtryckt, utan att jag nästa gång jag vill föra fram min åsikt ska behöva känna att det inte är värt det. Det är inte värt att ligga sömlös eller att känna mig så utsatt att jag aldrig mer vill ställa mig här.

Anförande nr 151

Regionrådet *Sehlin* (V): Jag vill inte förlänga debatten, men när vi pratar om den parlamentariska taxeutredningen, som Karl refererade till, måste jag bara säga att det var en väldigt bra period när vi över blockgränserna kunde sitta och prata om taxefrågor och system för resenärerna. Vi fick också hjälp av förvaltningen med att göra olika körningar på hur taxorna och strukturerna skulle slå mot våra resenärer. Vi fick mycket underlag, och det var för en gångs skull samma underlag till oppositionen som till majoriteten. Det hjälpte oss mycket för att kunna göra bra analyser och ta fram realistiska förslag till hur vi skulle förändra vårt taxesystem. Enhetstaxan var en del i det, det mynnade ut i det, men vi diskuterade också många andra spår.

Att få ett bra underlag är viktigt. Vi har hört i debatten att vi inte analyserat, att vi inte har bra underlag. Nej, för vi har inte en sådan ingång till förvaltningen att vi kan få körningar på hur våra förslag skulle slå. Vi hoppas att vi kan få det till budgetprocessen så att vi kan stå här sedan och på riktigt diskutera taxan i samband med budgeten. Vi hoppas att vi får underlag från förvaltningen som säger: Om ni gör så här med taxan, om ni förändrar den på det här sättet, då får det de här konsekvenserna för våra resenärer. Det ser vi när vi stoppar information i våra system och gör en körning på det.

Det är den debatten vi vill ha, för då vet vi vad slutresultatet blir. Men sedan den parlamentariska taxeutredningen har vi inte fått sådana underlag eftersom vi är i opposition. Jag vill skicka med det. Jag har mycket gärna en sådan taxediskussion om budgeten och gärna på bra underlag som vi kan vara överens om.

Avtackning

Anförande nr 152

Regionrådet *Svenonius* (M): Erika! Jag har mitt i dagordningen bett att få ordet.

Allt har sin tid. Nu har du bestämt dig för att pröva dina vingar utanför Landstingshuset och lämna det hårda opponerandet till nya och fräscha krafter. Tydligt tröttar vi ut en efter en. Din gärning inom landstinget och nu inom regionen har totalt sett skett under lång tid. Du blev oppositionsråd 2011, inom trafikområdet. Sedan 2014 är du Socialdemokraternas gruppledare och skuggfinansregionråd.

Du och jag har faktiskt ett och annat gemensamt. Det tror inte alla utanför denna sal, och kanske heller inte ens alla i salen. Så är det dock. Vi kommer båda från andra delar av Sverige. Du kommer från de norra delarna, och jag från de mer södra. Vi är inflyttade. Det förenar oss. Men det är också så att vi båda har kommit att älska detta län. Vi företräder länet och vill det bästa vad gäller dess utveckling. Vi har lite olika utgångspunkter och åsikter om vad som faktiskt är det bästa, men vi förenas i vår syn på att vilja Stockholmsregionen och dess utveckling allt väl och att det ska fungera väl för våra invånare.

Jag har fått vara din sparringpartner – eller du min – i två och ett halvt år. Vi har hunnit med ganska många duster på denna korta tid. Dessa duster har underlättats av att de skett mitt i en valrörelse, som vi nu har passerat. Ofta har vi tyckt olika. Det är ju inte helt ovanligt när man tillhör inte bara olika partier utan dessutom olika block. Men vi har också gemensamt kunnat stå upp för Stockholmsregionen, när så har krävts. Det är viktigt, tror jag. När det gäller ska man över partipolitiken och blockgränserna kunna stå sida vid sida.

Ett sådant tillfälle inträffade redan 2017 när terrorattentatet på Drottninggatan inträffade. Då lade vi allt annat åt sidan och satt i en gemensam krisledning och arbetade skuldra vid skuldra för att i en svår situation försäkra stockholmarna största möjliga trygghet. Vi stod gemensamt upp för de värden, såsom öppenhet, frihet och tolerans, som ska präglade den här regionen.

Vi stod tydligt på samma sida även en annan gång. Du visade då ditt ledarskap och ditt personliga mod. Alla vi som är verksamma i partipolitiken vet att bland det svåraste är när vi inte riktigt håller med vårt eget parti på nationell nivå. När regeringens förslag om utjämningskatten, Stockholmsskatten, blev klart i våras och vi skulle svara på en remiss om den statliga utredningen stod du tillsammans med dina socialdemokrater upp för Stockholms intressen.

För båda dessa tillfällen och flera andra som har varit av lite mindre slag vill jag tacka dig för att du har kunnat stå upp för stockholmarna och för det du tror är det bästa för Stockholms län. Något jag tycker visar på ledarskap är när man kan stå upp när det verkligen gäller och inte alltid bara när det är som enklast.

Vi har dock också haft duster. Vi har inte tyckt lika varje dag. En av de största dusterna har naturligtvis rört ett hus, en byggnad och en världsledande verksamhet i ett stort universitetssjukhus. När du i dag avgår som Socialdemokraternas gruppleddare och som oppositionsregionråd tänkte jag ta fasta på vad du sade i en valdebatt, måhända lite för rappt och lite för snabbt som det ibland blir för oss alla i valdebatter. "Det enda som är bra med NKS är en snygg byggnad – och konsten."

Det kommer ju att bli en formell avtackning av dig, men för att du ska komma ihåg oss och alla debatter och duster – kanske kommer vi att ha fler här i salen för du sitter ju kvar i fullmäktige – tänkte jag i dag överrätta en bok om konsten på NKS så att du kan påminnas om vad du tyckte var det bästa med detta sjukhus. Det finns också extra bilagor om denna konst.

Stort tack, Erika, för alla dina insatser som oppositionsråd och för att du har debatterat med den äran!

Anförande nr 153

Regionrådet E r i k s s o n (MP): Fru ordförande! Fullmäktige, vänner, åhörare! Nu är det dags för den forna oppositionskollegan att avtacka Huddinges mest inbitna eleyklist och politiker, Erika Ullberg. Det finns ett talesätt som lyder så här: En politiker är sällan så populär som när den avgår. Men det finns ändå ett antal saker som jag gärna vill lyfta fram och tacka för.

Först och främst vill jag säga ett tack från mitt parti för samarbetet mellan oss i oppositionen från 2014 till 2018. Jag vill kanske framför allt tacka för Socialdemokraternas annorlunda attityd gentemot oss i Miljöpartiet. Jag tyckte att du tog med dig den attityden in i våra diskussioner. Vi uppfattade det som en attitydförändring som var väldigt positiv jämfört med det som hade varit innan.

Naturligtvis var dialogen inte alltid helt oproblematisk. Vi tyckte kanske inte alltid helt likadant. Vi i Miljöpartiet tyckte kanske att ni hade lite väl stor förkärlek för en sexfilig tvärgata genom Huddinge och kanske även lite för stor förkärlek för hur många asfalterade ytor man behövde ha på Arlanda. Kanske blev också ert förtroende för oss lite naggat i kanten när vi gjorde upp med den forna Alliansen om enhetstaxan i kollektivtrafiken. Men tråkigt var det inte! Det blev många spännande och livliga diskussioner inom den ibland enade och ibland oenade oppositionen.

Om det finns något minne som jag alltid kommer att ta med mig är det när vi skulle budgetvotera, och voteringsanläggningen slutade fungera. Kanske minskade min motivation att begära votering en aning så sent på kvällen som det var då eftersom jag ville hem till min väntande familj. Kanske tyckte jag inte att det var nödvändigt att begära votering riktigt lika ofta. Men i mitt minne var det inget som bekymrade Socialdemokraterna jättemycket. Det kommer jag nu att komma ihåg. Jag skulle kunna säga det på ett annat sätt som kanske blir

tydligare för er: Berätta inte för mig hur lång tid en votering med upprop kan ta! Jag har varit med om det. Jag har sett det. Jag har känt det. Och jag hatar det!

Nu är det dock dags för nya utmaningar. Kanske står ett fri... förlåt, utvecklingsår för dörren. Ryktet har nått vindsvåningen här i huset om att du har börjat intressera dig för jakt. För att minska avståndet mellan våra väljare och de folkvalda här har vi i Miljöpartiet därför låtit folket välja en avskedsgåva till dig. Vi kallar den Folkets gåva. Av en ren slump blir det samma gåva som Maria Wetterstrand gav till Göran Persson när han avtackades som statsminister och riksdagsledamot: ett par gröna stövlar gjorda för jakt, något vi förstår att du alltså vill ägna dig åt. De sista ord du får höra från oss här i fullmäktiges talarstol blir därför helt enkelt: Gubber och käringer, huk er i bänkere för nu laddar hon om!

Anförande nr 154

Regionrådet H e m m i n g (C): Det blir ju en avtackning av dig på torsdag, Erika. Vi har till och med engagerat hela skärgården för att säkerställa att ett gäng av oss ska kunna delta i den.

Jag har inga gåvor och har egentligen heller inte tänkt igenom i detalj vad jag tänker säga på torsdag. Två saker vill jag dock säga nu.

Först och främst är ryktet om den oerhörda oenigheten i Stockholmsregionen överdrivet. I många stora och viktiga beslut har vi enats över blockgränsen. Inte minst gäller det i de frågor som ligger inom gebitet den samlade Stockholmsregionens utveckling, till exempel RUFs och godsstrategin. Miljöprogrammen har vi också haft ganska stor enighet kring liksom landstings- och skärgårdsfrågorna. Egentligen är vi eniga i de allra flesta frågor. Jag tycker att det är viktigt att i väldigt många av de avgörande frågorna når vi stor samsyn. Till det har du varit en starkt bidragande person.

Du är dessutom en oerhört intelligent, snabb, varm och sympatisk person. Dina synapser är verkligen väldigt snabba. Det är förstås viktigt att ha en vass opposition. Det är viktigt i det demokratiska samtalet, för oppositionen bidrar till att göra den styrande konstellationen bättre. Men det är också lite av ett slöseri att alltför länge ägna sig åt denna sysselsättning när man är så briljant som du är. Jag tror och hoppas att du kommer att tas till vara av näringslivet – det vore kanske det allra bästa, eftersom det skapar ett välstånd som vi i regionen kan spendera – och av ditt parti. Du är verkligen en väldigt briljant person som har mycket att ge, och mer än man fullt ut kan göra i alltför många år som regional oppositionsledare. Tack för din tid här! Jag hoppas att vi ses i andra situationer. Vi ses även på torsdag!

Anförande nr 155

Regionrådet S t a r b r i n k (L): Anna Sehlin begärde ordet samtidigt som jag. Vi kanske kan göra det här tillsammans – sjunga i kör, en kör av lovord. Det passar sig en dag som denna, Erika. Jag undrar om det är frihetslängtan som har fört dig på denna nya farliga väg. En sammanträdesdag som i dag kan ju det faktiskt påverka även mitt humör lite grann.

Sammanträden är inte det roligaste med ett politiskt uppdrag, även om det kan vara det mest avgörande. Det är då de riktiga besluten fattas. Men när man ibland sitter under långa sammanträden – naturligtvis inte under din ledning, Cecilia – kan det bli lite tröttsamt. Då tänker man kanske på följande sätt. Jag har moderniserat och uppdaterat Alf Henriksson en smula.

Hon pratar vind och väder.
Hon hyvlar inga bräder.
Hon garvar inget läder.
Hon sömmar inga kläder.

Hon bygger inga städer.
Hon sammanträder.

Jag tror att det är längtan efter något annat, något större, som för dig ut på den farliga vägen utanför Region Stockholm. Från hela den liberala gruppen önskar jag dig dock all lycka. Vi har en present, och vi är ju alltid sådana som ger bort böcker. Det får man stå ut med. Jag tror att du kommer att ha nytta av den, om du får lite tid över. Vi ses på torsdag!

Anförande nr 156

Regionrådet S e h l i n (V): Från Vänsterpartiet vill jag tacka så jättemycket för alla år av samarbete. Det gäller inte bara när du har varit regionråd i opposition, utan tidigare i trafiknämnden och även ännu tidigare. Jag tror att denna fullmäktigesal kommer att bli annorlunda den dag då du inte är här. Det kommer att bli på ett annat sätt. Du har verkligen bidragit mycket till både stämning och spets i debatten. Du har alltid haft på fötterna när du talat, och när du står i talarstolen lyssnar vi. Vi vet att det du säger är sant. Sedan kan vi ibland ha olika ingångar. Ditt engagemang och det du tror på lyser igenom. Jag tror verkligen att du har haft roligt de här åren. Även om det har varit tungt och jobbigt vissa perioder tror jag att det har varit bra år för dig.

Vi önskar dig såklart lycka till i det nya, nu när du kastar dig ut i något annat. Lycka till med allt! Vi återkommer på torsdag med gåvor och annat. Stort tack för allt!

Anförande nr 157

F r e d r i k W a l l é n (KD): Ella Bohlin är inte här. Man kan inte alltid vara på plats överallt. Det kan inte minst du, Erika, vittna om. Man får sammanträda på så många olika platser

Även Kristdemokraterna vill tacka dig för den här tiden med alla bataljer, alla diskussioner men också all samverkan som vi har haft med dig. Stort tack för dessa år!

Det var förresten roligt att höra att du ska börja ägna dig åt jakt. Det hade gått oss förbi. Vi kanske kan bilda en informell jaktförening. Det är ett mycket trevligt sätt att bedriva sin fritid på. Man kan också glädjas över att man slipper jaga sina politiska motståndare hela tiden, då det finns andra saker att göra det mer strukturerat.

Vi vet att det blir en avtackning av dig senare i veckan. Den ser vi fram emot just för att få krama dig och önska dig lycka till. Vi kommer naturligtvis att sakna dig.

Om man har varit några år – eller kanske också bara några gånger – i en församling som denna lämnar man något efter sig. Ofta är det precis så som Tomas sa, att man aldrig är så populär som när man slutar. Men man lämnar något positivt efter sig. Vi kommer att säga ”så där var det på Erikas tid” och liknande. Bär detta med dig! Lycka till! Vi ses framöver! Tack från oss i Kristdemokraterna!

Anförande nr 158

G a b r i e l K r o o n (SD): I sann sverigedemokratisk regionanda kommer jag att hålla mig kort och egentligen bara önska dig lycka till i framtiden och med det du åtar dig. Jag hoppas att du fortfarande är kvar på ett hörn i regionfullmäktige så att vi kan fortsätta ha intressanta debatter, som vi har haft tidigare.

Anförande nr 159

Regionrådet Ullberg (S): Sveriges mest lättrörda människa ska nu tala utan att gråta.

Tiden går fort när man har roligt, och det har verkligen gått fort. Men inte alltid i fullmäktige. Där håller jag med dig, Anna. Det har dock alltid varit givande, och det har känts viktigt på riktigt. Kommunallagen ger ju alla ett stort ansvar. När man uppbär förtroende och också försörjer sig på allmänna medel har man verkligen ett stort ansvar för att ta detta seriöst. En del har kanske tyckt att jag har tagit detta alltför seriöst när jag hänvisat just till kommunallagen. Den har jag förstås ställt i Aidas bokhylla så att hon har den när hon börjar i morgon bitti. Jag har ändå försökt att bjuda på mig själv när tillfälle har givits.

Jag vill rikta ett varmt tack till var och en av er: alla förtroendevalda, alla tjänstepersoner och alla förvaltningar för allt, både formellt och informellt.

Jag har under dessa åtta och ett halvt åren har jag fått lära mig massor. Jag har suttit i väldigt många av regionens organ, om än inte alla. Allihop är vi allmänpolitiker, och det ska vi vara. Men jag kan rekommendera er att testa olika sakfrågor. Fastna inte i era stuprör! Jag har suttit i Locum, regionplanenämnden, hälso- och sjukvårdsnämnden och dess beredningar, regionstyrelsen och dess utskott, trafiknämnden och Waxholmsbolagets styrelse. Jag tror ändå att jag har glömt något. Det är kul att lära sig något nytt, och det är vad jag ska försöka göra från och med i morgon bitti. Jag har redan tjuvstartat med lite olika saker.

Det allra roligaste man har i detta uppdrag är att vi har direktaccess till verksamheterna. Vi har chans att lära känna det som vi fattar beslut om och som påverkar dem varje dag. Jag rekommenderar verkligen alla att träffa resenärer, patienter, anhöriga och personal för att se vad de gör och hur våra beslut påverkar dem. Det har verkligen varit himla givande. Vilket fantastiskt fint län vi har som vi är förtroendevalda i!

Jag rekommenderar alla att lämna sitt uppdrag när man fortfarande älskar det och har roligt varje dag. Det är de enda visdomsord jag vill skicka med.

När jag i januari 2011 började som förtroendevald, precis som Irene sade, och lämnade mitt jobb i energibranschen skrev Lena Andersson något i DN. Man håller inte alltid med alla politiker och heller inte alla författare om allting, men detta tyckte jag var väldigt klokt. Den 20 november 2010 skrev hon följande:

”Politik är besläktat med teater. Inte teater i den slarviga bemärkelsen, sken, yta och förställning, utan teater i ordets bästa mening: en metod för att berätta om livet, för att urskilja maktrelationer och mångtydighet, renodla perspektiv, påminnas om och få syn på saker, ge förhöjd livskänsla. – – – Politiker behöver förstå människor på samma sätt som författare och skådespelare behöver det. Skådespelare måste ständigt förhålla sig till hur man förmedlar en berättelse så att den går fram. – – – Utan Ordet är politik bara byråkrati.”

Med enorm glädje, ett visst mått stolthet och en stor portion tillförsikt om framtiden lämnar jag nu ordet vidare som gruppledare och regionråd till Aida. Ett stort och himla innerligt tack från mig till er alla! Det har varit så roligt!

§ Förslag 2019:79

Anförande nr 160

Gabriel Kroon (SD): Vi nominerar här Leonid Yurkovskiy i stället för Beata Milewczyk.

§ 157 Interpellation 2019:29 av Gabriel Kroon (SD) om försäljning av Berga Naturbruksgymnasium

Anförande nr 161

Gabriel Kroon (SD): Fru ordförande! Efter en hetsig dag med mycket trafikdiskussioner avslutar vi i en mer stillsam lantbruksanda. Vi ska tala om Berga naturbruksgymnasium. Det är det sista kvarvarande lantbruksgymnasiet inom vår region. Det är även den sista gymnasieverksamheten som vi har inom Region Stockholm och som vi är huvudman för.

På Berga finns två huvudsakliga gymnasieinriktningar: lantbruksutbildning och hästutbildning. Lantbruksutbildningen är den enda i sitt slag i Region Stockholm. Den ger en värdefull grund för hur driften av ett lantbruk fungerar med alltifrån traktor användning till drift av ett fårhus. Teori varvas med praktik och ger unga verktyg att påbörja ett arbete inom lantbruk direkt efter utbildningen. Där finns även en väldigt uppskattad särskola och en yrkesintroduktion till lantbruksutbildning för dem som saknar behörighet till gymnasiet.

I synnerhet yrkesintroduktionen har beskrivits som en mycket positiv integrationsrelaterad åtgärd. Det är en åtgärd som troligen gjort tio gånger mer för att lyfta ut unga ur framtida kriminalitet än vad en ny fritidsgård någonsin skulle kunna göra. Lärarna vittnar samtidigt om den meditativa effekten på elever som kommer ut från miljonprojekten i utanförskapsområden och i stället får arbeta i den lantliga miljön där hårt slit och svett lönar sig. Nog om det.

Berga fyller i dag en väldigt viktig roll som den enda skola i Region Stockholm som har ett tydligt fokus på jordbruk, djuruppfödning och djurskötsel. Alla utbildningar genomförs med ett basår inom lantbruk, vilket har skapat ett intresse för fler att studera vidare på universitetsnivå inom dessa näringar.

Under den förra mandatperioden fattade den dåvarande majoriteten i regionfullmäktige – Alliansen – och Socialdemokraterna beslut om att sälja ut skolfastigheterna, marken och driften till en extern aktör. I förarbetena sades det att Berga hade ett sviktande elevunderlag och omfattande investeringsbehov.

Inför denna interpellation har jag tillsammans med våra lokalpolitiker i Haninge varit ute och pratat med personalen på Berga. Det har då framkommit att deras uppfattning inte stämmer överens med den beskrivna. I dag upplever personalen ett ökat elevunderlag och ett stort intresse för både häst- och lantbruksutbildningarna. De ser även över möjligheten att ta in rekordmånga studerande framöver. Detta har de gjort trots att de har levt i ovisshet kring vem som blir ny huvudman och när denne kommer att tillträda. Personal i skolan har för oss påtalat den bristfälliga dialogen med regionledningen men även uppmärksammat oss på att mindre investeringar på ett par miljoner skulle innebära avsevärda förbättringar.

Min fråga är därför: Borde vi inte satsa på Berga i stället för att avyttra det?

Anförande nr 162

Regionrådet B r o b e r g (M): Jag kan börja med att berätta att det första studiebesök som jag gjorde som regionråd den här omgången gick faktiskt till Berga naturbruksgymnasium. Även jag har alltså varit där, och jag känner väl till verksamheten. Jag tycker att det på många sätt är en fantastisk verksamhet. Men jag är övertygad om att denna verksamhet har mycket bättre möjligheter att utvecklas om den inte drivs av Region Stockholm utan av en erfaren fristående skolaktör.

Med det sagt vill jag också framhålla att under de kommande åren väntar en vikande konjunktur. Senast i dag läste jag i Expressen att arbetslösheten ökar kraftigt. Här i Region Stockholm står vi inför en skatteutjämning som hotar att ta väldigt mycket pengar från

regionen, och det ska ske redan från årsskiftet. När sämre tider stundar är det än mer angeläget att satsa på kärnverksamheterna, det vill säga vården och kollektivtrafiken, och, för Stockholmsregionens del, inte att bedriva naturbruksgymnasium.

Regionfullmäktige har fattat beslut om att inleda en försäljningsprocess. Processen går framåt, och vi hoppas också att kunna slutföra den så snart som möjligt. Tidigare, under dagens frågestund, talade vi om att vi i försäljningsprocessen har ställt som krav att en ny aktör ska bedriva verksamheten under minst tre år.

Som du sade, Gabriel, ökar elevantalet, men så har det inte alltid sett ut. I år har elevantalet ökat med hela 40 elever. Man är nu uppe i 185 elever, vilket är mycket positivt. Men trots att elevantalet ökar går skolan fortfarande inte något plusresultat. Jag tror som sagt att en fristående privat aktör har mycket större möjligheter att se till att skolan kommer på fötter och kommer på rätt väg och att det verkligen bedrivs en professionell utbildning där. Som jag sade är det en fantastisk verksamhet, men jag tror att den har bättre möjlighet att utvecklas utan vår inblandning.

Vår förhoppning är naturligtvis också att den aktör som kommer in har ett långsiktigt intresse som sträcker sig betydligt längre än de tre år som för närvarande kommer att stipuleras vid försäljningen. Vilka investeringar som sker i Berga beror på när vi kan sälja verksamheten. Målbilden är som sagt att en försäljning ska ske så snart som möjligt. Därmed ska också framtida investeringar från Region Stockholms sida kunna minimeras. Min förhoppning är dock att en framtida ägare kommer att investera och satsa på skolan och att det under många år framöver kommer att bedrivas skolverksamhet på Berga.

Anförande nr 163

Gabriel Kroon (SD): I det utskickade interpellationssvaret hänvisas bland annat till att Fortifikationsverket utvärderas som en prospektiv köpare. Som du, Charlotte, var inne på verkar planen i dagsläget vara att skolan ska drivas av en extern aktör som huvudman. Det är förvisso positivt att det finns tankar om att marken kanske kommer att behållas i statlig regi om Fortifikationsverket tar över detta. Men samtidigt är jag starkt oroad över klausulen om att verksamheten ska drivas i minst tre år. I praktiken innebär detta att en framtida köpare enbart är förpliktad att driva verksamheten i tre år efter köp. Eftersom marken är värdefull för såväl Försvarmakten som privata aktörer är det inte alls troligt att dessa åtar sig att driva ett samhällsnyttigt intresse när mer aktuella eller lukrativa kanske finns för ögonen.

Jag undrar om regionrådet tror att skolan kommer att fortsätta drivas som en naturbruksskola efter tre år. Personligen har jag väldigt svårt att se det. I stället känns den klausul om tre år, som man har valt här, som en friskrivningsklausul och något som Region Stockholm ska kunna frånsäga sig ansvaret för när naturbruksgymnasiet väl avvecklas. Jag skulle vilja dra det så långt och säga att majoriteten genom sitt tidigare beslut i praktiken redan har avvecklat naturbruksgymnasiet. Och av vilken anledning?

Naturbruk är en väldigt viktig del inom såväl länsstyrelsens strategier som lokal jordbruksproduktion och för att främja en ökad lokal försörjningsgrad och det svenska jordbruket i dess helhet. Som vi vet är det ett jordbruk som är mer miljö- och klimatvänligt än i de flesta andra länder i Europa och världen. Det skapar även viktiga jobb i vår region.

Det har vidare talats mycket om investeringar som måste göras och ett upprustningsbehov. När jag har varit ute på skolan har det av dem där framkommit att behoven inte alls är så dramatiskt stora som här vill påvisas. Ett tillskott på 5 miljoner för 2020 skulle ge skolan stora och mycket förbättrade förutsättningar. Exempelvis skulle 5 miljoner ge ett svinhus. Man skulle kunna påbörja ett fårhus och därtill genomföra enklare ersättningsinvesteringar i befintliga byggnader. Någonstans känns det tragikomiskt att vi inte har råd att betala

5 miljoner till Berga naturbruksgymnasium medan vi har råd att betala 700 miljoner i det försenade Slussenprojektet och 62 miljarder för Sveriges dyraste sjukhus.

Jag vill uppmana dig att fundera över beslutet att avveckla och sälja Berga. Om du inte redan har gjort det så ge dig ut till skolverksamheten en gång till och tala än en gång med dem. Jag tror att läget i dag är väldigt annorlunda än vad det var tidigare. Tala även med kommunen! Vi hörde tidigare här ett anförande från kommunstyrelsens ordförande i Haninge. Det verkar ju finnas en bred samsyn om att se över alternativa driftsformer. Varför då inte se över om man kan ha en samdrift mellan kommun och region?

Anförande nr 164

Regionrådet B r o b e r g (M): När vi satte igång försäljningsprocessen, som fattades om än inte i full enighet så i alla fall med majoritetsbeslut här i fullmäktige, hade vi inte väntat oss att Fortifikationsverket skulle dyka upp och vara intresserat av marken. Det har möjligtvis försenat processen något, men vad om har hänt därefter är att Fortifikationsverket nu söker potentiella samarbetspartner för att bedriva själva skolverksamheten. Fortifikationsverket kommer alltså inte självt att driva någon skola eller avyttra marken. I stället handlar det om att de söker en ny skolaktör för samarbete, och vi har goda förhoppningar om att de kommer att hitta en sådan.

Jag har absolut förhoppningen om och tron på att det kommer att bedrivas verksamhet på Berga även efter de tre år som vi stipulerar i kontraktet. Med det sagt måste jag ändå understryka att för att man ska kunna bedriva en verksamhet måste det finnas elever. Det gäller särskilt den del som du, Gabriel, talar och värnar om nämligen lantbrukseleverna. Under höstterminen 2018 var två elever intresserade av den verksamheten. I år blev det sex elever. Det är ett ganska magert elevantal för att bedriva en utbildning. Nu lyckas man ändå göra det. Det hela handlar om att man måste få upp intresset för inte minst lantbruksdelen. Skolan överlever tack vare att så många är hästintresserade. Det är dock en fantastisk verksamhet, och jag hoppas att den får vara kvar. Om en skola ska kunna drivas på sikt och om man ska kunna bedriva den lantbruksdel som du så varmt vurmar för krävs det i slutändan att fler elever söker dit. Utan elever blir det ingen skola och ingen verksamhet.

Anförande nr 165

M a g n u s P e r s s o n (C): Fru ordförande! Tack, Charlotte, för svaret på denna interpellation!

Fullmäktige, åhörare! Jag vänder mig lite mot det ordval som Gabriel använder när han lyfter upp denna viktiga fråga. Han säger att vi säljer skolfastigheter, mark och drift. Men vi som sitter i fastighets- och servicenämnden har från våra tjänstemän hört helt andra ordval under arbetet. De säger uttryckligen att det är en skolverksamhet med mark som regionen funderar på att sälja, inte mark med en skolverksamhet och absolut inte mark utan en skolverksamhet.

Även om detta är en jätteviktig verksamhet kan vi också konstatera att regionen inte har varit den duktigaste huvudmannen för saken. Charlotte beskrev precis hur elevantalet har sett ut på naturbruksdelen av utbildning. Det är dessvärre tragiskt och dåligt. Hur man lockar fler elever till naturbruksutbildningar är dock en annan fråga än vad vi tar upp här. Det är en större fråga och en fråga som gäller hela landet.

Ditt engagemang, Gabriel, i denna församling är förstås välkommet och viktigt, men jag har inte upplevt att dina partikamrater i nämnden driver denna fråga lika hårt som du gör här. Uppmuntra gärna dem att också engagera sig i frågan!

Vad gäller lukrativa alternativ, som Charlotte beskriver, är huvudintressenten för närvarande Fortifikationsverket. De är intresserade av marken men inte för att tjäna pengar på den utan för skydda sitt militära område i närheten. Det är ju något helt annat än att tjäna pengar på den.

Anförande nr 166

Thomas Magnusson (V): Vi i Vänsterpartiet tycker att detta är en viktig verksamhet. Jag tror att den som lyssnade på frågestunden tidigare i dag förstod det när vi argumenterade för verksamhetens fortsättning. Jag tycker att det väldigt väl sammanföll med de uppfattningar som vi har i Vänsterpartiet. Som jag förstod det förhåller det sig så att när man går in i försäljningsprocesser som denna har vi inga garantier för att verksamheten ska kunna leva vidare på sikt. Vi talar om två eller tre år, men det är faktiskt något som vi inte styr över.

Man kan också fundera på själva principfrågan. Är vi i regionen bäst lämpade att bedriva denna verksamhet eller borde den finnas hos någon annan? Den diskussionen skulle man givetvis kunna ha, men det här är ingen försäljningsdiskussion. Det handlar snarare om hur vi kan försäkra oss om att eleverna kan få den kompetens de får här även någon annanstans. Jag är inte helt övertygad om det som Charlotte argumenterar för, nämligen att någon annan entreprenör skulle göra detta mycket bättre än vad vi kan klara av. Jag tycker att vi i regionen har ett eget ansvar för att ha kvar en utbildning som är den enda här i regionen. Vi har ju ett utbildningsansvar i vårt regionala uppdrag, och det kliver vi av om vi gör på detta sätt.

Man kan skylla på skatteutjämning och diverse olika saker. Men här handlar det om politisk vilja och om man tycker att verksamheten är viktig. Det tycker vi i Vänsterpartiet.

Anförande nr 167

Gabriel Kroon (SD): Jag kan bara konstatera hur det ser ut i nuläget. Just nu har en försäljningsprocess påbörjats. Fortifikationsverket är en prospektiv köpare. Men framför allt finns det inga garantier för att skolan efter tre år kommer att drivas som en naturbruksskola. Det finns inga garantier för att den som kommer att överta driften av skolan, om det nu blir Fortifikationsverket som köper marken, ens kommer att ha en naturbruksinriktning på skolan, så som jag tolkar det.

Framför allt vill jag peka på att vi måste bibehålla naturbruksskolan om vi vill främja det lokala jordbruket, främja närodlat och om vi, som vi varit inne på under många debatter, vill arbeta för klimat- och miljöfrågorna. Vilket arbete ger mest avkastning? Jag tror att ett arbete som är bland det mest effektiva är att främja mer närodlat. Det gör man bara om man möjliggör utbildningar och traditionellt lantbruk som ett livskraftigt yrkesval. Det gör vi inte genom att avskaffa den sista naturbruksskolan som finns här i regionen.

Anförande nr 168

Rolf Lindell (S): Fru ordförande! Det är glädjande att höra att intresset för verksamheten vid Berga naturbruksgymnasium är så stort här i församlingen och tydligen brett över alla partier.

Rent sakligt ligger frågan under fastighets- och servicenämnden. Det är en viktig del för oss i nämnden att följa upp vad som händer. Jag vet mycket väl att Jens och andra från början har stridit som bara den för att se till att om det ska säljas så ska det ske på ett sjyst sätt och ett sätt som man kan ha ett hopp för framtiden om att verksamheten ska fortsätta. Det vill vi som sitter i fastighets- och servicenämnden gärna se till även fortsättningsvis. Det här är en viktig verksamhet.

Anförande nr 169

Regionrådet Broberg (M): Det är roligt att det finns en stor enighet om detta beslut. Jag tror som sagt att en fristående skolaktör, gärna också med erfarenhet av att bedriva andra naturbruksgymnasier på andra ställen i Sverige, vore det absolut bästa som skulle kunna hända Berga naturbruksgymnasium. Jag hoppas på en snabb försäljning till en långsiktigt intresserad aktör som ser till att skolan får leva vidare i många år.

Avslutning

Ord föranden: Jag vill tacka för i dag och för visat intresse. Jag hoppas att ni verkligen tar vara på kvällen, för det är inte alltid som vi har lediga kvällar. Vi har oftare kvällar tillsammans än vad vi har var för sig, men om ni vill fortsätta umgås står det er naturligtvis fritt.

Ni har nu fått en dags inspiration till eventuella synpunkter på arbetsordningen. Har ni några sådana är ni välkomna att återkomma till oss.

Jag vill även framhålla att jag blev glad av två händelser i samband med utrymningsövningen tidigare i dag, som verkar ha varit föredömligt hanterad av er alla. Jag skulle vilja ge en liten guldstjärna från mig som fullmäktigeordförande till dels Martina Mossberg, som tog som sitt eget ansvar att städa upp där någon hundägare inte hade gjort detta, dels Christine Lorne, som när hon gick ut såg till att rädda det viktigaste till sina eventuellt hungriga fullmäktigekollegor. Hon tog med sig godisskålen. Ett stort tack till er och alla andra i fullmäktige! På återseende vid nästa tillfälle!

Förteckning över talare
(siffrorna avser anförandets nummer)

Stellan Hamrin (V) 5:1, 4, 6, 15, 19
Regionrådet Eriksson (MP) 5:2, 7, 36, 41, 153
Magnus Persson (C) 5:3, 165
Malin Fijen Pacsay (MP) 5:5
Oppositionsregionrådet Sehlin (V) 5:8, 10, 16, 37, 42, 103, 109, 119, 151, 156
Regionrådet Hemming (C) 5:9, 11, 18, 106, 154
Karl Henriksson (KD) 5:12, 24, 146, 148
Regionrådet Tamsons (M) 5:13, 17, 22, 27, 69, 71, 73, 75, 97, 99, 101, 104, 117, 121, 123, 125, 128, 133, 135, 137, 142, 144
Oppositionsregionrådet Sjöström (S) 5:14, 20, 35, 40, 68, 70, 98, 100, 102, 116, 120, 122, 124, 129, 132, 141, 143, 145, 147
Hanna Svensson (S) 5:21, 26
Maria Mustonen (V) 5:23, 111, 126, 134, 136, 138
Michaela Haga (C) 5:25, 39, 105, 140
Veronica Kallander (V) 5:28, 31, 33
Regionrådet Starbrink (L) 5:29, 32, 34, 49, 51, 57, 59, 61, 63, 77, 79, 85, 87, 155
Marit Normasdotter (V) 5:30
Fredrik Wallén (KD) 5:38, 110, 157
Marta Aguirre (V) 5:43, 130, 150
Meeri Wasberg (S) 5:44, 46
Regionrådet Broberg 5:45, 47, 162, 164, 169
Catarina Wahlgren (V) 5:48, 50
Gabriel Kroon (SD) 5:52, 54, 158, 160, 161, 163, 167
Regionrådet Bohlin (KD) 5:53, 55, 65, 67, 81, 83, 114
Oppositionsregionrådet Alkurdi (S) 5:56, 58
Ann Mari Engel (V) 5:60, 62, 93, 95
Roland Johansson (SD) 5:64, 66
Lina El Yafi (V) 5:72, 74, 127
Henrik Åkerlund (SD) 5:76, 78
Robert Johansson (S) 5:80, 82, 107
Jonas Carlsson (V) 5:84, 86
Christina Enocson Mårtensson (S) 5:88, 91
Pristagare Judith Bruchfeld 5:89
Pristagare okänd 5:90
Pristagare Sahar Almashta 5:92
Regionrådet Svenonius (M) 5:94, 96, 152
Elof Hansjons (S) 5:108
Maria Fält (KD) 5:112
Bengt Larsson (V) 5:113
Amelie Tarschys Ingre (L) 5:115
Msciwaj Swigon (SD) 5:118, 139
Elinor Odeberg (S) 5:131
Galina Monsalves Leal (S) 5:149
Oppositionsregionrådet Ullberg (S) 5:159
Thomas Magnusson (V) 5:166
Rolf Lindell (S) 5:168