MOTION
2021-09-14

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

# Motion av Conny Fogelström (S) m.fl. om att reglera förhållandet mellan Färdtjänstnämnden och Hälso- och sjukvårdsnämnden avseende sjukresorna

Rätten till sjukresor regleras i lagen (1991:419) om sjukreseersättning vid sjukresor. Landstingsfullmäktige beslutade i ärendet om budget 2011 att ansvaret för sjukresor skulle överföras från AB Stors-Stockholms Lokaltrafik (SL) till Hälso- och sjukvårdsnämnden (HSN). Ansvaret reglerades därefter i avtal där HSN sedan dess haft kostnadsansvaret och Trafiknämnden (TN) haft utförandeansvaret. Detta avtal löpte ut den sista januari 2018 och fr.o.m. 2019 har denna ansvarsfördelning även tagits bort från respektive nämnds reglemente.

Den 1 januari 2019 inrättades Färdtjänstnämnden (FTN) och sedan dess har nämnden hanterat sjukresorna inom sitt verksamhetsområde. Däremot har det inte utarbetats något nytt avtal som reglerar ansvarsförhållandet mellan HSN och FTN. En brist som regionens revisorer vid upprepade tillfällen påtalat. FTN har tidigare informerats om att ett sådant avtal skulle vara på plats före sommaren 2020, men ännu saknas en överenskommelse mellan nämnderna. En orsak till denna fördröjning kan möjligen vara Coronapandemin men vi anser trots detta att denna reglering nu snarast behöver komma på plats. Särskilt mot bakgrund av att arbetet med ett avtal mellan FTN och HSN, enligt uppgift, påbörjades redan 2017, det vill säga långt före det att pandemin bröt ut. De båda ansvariga nämnderna lever sålunda avtalslöst allt sedan januari 2018, vilket knappast kan anses vara en tillfredställande situation för någon part.

Därför föreslår vi regionfullmäktige besluta:

***Att*** färdtjänstnämnden och hälso- och sjukvårdsnämnden ges i uppdrag att snarast utarbeta ett avtal som reglerar ansvarsförhållandet m.m. avseende sjukvårdsresorna inom Region Stockholms verksamhetsområde

Conny Fogelström (S)

Talla Alkurdi (S)

Lars Bryntesson (S)

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

MOTION
2021-09-14

# Motion av Jens Sjöström (S) m.fl. angående kollektivtrafikens betydelse för att klara klimatomställningen

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. Transportsektorns klimatmål innebär att utsläppen ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med år 2010. För att nå målet måste utsläppen minska fortare än de hittills har gjort. Här kan Stockholmsregionen och kollektivtrafiken göra stor skillnad. Om man arbetar målinriktat och effektivt. En robust, klimatvänlig kollektivtrafik kommer bidra till tillväxt och utveckling i hela Stockholmsregionen. Trafiken måste även rustas mot och ha beredskap för att hantera negativa effekter av klimatförändringarna.

En viktig faktor i det arbetet är kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Idag saknar målet för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna i stockholmsregionen koppling till de transportpolitiska målen för regionen, Sverige och i förlängningen Parisavtalet. Det innebär att även om vi når Regionens mål som slås fast i RUFS 2050 så betyder inte det per automatik att vi tar vår del av ansvaret. Det rimliga vore istället att räkna baklänges och komma fram till hur stor resenärsandel kollektivtrafiken behöver ha för att leva upp till sin del av ansvaret för att nå gällande klimatmål.

Helt bortsett från att de mål vi har satta för resenärsandelen är för låga så går även resandeutvecklingen åt fel håll. Redan innan pandemin förlorade kollektivtrafiken resenärsandelar till biltrafiken. Efter pandemin kommer det inte att bli enklare att vinna över nya och gamla resenärer om ingenting förändras. Det är både en utmaning men också en stor möjlighet att återstarta samhället bättre än det var innan.

Ett av de bästa sätten för trafiknämnden att förbättra klimatet och miljön är att fler väljer kollektivtrafik istället för att använda personbil. Det övergripande målet för socialdemokraterna i trafiknämnden är att öka andelen som reser kollektivt. För att lyckas behöver vi identifiera vilka grupper som idag inte använder kollektivtrafiken och vid vilka tider samt till vilka områden man inte använder kollektivtrafik. När vi förstår varför kan vi sätta in riktade insatser för att åtgärda de orsaker som gör att vissa väljer bort kollektivt resande.

Samtidigt räcker det inte med att enbart öka kollektivtrafikens resenärsandel. Även kollektivtrafikens egen klimatpåverkan måste minska. Det handlar dels om fordonens utsläpp under drift; om bussarnas drivmedel, ursprunget till elen som driver tunnelbanan och båtflottans utsläpp. Båtflottan är en särskilt stor utsläppsbov och här behöver mycket mer göras. Men det handlar även om klimatpåverkan under tillverkning i ett livscykelperspektiv.

När det kommer till kollektivtrafikens infrastrukturinvesteringar kan mycket göras. Kunskapen om klimatsmart byggande har ökat senaste åren och allt fler kommuner tar fram träbyggnadsstrategier för att minska klimatpåverkan i byggprojekt. Trafiknämndens infrastrukturinvesteringar ställer ofta höga krav på hållfasthet men vissa byggnader kan med största säkerhet byggas i trä.

Slutligen anser vi även att Region Stockholm måste undersöka möjligheten att producera egen el i större omfattning. Vi äger stora fastighetsbestånd som man kan montera solceller på och även om detta inte kommer täcka upp elbehovet som tunnelbanan har, eller det ökande behovet av el till elbussar kommer Regionen att gå plus på affären samtidigt som man minskar behovet av att köpa in el från marknaden.

Kollektivtrafiken måste dels vara attraktiv för att öka resenärsandelen gentemot biltrafiken men också själv leva upp till hårda miljökrav om fossilfri och i fler fall emissionsfri drift. Vi behöver arbeta smartare. Det behövs både högre mål men även mer handling.

Därför föreslår vi regionfullmäktige besluta:

*att* trafiknämnden ges i uppdrag att föreslå regionfullmäktige nya mål för kollektivtrafikens resenärsandel av de motoriserade resorna som är direkt kopplade till vad som krävs för att leva upp till gällande klimatmål.

*att* samt ta fram motsvarande mål gällande drivmedel. Inklusive en färdplan med tidsangivelser för emissionsfri drift.

*att* trafiknämnden ges i uppdrag att ta fram ett förslag till investeringsplan för genomförande av egenproduktion av el som inkluderar prognoser för produktion, utbyggnadsmöjligheter och tidsplan för investeringar.

*att* trafiknämnden ges i uppdrag att ta fram en strategi för klimatsmart byggande på trafikområdet som inkluderar möjligheten att bygga i trä där så är möjligt.

Jens Sjöström (S)

Elof Hansjons (S)

Bawer Kewir (S)

Sven-Inge Nylund (S)

Susanne Lund (S)

Ayla Eftekhari (S)

Solveig Holmgren (S)

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

MOTION
2021-09-14

# Motion av Jens Sjöström (S) och Conny Fogelström (S) m.fl. angående taket på färdtjänstresorna

Alla människor har rätt till att kunna röra sig fritt i samhället och ha tillgång till samhället på lika villkor. Färdtjänsten finns till för att säkerställa denna rättighet. För att personer med funktionsnedsättning ska kunna leva oberoende och vara fullt delaktiga i samhället är tillgänglighet en grundförutsättning.

Färdtjänsten fungerar som så att man ansöker om resor och anses man ha behov så får man ett antal fritidsresor om året (216 resor/år för färdtjänsttaxi och 500 resor/år om man har rätt att använda rullstolstaxi eller båtaxi). Därutöver kan man även ansöka om extra resor till och från arbete eller studier om man har behov av det.

Vi socialdemokrater anser dock att det behöver utredas om det skulle vara möjligt att helt ta bort taket på antalet fritidsresor som beviljas samt andra alternativ för att utöka flexibiliteten i systemet. Detta i syfte att utöka människors möjligheter att leva oberoende och vara fullt delaktiga i samhället. Det finns tecken på att det inte behöver vara särskilt kostnadsdrivande då det stora flertalet av de resenärer som idag nyttjar färdtjänsten inte slår i taket, men det skulle ge större frihet till det fåtal resenärer som gör det.

Vi vill även utreda om det skulle vara möjligt att även slopa dagens 3-milsgräns för en färdtjänstresa. På samma sätt som zon-systemet, med olika taxor beroende på hur långt man reste inom den reguljära kollektivtrafiken, tidigare avskaffats inom SL-trafiken på socialdemokraternas initiativ. Här önskar vi en gedigen konsekvensanalys, ekonomiskt och socialt, vad detta skulle innebära för dels färdtjänstens budget, dels för de brukare som berörs.

Självklart måste även framtida system utformas med olika former av spärrmekanismer för att förhindra att personer missbrukar systemet och drar skattepengar för resor som de facto inte genomförs. För några år sedan uppmärksammades att ett antal chaufförer inom rullstolstaxi agerade på detta sätt. Men att enskilda chaufförer tidigare har utnyttjat systemet kan inte anses vara ett rimligt skäl att minska friheten för de tiotusentals människor som dagligen nyttjar färdtjänsten i stockholmsregionen.

Därför föreslår vi-regionfullmäktige besluta att färdtjänstnämnden ges i uppdrag:

*att* dels utreda vilka konsekvenser det skulle få att ta bort taket på fritidsresorna ur ett ekonomiskt och socialt perspektiv samt vilka spärrmekanismer som behövs för att systemet ska vara säkert.

*att* dels utreda om det skulle vara möjligt att även slopa dagens 3-milsgräns för en färdtjänstresa, samt vad en sådan reform skulle innebära, ekonomiskt och socialt, för färdtjänstens budget och för de brukare som berörs.

Jens Sjöström (S)

Conny Fogelström (S)

Lars Bryntesson (S)

Region Stockholm
2021-03-23

***Motion 202från Stellan Hamrin (V) om Regionens dricksvatten.***

*Bakgrund*

Jag ställde 2019 baserat på rapporten 2019 av FN:s klimatpanel en motion om åtgärder för att förebygga skadliga och kostsamma effekter av den stigande havsnivån. Svaret valde majoriteten att gömma under rubriken *Bilagor* under under-rubriken *Bilaga 9 Ärenden som behandlas i samband med budget 2021* och under dess under-rubrik *Motioner.* Därmed saknades i praktiken möjlighet att diskutera denna centrala fråga. När man läser svaret kan man ana orsaken till detta hemlighetsmakeri, vilket jag återkommer till.

*Klimat-panelens nya och skärpta rapport 2021.*

Motionen 2019 baserades på Klimatpanelens rapport om vatten år 2019. Huvudrapporten slog fast att för större infrastrukturprojekt ska man räkna med en höjd havsnivå år 2100 på 2 m globalt, även om man inte uteslöt ännu högre nivåer. Nu har Klimatpanelens nya rapport från 2021 just kommit. Där slår man nu fast redan i den korta ”*Politiska rapporten*”, att havsnivån år 2100 kan stiga med 2 m.

Detta sker genom en ny bedömning (linje) i den tidigare rapportens havsnivå-figur som nu inkluderar utvecklingen vid Antarktis. Den äldre alternativa bedömningen (linjen) med max.-nivån + 1,1 m exkluderar Antarktis. IPPC hävdar att större infrastrukturprojekt ska räkna med nivåer på + 2 m för större infrastrukturprojekt.

*SMHI:s ”ofullständiga” bedömning.*

SMHI – Sveriges expertmyndighet och kommersiell konsult för Slussenprojektet utgår fortfarande från nivån år 2100 på + 1,1 m globalt (+ 0,6 m i Stockholm inklusive landhöjning). Av domen 2018 i Mark- och Miljööverdomstolen (MÖD) och i kommentarer på SMHI:s hemsida framgår, att detta är en inte helt säker bedömning och att ansvaret för alla åtgärder enligt lag vilar på Byggherren, som själv är skyldig att hålla sig informerad (via andra kanaler) om utvecklingen. I praktiken innebär SMHI:s bedömning att man helt bortser från vad som händer runt Antarktis – en process vars effekter vi nästan dagligen kan se i TV.

*Mark- och Miljööverdomstolens bedömning*

MÖD 2018 angav att man kan det kan vara möjligt att havet stiger väsentligt mer än vad Sökanden (Slussenprojektet) anger, men då finns enligt MÖD möjligheten att i efterhand korrigera utformningen. Som alla idag inser är detta inte korrekt. Mälarens medelnivå ligger bara 0,67 m över havets medelnivå och havets högvattennivå står över Mälarens medel-nivå. Nya Slussen klarar bara en nivåhöjning på 0,5 m (SMHI anger nu nivån år 2100 till + 0,6m). Stiger havet mer än 0,5 m finns ingen teknisk möjlighet att hindra havet att tränga in i Mälaren. Då krävs åtgärder på annat håll och av en helt annan dignitet – åtgärder som i så fall borde påbörjats för länge sedan. Att hävda att Nya Slussen ska stå i 100 år är felaktigt.

*Majoritetens svar på min förra motion.*

Fullmäktiges majoritet säger i sitt svar (dolt i Budget-proppen för år 2021), att ansvaret för att hantera havsnivåhöjningar inte främst ligger hos Regionen. Detta är inte korrekt. Enligt PoB-lagen Kap. 7 § 4 gäller fr.o.m. 1 april 2020 bl.a. att *Regionen ska*

- *Utreda frågor av betydelse för Regionens fysiska miljö*
- *Verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.*

Det är, som majoriteten hävdar, bra att man uppvaktat regeringen, även om detta inte redovisats för fullmäktige. Det är dock inte Regeringen som har huvudansvaret för denna fråga, även om man kan tycka att SMHI borde agerat på annat sätt än man gjort (se ovan). Det är Regionen och berörda kommuner som enligt Plan och bygglagen måste agera gemensamt om Regionens dricksvatten ska säkras också för våra barn och barnbarn.

Majoriteten skriver vidare att *Den nya Slussen är dimensionerad för att klara motsvarande en havsyta som är 2 meter högre än dagens medelvattennivå i Saltsjön.* Svaret ger intrycket, dels att man inte förstår att det är de extrema högvatten-nivåerna (inte medelvatten) som skapar problem, dels att siffran 2 m på något sätt skulle vara en garanti mot översvämningar. Detta är fel. Det reella förhållandet är att en höjning av havsnivån med ex. 2 m innebär att alla nivåer – från lägsta lågvatten till medelvatten och högsta högvatten stiger med 2 m. Det är anpassningen till högsta extremvattennivån – inte medelnivån – som måste höjas med minst 2 m.

*Vad händer när havet stiger med mer än 0,5 m vid Slussen?*

Av Klimatpanelens bedömning framgår, att vid en global nivåhöjning på 2,5 m år 2100 kommer nivån vid Stockholm på + 0,5 m (dvs vad Nya Slussens högsta nivå) att – som framgår av tidigare motion - överskridas runt år 2050. NOAA/NASA kvantifierar denna risk till minst 10 %.

När havets högsta nivå vid Slussen närmar sig + 0,5 m börjar Mälaren att fyllas med saltvatten. Eftersom Regionens vattentäkter ligger nära Slussen påverkas råvattnet nästan omedelbart genom att saltvattnet ”rinner ner” i sjöns djupare partier, där vattenuttaget sker. 2,5 miljoner människor och många industrier förlorar då sin sötvattensförsörjning (och Mälarens stränder översvämmas). Reservvattentäkt för en sådan katastrof saknas i praktiken helt.

*Vad måste göras – och när.*

Undertecknad var under de 25 år projektet *Skånes Vattenförsörjning* pågick ansvarig för alla de vatten-ekologiska frågor genom uppdrag till Lunds Universitet. Projektledaren Civ. Ing. Bertil Sjöstrand och hans grupp, som efter krav från Lunds Universitet arbetade med full öppenhet, har i en öppenhjärtig bok redovisat alla de problem som uppstår vid denna typ av projekt och varför det tog 25 år att fullfölja projektet.

Problemen var främst inte tekniska trots att passagen av Hallandsåsen var besvärlig, utan juridiska/politiska i form av markersättning till ett närmast oändligt antal strand- och markägare och genom skapandet av ett nytt Regionalt Vattenbolag med frågor om ersättning till befintliga bolag, rörsträckning, tapp-punkter, bolagsandelar och taxesättning.

Det är idag minst 10 % risk att dagens vattenförsörjning i regionen upphör om runt 30 år. Det är troligare att denna risk ökar under kommande år än att den minskar. Det är uppenbart att Vättern utgör det enda möjliga alternativet till Mälaren, vilket innebär att det är viktigt också för oss att Vättern skyddas från de hot i form av öppen gruvverksamhet och starkt utökade flygvapen-skjutningar som nu hotar sjön.

***Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta att***

*Regionen omedelbart tillsätter en arbetsgrupp med representanter för alla partier i fullmäktige med uppgift att i samarbete med berörda kommuner – gärna också Regeringen - snarast möjligt påbörja arbetet med att säkra en ny framtida vattentäkt för Mälar-regionen efter år 2050*.

*Stellan Hamrin*

Region Stockholm

MOTION
2021-09-10

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

# Motion av Msciwoj Swigon (SD) om att ge ordningsvakter i kollektivtrafiken möjligheten att vid behov genomför en biljettkontroll

Antalet plankare i kollektivtrafiken har ökat under de senaste åren och bortfallet av biljettintäkter kan räknas i milliarder. Det är resurser som betalas av skattebetalare och de som gör rätt för sig. Därför anser Sverigedemokraterna att det krävs krafttag mot den ökade plankningen i kollektivtrafiken för att öka tryggheten och säkra intäkterna.

Det är förbjudet enligt lag att skaffa sig tillträde till området innanför ingångsspärrarna utan att kunna uppvisa giltigt färdbevis. Kontrollerna av färdbevis genomförs idag av biljettkontrollanter och sker vid spärrlinje eller ombord på färdmedlen. Biljettkontrollanterna får enligt trafikförvaltningen teknisk utrustning, utbildning, certifiering och nödvändig information ifrån arbetsgivare med specialistkompetens inom biljettkontroller och intäktssäkring. Biljettkontrollanterna kan idag tillkalla ordningsvakter när behovet uppstår och ordningsvakter kan i vissa fall följa med biljettkontrollanterna vid kontroller av färdbevis.

Ordningsvakternas roll i kollektivtrafiken är huvudsakliga att hålla ordning i kollektivtrafiken och man utför inga biljettkontroller på egen hand. Ordningsvakter kan i samband med en biljettkontroll som utförs av en biljetkontrollant begära ID i syfte att verkställa den administrativa avgiften. Ordningsvakterna har enligt lagen större befogenheter än biljettkontrollanterna och kan omhänderta obehöriga individer från stationen och utanför spärrarna. De får även omhänderta individer för att få reda på identitet om man inte kan uppvisa giltig ID-handling eller när man saknar ett giltigt färdbevis, förutsatta att det har kontrollerats av en biljettkontrollant.

Möjligheterna för att fler plankare ska kunna avvisas från kollektivtrafiken bör utökas och de nuvarande resurserna som redan arbetar i kollektivtrafiken ska kunna användas på ett effektivare sätt. Därför bör biljettkontrollerna, vid behov, även kunna genomföras av ordningsvakterna för att effektivisera och öka antalet avvisade plankare från kollektivtrafiken.

Sverigedemokraterna föreslår Regionfullmäktige besluta:

Region Stockholm

MOTION
2021-09-10

Sverigedemokraterna
Region Stockholm

1. Trafiknämnden ges i uppdrag att ge ordningsvakter som arbetar i kollektivtrafiken teknisk utrustning, utbildning och certifiering så att dessa vid behov kan genomför en biljettkontroll i kollektivtrafiken.

Msciwoj Swigon (SD)