

Tidpunkt:

Torsdag den 14 oktober 2021, kl. 16.56 – 17:04

Plats:

Hantverkargatan 2F, plan 2, Insikten

Närvarande:

Se bilaga

Justerat:

§§ 1-8, 10-15

Den 22 oktober 2021

Isabel Smedberg Palmquist
Ordförande

Kadir Kasirga
Vice ordförande

Maria Kjellman Wall
Sekreterare

Tidpunkt:

Torsdag den 14 oktober 2021, kl. 16.56 – 17:04

Plats:

Hantverkargatan 2F, plan 2, Insikten

Närvarande:

Se bilaga

Justerat:

§§ 9, 16

Den 14 oktober 2021

Isabel Smedberg Palmquist
Ordförande

Kadir Kasirga
Vice ordförande

Maria Kjellman Wall
Sekreterare

§ 1**Val av justerare och dag för justering****Beslut**

Ordförande Isabel Smedberg Palmquist (L) och vice ordförande Kadir Kasirga (S) utsågs att justera protokollet från dagens sammanträde. Justering av protokoll ska ske senast torsdagen den 28 oktober 2021.

§ 2**Anmälan av protokoll**

2.1. Anmälan av protokoll från utbildningsnämndens förvaltningsgrupp den 5 oktober 2021

2.2. Anmälan av protokoll från utbildningsnämndens råd för funktionshinderfrågor den 6 oktober 2021

Beslut

Utbildningsnämnden godkänner anmälan av protokoll från utbildningsförvaltningens förvaltningsgrupp den 5 oktober 2021, samt anmälan av protokoll från utbildningsnämndens råd för funktionshinderfrågor den 6 oktober 2021, som blivit vederbörligen justerade, och lägger dem till handlingarna.

§ 3**Anmälan av beslut från kommunfullmäktige och
kommunstyrelsen inom nämndens verksamhetsområde**

Beslut från kommunfullmäktige och kommunstyrelsen inom utbildningsnämndens verksamhetsområde anmäldes.

Beslut

Anmälan godkänns och läggs till handlingarna.

§ 4**Anmälan av delegationsbeslut, inkomna handlingar m.m.****Delegationsbeslut**

a) Delegationsbeslut till och med den 30 september 2020 från:

Förskoleavdelningen
Grundskoleavdelningen
Gymnasieavdelningen
Avdelningen för utveckling och samordning
Avdelningen för ekonomi och styrning
Avdelningen för personal- och kompetensförsörjning

b) Anmälan av anställningsbeslut under perioden 14 september - 5 oktober 2021. 38 anställningsbeslut enligt ärendegrupp 1002.

c) Anmälan av beslut om att skolplikten upphör på grund av varaktig vistelse utomlands, 10 stycken beslut från 14 september – 5 oktober 2021, ärendegrupp 407a, dnr 4.2.3–6802/2021.

Inkomna handlingar

d) Slutrapportering Läslust i Rinkeby
Socialnämndens beslut, Dnr 1.5.2–189/2018

Övrigt

d) Anmälan av rapporterade anmälningar avseende kränkande behandlingar under perioden den 13 september till och med den 4 oktober 2021.

Beslut

Anmälan godkänns och läggs till handlingarna.

§ 5**Månadsrapport september 2021**

Ekonomisk rapport för september 2021 anmäldes.

Beslut

Anmälan godkänns och läggs till handlingarna.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) och Tina Kratz m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Under den här mandatperioden har den grönbå majoriteten lagt skolbudgetar som kraftigt underfinansierat skolan. Vi har sett konsekvenserna av det ute på skolorna i form av klasser som behövt slås ihop, besparingar på personal, nedskärningar på elevhälsan och nyligen har vi kunnat läsa om skolor som haft så ansträngd ekonomi att de inte kunnat ge elever särskilt stöd trots att behov funnits. Istället har socialförvaltningen behövt gripa in när skolan inte klarat av att följa skollagen. Det är helt oacceptabelt och det är tydligt att den borgerliga skolpolitiken drabbar de elever som har det svårast i skolan allra hårdast.

I månadsrapporten för september 2021 kan vi utläsa att nämnden redovisar ett överskott på 147,9 miljoner kronor efter resultatfonder. De huvudsakliga anledningarna till detta är minskade lokalkostnader om 71 mkr samt att budgeten för verksamhetsstöd samt att budgeten för tilläggsbelopp och verksamhetsstöd inte användas.

Trots det positiva resultatet för nämnden går grundskolorna i egen regi med underskott med sammanlagt 16,1 miljoner kronor före resultatdispositioner. 35 skolor visar underskott före fonder och tre efter. Det är ett tydligt tecken på att skolan inte är tillräckligt finansierad och innebär i praktiken att skolor behöver göra ytterligare åtstramningar och besparingar för att komma i ram.

Återigen används överskottet inom central förvaltningen för täcka upp för den undermåliga schablonhöjningen 2021. Att bedriva en ekonomisk politik för skolan där man bygger en budget i balans på regeringens kompensation för sjuklönekostnaderna är inte hållbart i längden. Istället för att oroa sig för hur underskott ska hanteras på skolorna borde verksamheterna istället ges förutsättningar att rekrytera fler lärare, pedagoger och stärka elevhälsan.

§ 6**Våga fråga, lyssna och agera!**

Förslag till utbildningsnämndens handlingsplan mot våld och förtryck
2021 – 2025

Beslut

1. Utbildningsnämnden godkänner handlingsplanen "Våga fråga, lyssna och agera!" 2021 – 2025.
2. Utbildningsnämnden ger utbildningsförvaltningen i uppdrag att uppdatera handlingsplanen vad gäller mindre revideringar som inte innebär någon förändring i sak.

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 22 september 2021, dnr 1.3.2–6080/2021.

I juni 2021 fattade kommunfullmäktige beslut om att anta ett nytt program i arbetet mot våld och förtryck, "Stockholms stads program mot våld i nära relationer och hedersrelaterat våld och förtryck, prostitution, människohandel för sexuella ändamål samt sexuellt våld oberoende relation 2021–2025". Syftet med programmet är att förebygga dessa olika typer av våld och att ge stöd och skydd när det likväl sker.

Utbildningsförvaltningen har med utgångspunkt i stadens nya program tagit fram en handlingsplan för utbildningsnämnden "Våga fråga, lyssna och agera!" för perioden 2021–2025.

Handlingsplanen ska vara ett stöd i det förebyggande arbetet mot våld och förtryck på stadens skolor samt vara ett stöd i förvaltningens strategiska arbete kring dessa frågor.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom grundskoleavdelningen i samverkan med socialförvaltningen, avdelningen för stöd kring lärande och elevhälsa, gymnasieavdelningen och förskoleavdelningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021. Ärendet har även behandlats av utbildningsnämndens råd för funktionshinderfrågor vid sammanträdet den 6 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden beslutar att godkänna handlingsplanen ”Våga fråga, lyssna och agera!” för perioden 2021 – 2025. Nämnden föreslås också besluta att förvaltningen får i uppdrag att uppdatera handlingsplanen vad gäller mindre revideringar som inte innebär någon förändring i sak.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

§ 7**Förslag till reviderade riktlinjer för omsorg på obekväma arbetstid och reviderade riktlinjer för barnsäkerhet i Stockholms stads kommunala förskolor****Beslut**

1. Utbildningsnämnden godkänner de reviderade riktlinjerna för omsorg på obekväma arbetstid och överlämnar dem till kommunstyrelsen.
2. Utbildningsnämnden godkänner de reviderade riktlinjerna för barnsäkerhet i Stockholms stads kommunala förskolor och överlämnar dem till kommunstyrelsen.
3. Utbildningsnämnden ger utbildningsförvaltningen i uppdrag att uppdatera riktlinjer för barnsäkerhet i Stockholms stads kommunala förskolor vad gäller mindre uppdateringar som inte innebär någon förändring i sak.

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 29 september 2021, dnr 1.3.1–6903/2021.

Kommunfullmäktige har tidigare fattat beslut om dels riktlinjer för barnomsorg på obekväma arbetstid, dels riktlinjer för barnsäkerhet i Stockholms stads kommunala skolor. I fullmäktiges beslut om riktlinjerna för barnsäkerhet ingår att utbildningsnämnden har ansvar för att följa upp och uppdatera länkar i dokumentet.

Förvaltningen har reviderat riktlinjerna för omsorg på obekväma arbetstid, framför allt med anledning av att förvaltningens organisation för omsorg på obekväma arbetstid har förändrats. Förvaltningen föreslår att nämnden godkänner riktlinjerna för omsorg på obekväma arbetstid och överlämnar dem till kommunstyrelsen för beslut.

Förvaltningen har även reviderat riktlinjerna för barnsäkerhet med korrekta länkar till stöddokument på Stockholms stads webbplats.

Vidare är ett avsnitt om åtgärder vid värmebölja tillagt. Förvaltningen föreslår att nämnden godkänner riktlinjerna för barnsäkerhet i Stockholms stads kommunala förskolor och överlämnar dem till kommunstyrelsen för beslut. Nämnden föreslås också ge förvaltningen i uppdrag att uppdatera dessa riktlinjer vad gäller mindre uppdateringar som inte innebär någon förändring i sak.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom förskoleavdelningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner reviderade riktlinjer för omsorg på obekväm arbetstid och överlämnar dessa till kommunstyrelsen.

Förvaltningen föreslår också att utbildningsnämnden godkänner reviderade riktlinjer för barnsäkerhet i Stockholms stads kommunala förskolor och överlämnar dessa till kommunstyrelsen. Vidare föreslås att nämnden ger förvaltningen i uppdrag att uppdatera dessa riktlinjer vad gäller mindre uppdateringar som inte innebär någon förändring i sak.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

§ 8**Rapport Språkuppdrag 2021**

Samlad rapport för budgetuppdrag om språkutvecklande arbetssätt och screening

Beslut

1. Utbildningsnämnden godkänner utbildningsförvaltningens redovisning och lägger den till handlingarna.
2. Utbildningsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att revidera riktlinjer för övergångar mellan förskola och skola i Stockholms stad och återkomma till nämnden.

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 22 september 2021, dnr 3.3.3–6269/2021.

Utbildningsnämnden har i kommunfullmäktiges budget för år 2021 fått i uppdrag att genomföra en utredning om hur språkutveckling sker i förskolan, vilka åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för språkutvecklingen samt att undersöka förutsättningarna för att genomföra ett pilotprojekt för screening av läs- och skrivsvårigheter i förskolan.

Utbildningsförvaltningens utredning visar att det pågår ett stort antal språkutvecklande arbetssätt och insatser vid stadens förskolor och att dessa genomgående är grundade i vetenskap och beprövad erfarenhet. Utredningen visar också på att det pågår flera utvecklingsprojekt i stadens förskolor, som syftar till att utveckla arbetssätt där olika typer av kartläggning av barns språk ingår. Det arbete som pågår behöver följas upp och utvärderas, exempelvis pilotprojektet i Rinkeby-Kista. Förvaltningen ser mot bakgrund av detta inte behovet av att i nuläget genomföra ytterligare pilotprojekt gällande screening för läs- och skrivsvårigheter i förskolan.

Det är angeläget att stadsdelsförvaltningarnas insatser fortgår för att dels stärka barns språkutveckling i svenska och modersmålet dels öka kompetensen i barns typiska språkutveckling, andraspråks-inläring och flerspråkighet. Även utvecklingen av en mer systematisk dokumentation och uppföljning av varje barns språkutveckling behöver fortsätta.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom förskoleavdelningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021. Ärendet har även behandlats av utbildningsnämndens råd för funktionshinderfrågor vid sammanträdet den 6 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens redovisning och ge förvaltningen i uppdrag att revidera riktlinjerna för övergångar mellan förskola och skola i Stockholms stad och återkomma till nämnden.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

Särskilt uttalande

Ordföranden Isabel Smedberg Palmquist (L), Anita Lundin m.fl. (M), Richard Åkesson (MP), Claes Nyberg (C) och Nike Örbrink (KD) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Vi vill tacka förvaltningen för en genomarbetad och intressant rapport för budgetuppdrag om språkutvecklande arbetssätt och screening.

Tillgången till ett välutvecklat språk som grund för inläring, deltagande i samhället och bildning kan inte nog understrykas. Att få utveckla ett stort ordförråd redan i förskolan är en förutsättning för att kunna tillgodogöra sig undervisningen i skolan.

Kunskapsresultaten i grundskolan och gymnasieskolan är beroende av att barnen fått en stabil grund genom en väl fungerande förskola. Rapporten visar att det pågår mycket arbete i staden med att utveckla arbetet med språkutvecklingen och olika typer av kartläggning av barns språk, vilket bör följas upp och utvärderas.

Den grönbå majoriteten har med anledning av vikten av språkutvecklingen i förskolan, lagt uppdrag till utbildningsförvaltningen att i samarbete med

stadsdelsnämnderna, öka språkutvecklingen i förskolan i budgeten för 2022. Vi ser fram emot att följa förvaltningens arbete i denna fråga.

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) och Tina Kratz m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Rapporten för uppdraget om språkutvecklande arbetssätt och screening innehåller flera intressanta iakttagelser och slutsatser. Det är glädjande att rapporten bekräftar bilden av att det redan pågår ett antal språkutvecklande arbetssätt och insatser i stadens förskolor och att dessa är grundade i vetenskap och evidens. Vidare blir det tydligt att politiken måste ge förskolan bättre förutsättningar att utveckla det befintliga arbetet genom ökad personaltäthet och stärkt kompetensutveckling. Kvalitet i verksamheten kräver rätt kompetens hos personalen och arbetsro att fokusera på det pedagogiska uppdraget.

Rapporten belyser den bristande likvärdigheten i förskolan i Stockholms stad. Det är inte bara en fråga om varierande inskrivningsgrad utan även bristande systematisk uppföljning och utvärdering. Andelen flerspråkiga barn skiljer sig kraftigt mellan stadsdelarna vilket fodrar att staden vidtar tillräckliga åtgärder för alla förskolor att arbeta med barnens språkutveckling i svenska på ett fullgott sätt. Särskilt viktigt är det att förskolorna ges möjlighet att anställa personal med rätt utbildning och kompetens i områden där utmaningarna är större.

Vidare är det viktigt att Pilotprojektet i Rinkeby-Kista inte bara följs upp utan att lärdomar tas vidare och resurser skjuts till så att fler stadsdelar att arbeta på liknande sätt. Nya kreativa arbetssätt för stärkt språkinlärning bör uppmuntras i högsta möjliga mån.

Martin Westmont (SD) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Svenska språket försvinner alltmer i vissa områden i Stockholms stad, det är en oroväckande utveckling som Sverigedemokraterna har påtalat i decennier. Det är givet att vi inte ser det som negativt att medborgarna talar flera språk men

det som motionen tar upp är vad det offentliga i första hand ska stödja ekonomiskt.

Sverigedemokraterna anser att det svenska språket ska prioriteras och fortsätta ha en särställning i skolan och i förskolan och vi vill se en omprioritering ifrån modersmålsundervisning till svenskundervisning. Med dagens politiska inriktning försvinner tyvärr svenskan som förstaspråk för många barn till invandrare, barn som dessutom kan vara födda i Sverige.

Den 23 november 2020 larmade grundskolechefen Happy Hilmarsdottir-Arenvall om att ”varannan sexåring på grundskolorna i Järvaområdet i Stockholm pratar svenska för dåligt. Barnen riskerar att inte klara kunskapsmålen”. Förklaringar som nämns är att barn inte kommer i kontakt med svenska på ett naturligt sätt, kanske inte ens i förskolan, om de går i en förskola där personalen inte heller talar svenska.

§ 9**Förslag till uppräknings av programpriser och
strukturtillägg inom gymnasieskolan 2022**

Remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2021/880

Beslut

1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 17 september 2021, dnr 1.6.1–5152/2021.

Kommunstyrelsen har remitterat rekommendationen ”Prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2022” till utbildningsnämnden. Stockholms stad tar emot ett stort antal gymnasieelever från andra kommuner och får kostnadsersättning för dessa enligt prislistan för nationella program inom samverkansområdet inom Stockholms län. Programpriserna för gymnasiet ses över årligen efter dialog med kommunledningarna i Stockholms län. Storsthms styrelse har beslutat att rekommendera en prislista för 2022 som baseras på en genomsnittlig ökning med 1,5 procent för programpriser och strukturtillägg. Enhetspris och principerna för mindre undervisningsgrupper tas bort från prislistan.

Utbildningsförvaltningen har i huvudsak inga invändningar mot förslagen. Förvaltningen konstaterar att den redovisade kostnadsökningen för gymnasieskolan är högre än förslagen om programpriser. Det går inte bedöma den fulla effekten av förslagen för nämndens budget eftersom budgetförslaget för staden inte är presenterat än.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi och styrning.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen samt att beslutet justeras omedelbart med anledningen av remissens svarstid.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

§ 10**Handlingsplan för klimatanpassning**

Remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2020/1033

Beslut

- | |
|---|
| 1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen. |
|---|

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 13 september 2021, dnr 1.6.1–6158/2021.

Utbildningsnämnden har fått förslag till handlingsplan för klimatanpassning på remiss från kommunstyrelsen. Handlingsplanen utgår från Stockholms stads miljöprogram och syftar till att stärka stadens arbete med miljöprogrammets mål om ett klimatanpassat Stockholm. Planen fokuserar främst på två prioriterade områden: att hantera effekter av skyfall och värmebölja.

Utbildningsförvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget, men anser att vissa perspektiv kan stärkas. Förvaltningen anser också att förslaget brister i sin kostnadsanalys då åtgärderna riskerar att leda till ökade kostnader i form av ökade lokalhyror. Förvaltningen ser positivt på att handlingsplanen poängterar vikten av att arbeta proaktivt för att förebygga effekter av climateffekter. Förvaltningen instämmer i det som står i handlingsplanen gällande skolgårdars möjligheter att mildra effekter av både skyfall och värmeböljor. Dock vill förvaltningen poängtera att det kräver förutsättningar som sätts av staden i tidiga skeden, där tillräckligt stora ytor är det mest avgörande.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi och styrning i samverkan med grundskoleavdelningen och gymnasieavdelningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

Särskilt uttalande

Ordföranden Isabel Smedberg Palmquist (L), Anita Lundin m.fl. (M), Richard Åkesson (MP), Claes Nyberg (C) och Nike Örbrink (KD) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Vi vill tacka utbildningsförvaltningen för deras svar på remissen "Handlingsplan för klimatanpassning" och de synpunkter de väckt angående genomförandet av den klimatanpassning som tyvärr på grund av klimatförändringarna är nödvändig. Att anpassa verksamheterna efter skyfall och värmeböljor kommer vara en viktig fråga framåt.

Att försöka minska den globala uppvärmningen och de klimatförändringar det medför, är en av nutidens viktigaste frågor. Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Den nyligen presenterade IPCC-rapporten visar också att ett intensifierat och resultatinriktat miljö- och klimatarbetet är helt centralt för att kunna hantera de klimatrelaterade utmaningarna. Staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilfri organisation 2030. Målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030. Stockholm ska också vara en föregångskommun gällande upphandling av mat som minskar klimatpåverkan.

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) och Tina Kratz m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Stockholm ställs inför nya utmaningar i en allt varmare och blötare värld. Vi välkomnar stadens handlingsplan för

klimatanpassning, men beklagar att den har blivit försenad. Handlingsplanen skulle tagits fram år 2020 och implementerats år 2021.

Ett ökat arbete behövs när det kommer till klimatanpassning, i både stort och smått. Under år 2021 såg vi flera exempel på extrema översvämningar i Sverige och Europa. Staden måste ha en god beredskap för allvarliga krissituationer på grund av extremväder. Även mindre insatser är viktiga för stockholmarnas livskvalitet, så som skugga och vattenfontäner vid lekplatser och torg. Handlingsplanen är efterlängtat.

Martin Westmont (SD) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Stockholms stad ska vara ledande inom arbetet för en miljövänlig stadsmiljö. Sverigedemokraterna är positivt inställda till att arbetet planeras fortsätta med att skapa trivsamma utomhusmiljöer på och kring våra skolor där fokus ligger på barn och ungdomars välmående samt säkerhet. Vi delar dock förvaltningens ställningstagande att aktuellt förslag riskerar att leda till ökade kostnader. Här krävs eftertänksamhet och återhållsamhet i implementerandet av handlingsplanen för att minimera skenade kostnader för skattebetalarna.

§ 11**Nollvision mot mäns dödliga våld mot kvinnor**

Remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2021/550

Beslut

- | |
|---|
| 1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen. |
|---|

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 22 september 2021, dnr 1.6.1–3998/2021.

Utbildningsnämnden har fått motionen ”Nollvision mot mäns dödliga våld mot kvinnor” av Lisa Palm, m.fl. (FI), på remiss från kommunstyrelsen. Skribenterna föreslår att kommunfullmäktige antar en nollvision för mäns dödliga våld mot kvinnor. För att uppnå visionen föreslås även att en expertgrupp tillsätts i avsikt att ta fram en handlingsplan för arbetet.

Förvaltningen menar att allt arbete för att förebygga och motverka våld är angeläget och vinner på att genomföras i så organiserad och konsekvent form som möjligt. Förvaltningen har inga invändningar mot förslaget om en nollvision, men anser att de stadsgemensamma och förvaltningsspecifika program och handlingsplaner som finns torde vara tillräckliga.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom grundskoleavdelningen i samverkan med förskoleavdelningen och gymnasieavdelningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämna det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) och Tina Kratz m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Vi instämmer med motionens andemening, en nollvision mot mäns dödliga våld mot kvinnor bör antas. Mäns våld mot kvinnor måste upphöra. Samhället ska inte år efter år acceptera våldet och mordandet. Arbetet mot våldet måste stärkas. Särskilt nu efter pandemin då många kvinnor och barn har tvingats att vara isolerade med den som slår och förtrycker.

Stockholms stad har redan ett program mot våld i nära relationer, hedersrelaterat våld och förtryck. Därför behövs det inte en ny handlingsplan. Stadens samtliga verksamheter ska arbeta utifrån det antagna programmet med syfte att förebygga och stoppa mäns våld mot kvinnor.

I arbetet för nollvision mot mäns våld mot kvinnor är samverkan med kvinnojourerna viktig. Kvinnojourerna gör dagligen ett enormt viktigt arbete för att se till att skydda kvinnor och deras barn. De är också en kunskapsbank och opinionsbildare för att få upp frågan om mäns våld mot kvinnor på dagordningen. Det går inte att nog understryka betydelsen av arbetet som genomförs av de frivilliga krafterna. Det är viktigt att säkerställa att jourerna har långsiktiga ekonomiska förutsättningar att bedriva sitt arbete. Staden har ett ansvar för att säkerställa att man har en god dialog och en nära samverkan med kvinnojourerna.

§ 12**Stockholms stads kvalitetsprogram - utveckling genom
ständiga förbättringar, innovation och digitalisering**

Remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2021/866

Beslut

- | |
|---|
| 1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen. |
|---|

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 22 september 2021, dnr 1.6.1–6476/2021.

Kommunstyrelsen har till utbildningsnämnden remitterat ”Stockholms stads kvalitetsprogram – utveckling genom ständiga förbättringar, innovation och digitalisering”.

Programmet ska ge alla verksamheter vägledning och förståelse för stadens ambition inom kvalitetsområdet och bidra till en kultur som skapar kvalitetsutveckling. Det tydliggör vilket ansvar olika nivåer inom staden har för kvaliteten och anger förhållningssätt och fokusområden som är särskilt viktiga att beakta i kvalitetsutvecklingen.

Till kvalitetsprogrammet hör ”Riktlinjer för informationssäkerhet i Stockholms stad”, som reglerar arbetet med informationssäkerhet inom samtliga nämnder och bolag inom staden. Riktlinjen beskriver övergripande mål och principer. Tillämpningsanvisningar inom särskilda områden, exempelvis informationsklassning eller åtkomsthantering, tillhör riktlinjen, men är inte med i remissen.

Utbildningsförvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget till kvalitetsprogram. Det ansluter till nuvarande program, men utvecklar områden som exempelvis informationshantering, digitalisering och finansiering.

Förvaltningen är också positiv till riktlinjerna för informations-säkerhet som är bra och tydliga kring hur det övergripande informationssäkerhetsarbetet i staden ska bedrivas.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi och styrning i samverkan med förvaltningens övriga avdelningar.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår utbildningsnämnden att besluta följande: föreslår att utbildningsnämnden beslutar att godkänna och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Det är välkommet att Stockholms stad har ambitionen att ta ett samlat grepp om kvalitetsfrågorna och även införliva digitaliseringsfrågorna i kvalitetsarbetet. Med detta program införlivas flera olika styrdokument som därmed upphör att gälla. Vi anser generellt att stadens styrdokument är i behov av en översyn i syfte att uppnå en effektivare styrning. Idag finns ett antal olika handlingsplaner, strategier och program inom flertalet, ofta överlappande, områden. En renodling bör kunna leda till en effektivare styrning av stadens verksamheter där målsättningar och åtgärder klargörs.

Dock har det tagit tid för den moderatledda majoriteten att komma fram till ett liknande ställningstagande vad gäller kvalitetsprogrammet. Två för staden viktiga styrdokument, IT-programmet och Strategi för smart och uppkopplad stad, skulle ersättas av ett övergripande digitaliseringsprogram. Ett förslag till program togs fram och remitterades men stoppades sedan i malpåse av det moderatledda styret år 2018. Istället kom ett nytt uppdrag i budget 2020 och efter ytterligare nästan två år finns nu ett program redo för beslut. Särdeles raskt jobbat är det inte,

särskilt inte med tanke på att finansborgarrådet gärna framhåller digital utveckling som en viktig fråga för Stockholm.

Med det sagt är vi i huvudsak positiva till föreliggande förslag till kvalitetsprogram. Programmet tar avstamp i hela kvalitetsspektrumet, från de vardagliga förbättringarna till innovation och digitalisering. Det har en struktur upplagt för att kunna införlivas i hela staden. Dock bör särskilt påpekas vikten av att alla verksamheter ges förutsättningar att implementera programmet utifrån den egna verksamhetens utgångspunkter. Hög tillit måste finnas till professionen och de kunskaper den besitter. Innovation uppstår oftast inte från utsidan, utan snarare sker positiv utveckling inom den egna verksamheten. Men bara om medarbetare ges tid och rätt förutsättningar för det.

Därför är tillräckliga resurser en förutsättning för innovation, utveckling och hög kvalitet. En forskollärare som kämpar i en vardag med stora barngrupper och få kollegor, eller en undersköterska i äldreomsorgen som knappt har tid att ta lunchrast, ger båda sitt yttersta för att leverera kvalitet till stockholmarna. Men något utrymme att leverera innovation finns knappast. Många av stadens medarbetare verkar tyvärr inte under de förutsättningar som krävs för att leva upp till intentionen i kvalitetsprogrammet. Därför anser vi, liksom exempelvis utbildningsförvaltningen, att det finns behov av medel för att staden ska kunna arbeta på det angivna sättet. Utan tillräckliga resurser och goda förutsättningar i alla verksamheter riskerar programmet bara bli tomma ord.

Det är bra att kvalitetsprogrammet ska integreras i stadens planering och uppföljning i enlighet med ILS. ILS är i sig en viktig del av stadens kvalitetsarbete. Vi har dock ett antal synpunkter på hur stadens system för integrerad styrning och ledning fungerar i praktiken, något som vi lyft tidigare, bland annat i motion till kommunfullmäktige. Systemet har ett antal brister och fångar inte alltid upp verkliga problem och utmaningar som stockholmarna upplever och som de kommunala verksamheterna ställs inför. För att ytterligare uppnå förbättrad kvalitet och uppföljning anser vi att ILS-systemet bör ses över och utvecklas.

framhåller att ”när hållbarhetsperspektivet leder oss motverkar vi kortsiktiga vinster på bekostnad av goda effekter och synergier på längre sikt”. Detta går tyvärr stick i stäv med mycket av den politik som förs av det moderatledda styret i Stockholm. Kortsiktig vinst prioriteras ofta på bekostnad av bättre resultat på sikt. Exempel på detta är det utförsäljnings- och privatiseringsfokus som råder vad gäller skolor, idrottsanläggningar och bostäder. Samhällsfastigheter och bostäder säljs av stadens ledning för att generera kortsiktig vinst, trots att forskning och erfarenhet visar att det leder till högre kostnader för kommunen i längden. Som en följd av inriktningen i kvalitetsprogrammet ser vi fram emot att denna politik upphör så snart som programmet börjar gälla.

Slutligen kan vi konstatera att vid den senaste revideringen av kvalitetsprogrammet i januari 2017 reserverade sig Moderaterna med hänvisning till att kvalitetsprogrammet borde innehålla en servicegaranti. Vi noterar att en sådan garanti saknas i det föreliggande förslaget till program. Om detta beror på att Moderaterna omvärderat sitt tidigare ställningstagande eller på oförmåga att få igenom sin politik, kan vi bara spekulera i.

§ 13**Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021**

Remiss från trafiknämnden, T2021-00262

Beslut

- | |
|---|
| 1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till trafiknämnden som svar på remissen. |
|---|

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 21 september 2021, dnr 1.6.1–4749/2021.

Trafiknämnden har remitterat "Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021" till utbildningsnämnden för yttrande. Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykel-planeringen i Stockholms stad.

Utbildningsförvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget, men vill lyfta behovet av ett tydligare fokus på barns och ungas cyklande och vardagspendling. Förvaltningen menar att förslaget i hög grad fokuserar på vuxna, samtidigt som cyklingen bland barn och unga minskat de senaste decennierna. Stadens "Plan för säkra och trygga skolvägar" (2016) sammanfattar på ett bra sätt barns behov relaterat till cykling och innehåller även en rad konkreta förslag till arbetssätt, som skulle kunna ges mer utrymme i den nya cykelplanen.

Förvaltningen vill också betona vikten av ett barnperspektiv i planeringen av nya skolor, och att gång- och cykelstråk över skolgårdar undviks.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi och styrning, i samverkan med grundskoleavdelningen och gymnasieavdelningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till trafiknämnden som svar på remissen.

Yrkande

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) framlade ett eget förslag till beslut och yrkade bifall för detta.

Beslutsgång

Ordföranden ställde yrkandena mot varandra och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningens förslag.

Reservation

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag:

Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
Att därutöver anföra följande.

För att Stockholm ska bli en hållbar stad krävs det att vi allt mer transporterar oss på andra sätt än med bil. Privatbilismen måste minska och fler ska kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång. Det kräver förändringar av stadsrummet med fler, bättre och säkrare cykelbanor och gångmiljöer. Med minskad bilism och trängsel blir det också tryggare och trevligare att cykla och gå.

Vi välkomnar den nya cykelplanen för Stockholms stad. Samtidigt ställer vi oss frågande till varför den tagit så lång tid att få fram. I den rödgrönrosa budgeten för år 2018 fanns ett uppdrag om att ta fram en ny cykelplan, men det blev majoritetsskifte och arbetet verkar ha hamnat avstannat. År 2020 lämnade vi socialdemokrater in en motion som bland annat föreslog att en ny cykelplan skulle tas fram. Det är glädjande att den nu, till slut, presenterats.

Att cyklandet ökar är bra för vår stad. Det är bra för klimatet och det öppnar för nya möjligheter att planera staden utifrån annat än biltrafiken. Men Stockholm är fortfarande i mångt och mycket en stad där biltrafiken sätter agendan. Att staden är planerad för biltrafik innebär utmaningar. De utmaningarna får dock inte hindra utvecklingen till en stad som möter stockholmarnas efterfrågan på fler, bättre och tryggare

cykelbanor. Stockholm behöver göra mer för att på riktigt bli en cykelstad.

Cyklandet har ökat under längre tid, men sedan pandemin bröt ut har utvecklingen gått ännu snabbare. På 15 år har antalet cykelpassager vid innerstaden mer än fördubblats. Många stockholmare väljer cykeln före trängseln i kollektivtrafiken samt före bilköerna och de höga parkeringsavgifterna. Många har även börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Konsekvensen har blivit trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor.

Pandemin har haft stor påverkan på resvanorna. Fler arbetar hemifrån och färre anger att de reser med kollektivtrafik. Av de arbetsresor som faktiskt skett är cykelandelen nästan 25 procent. 19 procent går eller cyklar oftare till arbetet eller skolan med anledning av pandemin. Detta är sannolikt inget nytt normalläge, men det visar att många stockholmare har potential att ändra sina resvanor. Även om andelen cyklande säkerligen kommer att minska något efter pandemin så tyder mycket på att den långsiktiga trenden med ökad cykling kommer att fortsätta. Hemarbetet kommer sannolikt att minska när samhället återgår till ett nytt normalläge, men samtidigt kommer många att arbeta mer hemifrån jämfört med före pandemin. Arbetsgivare är idag mer villigt inställda till hemarbete några dagar i veckan. En del som fått in en ny rutin med att cykla till arbetet kommer att fortsätta cykla.

Socialdemokraternas motion från år 2020 handlar om att staden behöver höja ambitionerna. Vi anser att förslaget till ny cykelplan är ett steg i rätt riktning. Den är i stora delar en mycket intressant kunskapssammanställning. Förslaget saknar dock flera viktiga ambitionshöjningar och konkreta åtgärder.

Inventera och bygg om riskfyllda platser

Ökad trängsel i cykelbanorna, fler cyklist i trafiken och en större mångfald av fordon i cykelbanan innebär ökat antal olyckor. I förslaget till cykelplan kan vi läsa att nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklist har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. Den upplevda bristen på trafiksäkerhet är också ett hinder för många att börja cykla.

Staden behöver därför göra trafiksäkerhetsanalyser för att identifiera riskfyllda platser och åtgärda dessa. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. Åtgärder kan handla om alltifrån rödmarkeringar i marken och fler cykeltrafikljus till att omvandla ytor för gatuparkering till trafikseparerade cykelbanor.

Gör en stor informationssatsning

Staden bedriver idag en del informationsarbete om att cykla i Stockholm. Till grund för arbetet finns en kommunikationsplan som utgår från cykelplanen från år 2012. Vi menar att ambitionerna behöver höjas och arbetet skalas upp.

I stadens samtliga skolor behöver grundläggande frågor som trafiksäkerhet vara en del, men även sådant som att faktiskt lära sig att cykla. Samtliga skolor behöver därför öva cykling med eleverna och för dessa tillfällen ha cyklar att låna ut till de elever som inte har egna cyklar.

Informationsspridning om vad som gäller i trafiken behöver utvecklas. Ett förslag är att införa en digital frågelåda där stockholmarna har möjlighet att både ställa egna frågor och läsa svar på vanliga frågor. Det kan handla om vem som har väjningsplikt vid de olika övergångsställen som används över cykelbanorna, vid breda ränder och smala ränder. Det kan handla om vad som gäller när cykelbanan saknar stopplinje vid övergångsställe, men biltrafiken har trafikljus. Det kan handla om huruvida cyklister får cykla över övergångsställen och om det är förbjudet att cykla i båda riktningarna på cykelbanor med markering i marken. Det kan handla om vilken effekt det får att använda hjälm om man ramlar. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna i cykelbanorna.

Stadens trafikmiljö har fått ett nytt vanligt förekommande transportslag, nämligen elsparkcyklar. När nya transportslag slår igenom behövs information om hur dessa ska hanteras i trafikmiljön för att samspelet ska fungera bra. Det kan handla om hur de ska framföras på ett säkert sätt, exempelvis om de får köras på trottoarer och hur man bör signalera inför en sväng. Det kan också handla om hur de ska parkeras, mot husvägg eller mitt på trottoaren.

Även mopeder blir alltmer vanligt förekommande i cykelbanorna. Anledningen är främst att det blivit allt vanligare med mopedbud. Staden bör därför inleda en dialog med aktuella budföretag om att de har ett ansvar för att informera sina bud om vilka regler som gäller. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna att köra, vart man ska köra dem och vilka trafikregler som gäller.

Slutligen bör staden initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Ordning och reda för elsparkcyklarna

Allt fler stockholmare och turister har börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Ökningen har skett under flera år och var år 2019 uppe i 13 procent av cyklarna. Sommaren år 2021 nåddes toppnoteringen 23 000 elsparkcyklar. I förslaget till cykelplan beskrivs att det initialt funnits problem med olämplig parkering av elsparkcyklar (sida 27). Problemen har dock inte endast varit ”initiala”. Under sommaren 2021 har problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats.

Det är inte ovanligt att det finns elsparkcyklar parkerade eller slängda i cykelbanorna. Ett nytt fenomen har noterats i olycksstatistiken, nämligen singelolyckor där cyklister skadats på grund av elsparkcyklar som lämnats i cykelbanorna.

Trots detta saknas skarpa skrivningar om elsparkcyklarna i förslaget till cykelplan. Det är viktigt att ytterligare åtgärder provas ifall det visar sig att vidtagna åtgärder inte fungerar tillräckligt bra. Ett tak måste införas för hur många elsparkcyklar som ska få finnas i Stockholm. En annan åtgärd är att åter pröva frågan om tillstånd för varje uppställningsplats. Ytterligare en åtgärd är att inte tillåta uthyrning av friflytande fordon i hela eller delar av staden, utan endast uthyrning av fordon med fasta platser för både uthyrning och återlämning av fordonen, som i Köpenhamns centrala delar.

Vi noterar också att bildsättningen av elsparkcyklar i cykelplanen inte är trovärdig. I förslaget till plan finns en bild från det misslyckade försöket med utmarkerade parkeringar för elsparkcyklar. Den bild majoriteten av stockholmarna har av elsparkcyklarna i gatumiljön är en helt annan.

Låncyklar

Stockholm sticker ut, både i världen och i landet, som en stad utan något låncykelsystem. Det har nu under tre års tid saknats låncyklar på stadens gator, trots Stockholms höga miljöambitioner. Förklaringen är att staden nu genomfört två misslyckade upphandlingar av låncyklar.

Den misslyckade politiska hanteringen av en reklamvillkorad upphandling av låncyklar bör inte genomföras en tredje gång, med uppenbar risk för ytterligare bakslag. En utredning behöver därför göras av förutsättningarna för att upphöra med reklamfinansierad cykeluthyrning och istället, i likhet med andra storstäder, genomföra en enkel upphandling av låncyklar utan villkorad reklamfinansiering. Stockholm kan inte vänta flera år till på låncyklar.

Låncyklar är välorganiserade, trygga och billiga transportalternativ för stockholmarna och stadens besökare. Att staden tas över av elsparkcyklar och att det samtidigt inte finns en enda låncykel är ett politiskt val. Staden måste få till ett låncykelsystem senast till sommarsäsongen 2022.

Förbättra skyltningen

Skyltningen i staden behöver ses över. Behöver vägvisningen förbättras? Borde cykelkartor sättas upp på strategiska punkter? Finns behov av tillfälliga informationsskyltar på några platser, t.ex. vid olyckdrabbade korsningar? Trafiknämnden behöver utreda hur skyltning kan användas för att förbättra samspelet i trafikmiljön och tydligheten för cyklande, gående och bilister.

Anlägg tre cykelstrador

I flera städer anläggs nu expressvägar för cyklar. Långa matarleder för pendlande cyklister som leder flödena av cyklister genom staden på ett effektivt och tryggt sätt. Behovet av sådana expressvägar finns också i Stockholm. I dagsläget finns pendlingsstråk för cyklister men de är på flera sätt

otillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbtredar hur tre sådana "cykelstrador" kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm. Men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de stockholmare som vill använda cykeln som ett redskap i vardagen.

Vårt förslag innebär att tre cykelstrador anläggs. Förslaget innebär att vissa parkeringsplatser flyttas från aktuella gator till andra platser. I vissa fall kan det krävas att körfält för bilar istället reserveras för cyklar. Exakta dragningar och hur cykelstradorna bäst ska anslutas till befintliga cykelleder ska trafikkontoret utreda, det kan exempelvis handla om att bredda befintliga primära cykelstråk.

- Norr: blåa cykelstradan i riktning med Birger Jarlsgatan eller Sveavägen.
- Väst: röda cykelstradan i riktning med Sankt Eriksgatan.
- Syd: gröna cykelstradan i riktning med Götgatan.

Inför cykelgator på lämpliga sträckor

Regeringen presenterade i oktober 2020 möjligheten för kommuner att inrätta så kallade cykelgator. Detta ger Stockholm en bra möjlighet att göra det bättre och tryggare för stockholmare som vill ta cykeln.

Syftet med cykelgator är att motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Maxhastigheten är 30 kilometer i timmen. Med cykelgator kan staden främja cykeltrafik på gator där det är blandtrafik, men utan att utesluta motorfordonstrafik. Cykelgatorna lämpar sig därför bra för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte får plats.

I Stockholm finns flera platser där cykelgator skulle vara lämpliga. Ett exempel är Surbrunnsgatan, där trafikmätningar visar att cykeltrafik är det dominerande trafikslaget under förmiddagens maxtimme längs samtliga kvarter. Ett annat exempel är vissa av gatorna som staden på somrarna gör om till sommargångator. Dessa borde kunna bli cykelgator under resten av året, exempelvis Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan och Hornsbergs strand.

Både i innerstaden och i ytterstaden kan det finnas gator som lämpar sig som cykelgator. Cykelgator bör inte ersätta vanlig infrastruktur i form av cykelbanor och cykelfält, utan ska ses som ett komplement för att främja cykel som transportmedel. Det är därför viktigt att den principiella frågan om vilken typ av gator i Stockholms stad som skulle kunna bli aktuella att reglera som cykelgator hanteras i ett strategiskt sammanhang.

Vi föreslog i motionen från oktober 2020 att staden fram till våren 2021 skulle utreda vilka platser som lämpar sig för att bli permanenta cykelgator. Detta har dock inte gjorts och vi beklagar att förslaget till cykelplan inte innehåller några konkreta förslag. Istället finns endast en beskrivning av vad en cykelgata är.

Cykelservicestationer

Andra kommuner, så som Malmö och Järfälla, har infört så kallade cykelservicestationer. En cykelservicestation är en extra service, ofta i ett cykelgarage, med exempelvis luftpump, cykelverktyg, laddstolpe och möjlighet att rengöra cykeln. Stockholm Parkering har idag garage med bland annat cykelboxar. Bolaget bör genomföra tester med cykelservicestationer där de har cykelparkering.

Särskilt uttalande

Tina Kratz m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Vänsterpartiet välkomnar trafikkontorets arbete med en ny cykelplan. Cykling är det trafikslag som har ökat under pandemin och det är en önskvärd utveckling att det har blivit trångt på stadens pendlingsstråk och andra cykelbanor. Det är viktigt att staden svarar till efterfrågan av modern och säker cykelinfrastruktur. Pengarna som investeras i cykling betalar sig snabbt tillbaka som minskade utsläpp, friskare luft, bättre folkhälsa och minskad trängsel. Ökad cykling är en förutsättning för att vi ska nå våra klimatmål och mål om frisk luft.

Trots att Stockholms stad har under en längre tid bedrivit ett systematiskt arbete för ökad cykling och gjort viktiga cykelinvesteringar är cykelinfrastrukturen fortfarande bristfällig på många håll i staden. Det kan till exempel handla om för smala banor, trafiklösningar som skapar konflikter med andra trafikslag, trasig beläggning som får ligga kvar år efter år trots

att felet anmäls till trafikkontoret, bristfällig skyltning eller trafiksignaler som inte fungerar för cyklister. Cykel är fortfarande ett underordnat trafikslag i trafikmaktordningen, och var och en som cyklar i Stockholm har själv upplevt detta. Vi behöver skapa en stad där det är lättare, smidigare och tryggare att cykla än att åka bil. Tyvärr har vi fortfarande en lång väg kvar, men den nya cykelplanen kan vara ett steg framåt i arbetet.

Vi vill lyfta några punkter som vi anser är viktiga. Vi instämmer med förvaltningen om att ambitionsnivån bör ökas så att den åtminstone harmoniseras med ambitionsnivån i Region Stockholms nya cykelplan som sätter den regionala målsättningen på 20% andel av resor som görs med cykel 2030. Det regionala målet på 20% gäller hela regionen, och Stockholm är den kommun som har bästa förutsättningar för en högre cykelandel. Staden är tätbebyggd och en stor andel av invånarna bor inom en halv timmes cykelresa från arbete eller studier. Målsättningen bör därför bli mer ambitiös. Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att prioritera arbetet över kommungränserna kring infrastrukturplanering, drift, underhåll och vinterväghållning så att cykling får bättre förutsättningar mellan Stockholm och kranskommunerna.

Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, och den viktigaste slutsatsen förtjänar att lyftas fram:

“Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar.”

Tyvärr saknas ett funktionshinderperspektiv i de anslutande texterna. Till exempel rullstolar med olika former av armcykelanordningar kan bereda rullstolsburna utökad frihet att förflytta sig längre sträckor, samtidigt som de får förbättrad hälsa. Kraven på infrastrukturen för dessa fordon är mycket snarlika de för lastcyklar, men de förtjänar att omnämnas specifikt, så att funktionshinderperspektivet uttryckligen beaktas till exempel vid nybebyggelse, trafikarbeten och annat underhållsarbete.

Två viktiga områden för att höja både den upplevda och den faktiska säkerheten för cyklister är vinterväghållning och förbättrad framkomlighet även vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt.

Förslaget till cykelplan betonar vikten av att fortsätta utveckla arbetet med sopsaltning. Det är positivt, men vi noterar att man missar ett tillfälle att betona en av vinsterna, nämligen den minskade mängden grus som skapar risker för singelolyckor under vårmånaderna.

Redan tidigare nämnt är kravet på bättre förutsättningar för gående och cyklister vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt. Här behöver staden skärpa kraven och det egna uppföljningsarbetet, inklusive tillräcklig kompetenshöjning, vidareutbildning och tvingande styrmedel för att otrygga situationer helst inte ska uppstå alls, och i annat fall skyndsamt åtgärdas. Kraven behöver sträcka sig från att tillräckliga hänsyn ska tas från första TA-ansökan, till hur entreprenörer efterlever planerna vid genomförandet arbetet, inklusive efterföljande återställningsarbeten, som behöver ske utan onödiga fördröjningar.

Dessa är exempel på områden där ett förbättrat kunskapsunderlag genom bättre användande av synpunkter från TyckTill skulle kunna förbättra uppföljning och utvärdering.

Vänsterpartiet välkomnar att Stockholm efter flera års väntan på grund av havererade upphandlingar nu får ett lånecykelsystem. Det är ett sätt att öka cyklandet och kan bli en del av kombinerad mobilitet. Vi ser fram emot att systemet blir mer tillgängligt för hela befolkningen och inte endast för innerstadsborna som det förra systemet var. Vi vill gärna se att lånesystems systemet utvecklas i samverkan med Region Stockholm så att vi får ett regionalt lånecykelsystem. En förbättrad koppling mellan kollektivtrafik och cykling är också ett viktigt utvecklingsområde. Varje tunnelbanestation, annan kollektivtrafikknutpunkt och större busshållplats bör förses med trygga cykelparkeringar. Där har kommunen en stor rådighet för att få det att fungera.

Vi anser att det positivt med innovativa lösningar för ökad cykling som presenteras i planen. De får dock inte användas i

stället för cykelanpassad infrastruktur. Till exempel upplever inte alla cyklister sig trygga vid cykling mot enkelriktat. Den här typen av lösningar kan vara ett bra komplement till andra åtgärder och prioriteringar om tillsammans skapar en bra tillgänglighet för cyklister.

Slutligen vill vi påpeka att cykel är ett prioriterat trafikslag enligt Framkomlighetsstrategin, ett styrdokument som det råder en bred politisk enighet om. Vi vill gärna se att cykel får den prioriterade statusen även i praktiken. Det finns för många exempel på att detta inte är fallet när man väger de olika trafikslagens behov mot varandra i trafikplaneringen, driften och underhållet. Stockholm har potential att bli en cykelstad värd namnet, men det förutsätter rätt prioriteringar från politiken och i det praktiska arbetet över förvaltningsgränserna.

Martin Westmont (SD) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Cykelplanen för Stockholm är gedigen och det är bra med ambitionen att skapa en översiktlig plan för cykelinfrastrukturen för att få till en bättre helhetsbild. Det finns många positiva delar i cykelplanen men tyvärr är många delar av den starkt ideologiskt påverkad och inte byggd på hur verkligheten ser ut eller vad som praktiskt behöver göras. De omfattande ambitionerna och åtgärderna som föreslås i cykelplanen är baserade på att staden ska införa starka incitament och social ingenjörskonst för att fler ska cykla. Något som Sverigedemokraterna är starkt emot.

Det är orealistiskt att tro att 70 % av Stockholms stads invånare ska cykla, gå eller använda kollektivtrafiken. Det skulle innebära att på en relativt kort tid måste många invånare ställa bilen, och det är inget alternativ för vissa grupper som är beroende av bilen på ett eller annat sätt. Med den tekniska utvecklingen med fler och bättre fossilfria alternativ som dessutom sjunker i pris ser vi inte en framtid där invånarna kommer att välja bort bilen. Tvärtom spår vi en kommande ökning av antal personer som väljer att ha bil. Vi borde därför planera för hur verkligheten ser ut i stället för efter utopiska önskescenarier

Bilen och kollektivtrafiken bör vara det som ligger i fokus när staden planerar för infrastrukturen. När det gäller cykel och kollektivtrafik ser vi Sverigedemokrater inga problem med att sätta upp ytterligare och säkrare cykelställ vid hållplatser, stationer, idrottshallar, publika anläggningar/lokaler och arbetsplatser samt andra åtgärder för att underlätta för dem som väljer att ta cykeln. Inte heller är det något problem att utöka och förbättra de befintliga cykelstråken. De pengar som spenderas på cykeltrafiken måste dock vara proportionella jämfört med kollektivtrafiken och bilen i förhållande till hur många som brukar de olika färdmedlen. Sverige är ett land som har flera säsonger och vintern är återkommande väldigt kall med mycket snö vilket naturligtvis försvårar för och minskar antalet cyklister.

§ 14**Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad**

Remiss från trafiknämnden, T2020-03235

Beslut

- | |
|---|
| 1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till trafiknämnden som svar på remissen. |
|---|

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 10 september 2021, dnr 1.6.1–4675/2021.

Utbildningsnämnden har fått förslag till ny trafiksäkerhetsplan på remiss från trafiknämnden. Planförslaget syftar till att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsarbete och peka ut den strategiska riktningen framåt inom ett antal strategiska insatsområden. Planen anger ett antal åtgärdsområden som en kommande åtgärdsplan ska bygga på.

Utbildningsförvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till förslaget, men anser att vissa perspektiv kan stärkas. Förvaltningen ser positivt på att förslaget ser barn och unga som en viktig målgrupp och att trafiksäkerhet i anslutning till skolor lyfts fram. Förvaltningen anser dock att förslaget har ett alltför stort fokus på grundskolor, på bekostnad av förskolor och gymnasieskolor. Planförslaget kan också tydligare lyfta trafiksäkerhetens betydelse under skoltid.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi och styrning, i samverkan med grundskoleavdelningen, gymnasieavdelningen, förskoleavdelningen och avdelningen för personal och kompetensförsörjning.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till trafiknämnden som svar på remissen.

Yrkande

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) framlade ett eget förslag till beslut och yrkade bifall för detta.

Beslutsgång

Ordföranden ställde yrkandena mot varandra och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med förvaltningens förslag.

Reservation

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) reserverade sig mot nämndens beslut till förmån för eget förslag:

Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
Att därutöver anföra följande.

Det gläder oss att staden tagit fram ett förslag till ny trafiksäkerhetsplan. Det är något som vi socialdemokrater har föreslagit flera gånger, bland annat i en motion i maj 2019. Vi har lyft att fokus på oskyddade trafikanter måste öka, och vi välkomnar att detta nu görs i förslaget till ny plan.

Den i särklass vanligaste trafikolyckan är fallolyckor bland gående, det vill säga att man halkar, snubblar eller ramlar när man promenerar. Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den absolut vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. De flesta som skadas i en fallolycka är kvinnor och många är äldre. Den vanligaste orsaken till fallolyckan är halka på grund av snö och is.

Den näst vanligaste trafikolyckan där trafikanten skadas allvarligt är singelolycka med cykel. Även här är halka på grund av snö och is, men också löst grus, de vanligaste vägomständigheterna.

Vinterväghållningen för gående och cyklister är således avgörande för att minska de allvarliga trafikolyckorna i Stockholm. Att stadens vinterväghållning framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor är mycket bra, men det krävs mer åtgärder för de gående. Det är bra att vinterväghållningen nämns i åtgärdsplanen, men det behövs skarpare skrivningar än att staden ska ställa krav och följa upp

sina krav. Ambitionerna för sopsaltning av gångbanor måste höjas.

När det kommer till vinterväghållning är det också betydelsefullt att analysera hur klimatförändringarna kommer att påverka vinterväglaget. I och med kraftigare nederbörd och snabbare temperaturväxlingar blir det svårare att klara halkbekämpningen på isbelagda gång- och cykelbanor. Med fler sådana situationer kommer de framtida kostnaderna för vinterväghållningen att öka kraftigt, särskilt med tanke på att en rimlig vinterväghållning behöver upprätthållas för att minimera antalet fallolyckor för gångtrafikanter.

Brist på säkerhet och trygghet påverkar stockholmarnas resval och är inte bara ett hinder för aktivt resande så som cykling utan också ett hinder för kollektivtrafikresande. Anledningen är att en kollektivtrafikresa måste ses från dörr till dörr – om inte gång- eller cykelbanan till kollektivtrafiken är säker och trygg så väljs även kollektivtrafik bort. Därför är en säker och trygg gatumiljö för gående och cyklister även viktig för kollektivtrafikresandet.

I Socialdemokraternas motion från maj 2019 lyfte vi att trafiksäkerhetsplanen bör kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av bristerna i statistiken och de stora mörkertalen, främst gällande olyckor med oskyddade trafikanter som cyklister och fotgängare. Det gläder oss att förslaget till trafiksäkerhetsplan nu innehåller en analys av kostnader för olyckor. Vi kan läsa att olycksvärderingen för vägtrafikolyckor på det kommunala vägnätet i Stockholms stad uppgår till cirka 6,5 miljarder kronor per år. Av detta står fallolyckor för 2,9 miljarder kronor och singelolyckor med cykel för 1,6 miljarder kronor. Det är oerhörda kostnader. Som en jämförelse kostade all vinterväghållning 175 miljoner kronor för hela vintersäsongen 2020/2021, alltså 6 procent av kostnaderna för endast fallolyckorna. Att förbättra vinterväghållningen så att olyckorna minskar är med andra ord en samhällsekonomisk investering, utöver det ovärderliga i att det mänskliga lidandet minskar.

I förslaget till trafiksäkerhetsplan kan vi läsa att elsparkcyklarna innebär en ökning av antalet olyckor. Det handlar inte bara om singelolyckor bland elsparkcyklister, utan även fler fallolyckor

för gående och fler kollisioner med andra trafikanter så som cyklister och gående. Vi anser inte att skrivningarna om elsparkcyklar i förslaget till trafiksäkerhetsplan är tillräckliga. Det behövs en fördjupad analys av elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Staden behöver ställa krav på exempelvis hastighetsbegränsning, begränsning till en person per elsparkcykel, alkoholförbud och åldersgräns. Även en informationskampanj behövs om vilka trafikregler som gäller för elsparkcyklar och vilka riskfyllda situationer som kan uppstå i trafiken. Uppställningsplatser behövs också. Elsparkcyklar som ligger slängda runt om i vår gatumiljö bidrar inte bara till otrygghet utan även till sämre framkomlighet och fler olyckor, inte minst bland rörelsehindrade och äldre.

Nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklister har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. En anledning till detta är konflikterna mellan olika trafikslag, något som ökar i och med att mångfalden av olika typer av fordon ökar. I trafikmiljön finns nu en mängd varianter på fordon, så som cyklar i olika storlekar från små barncyklar till vikingacyklar och stora lastcyklar, cyklar i olika varianter som drivs fram av elkraft istället för muskelkraft, elsparkcyklar, eldrivna skateboards och hoverboards. Mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en än större variation och mångfald av olika typer av mikromobilitet. En utveckling med såväl större, bredare och längre cyklar, mindre och lättare fordon samt mikromobilitet med stor variation i hastighet ställer ökade krav på utformningen av främst cykelinfrastrukturen. Det kommer att krävas stora åtgärder för att undvika att konflikterna mellan olika trafikslag eskalerar till dess att situationen blir ohållbar för samtliga trafikslag. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. En väl fungerande cykelinfrastruktur underlättar för såväl cyklister som gångtrafikanter och bilister.

Staden bör initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Vi tycker att det är bra att trafiksäkerhetsplanens mål och inriktning ska följas av en åtgärdsplan med konkreta och tidsatta åtgärder. Det är också bra att åtgärdsplanen och dess åtgärder ska följas upp årligen. I förslaget står det att uppföljningen gör det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar. Det framgår dock inte vem mottagaren av uppföljningen är och vem som beslutar om ny åtgärdsplan. Vi anser att den årliga uppföljningen ska presenteras för trafiknämnden tillsammans med eventuella ändringar i ambitionsnivå och prioriteringar.

I motionen från maj 2019 föreslår vi socialdemokrater också att det behövs fördjupade analyser av vissa frågor kopplade till trafiksäkerhet. Vi har redan nämnt två: elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten samt klimatförändringarnas konsekvenser för att upprätthålla en trafiksäker vinterväghållning. När den årliga uppföljningen presenteras skulle det vara bra att även presentera en fördjupad analys av viktiga frågor för trafiksäkerheten.

Idag får nämnden en årlig rapport om trafikolycksutvecklingen. Den årliga uppföljningen av trafiksäkerhetsplanens åtgärdsplan kan med fördel presenteras för nämnden i samband med rapporten om trafikolycksutvecklingen. Den bör också kompletteras med förslag på punktåtgärder vid de mest olycksdrabbade platserna i staden. Även detta har vi föreslagit i motionen från maj 2019.

Särskilt uttalande

Tina Kratz m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

Det är positivt att staden förnyar sitt trafiksäkerhetsarbete, och den framtagna remissversionen till ny trafiksäkerhetsplan innehåller många viktiga punkter som behöver vara del av arbetet framöver. Vi vill särskilt lyfta fram två områden som vi tycker borde få mer utrymme:

Att bygga rätt från början. Planen fastslår att trafiksäkerhetsperspektivet ska genomsyra hela plan- och byggprocessen. Det är bra men otillräckligt, om inte samtidigt en god framkomlighet säkras. Staden bör i texten ge tydligare löften om att alla nybyggen, förtätningar och ny infrastruktur ska följa framkomlighetsstrategins kriterier, vilket inkluderar

både god framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Lägre och bättre efterlevda hastighetsgränser. Som texten konstaterar är olyckor vid övergångsställen och med hastighetsbegränsningen 50 km/h de vanligaste. Dessa fakta borde få större genomslag i form av fortsatt arbete för sänkta hastighetsgränser och hastighetssäkrade korsningar.

Till sist förtjänar det att påpekas att utökad sopsaltning för både fotgängare och cyklister minskar användandet av grus, som är av de vanligt förekommande anledningarna till singelolyckor.

§ 15**Enkelt tillgänglig information om förskolornas
tillgänglighet**

Skrivelse från Tina Kratz m.fl. (V)

Beslut

- | |
|---|
| 1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen. |
|---|

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 15 september 2021, dnr 1.1.3–5165/2021.

Tina Kratz m.fl. (V) har till utbildningsnämnden inkommit med en skrivelse. I skrivelsen ställs frågor om informationen om tillgänglighet för förskolor på stadens webbplats. Skribenten menar att det är en större andel fristående förskolor som saknar information om tillgänglighet och vill veta hur förvaltningen ställer sig till det och vad förvaltningen kan göra åt det.

Det är förskolorna/huvudmännen som ansvarar för att rätt information om deras förskola finns på stadens hemsida. Det är inget lagstadgat krav att lämna information om tillgänglighetsanpassning. Det finns inte heller något lagkrav på att anpassning ska ske innan behov uppstår. Information om vikten av självskattning för tillgänglighet kommer att tas upp på stadens branschråd för förskola och en länk till stadens information om självskattning för tillgänglighet har lagts till på blanketten med information som förskolorna fyller i.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom förskoleavdelningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021. Ärendet har även behandlats av utbildningsnämndens råd för funktionshinderfrågor vid sammanträdet den 6 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

§ 16**Evakueringsskola med idrottstält i Västerort**

Förslag till reviderat genomförandebeslut

Beslut

1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens reviderade genomförandeförslag att uppföra en evakueringsskola med idrottstält i Västerort. Den uppskattade hyresgenererande projektkostnaden är 233 mnkr och tillkommande hyra första året är 26,3 mnkr.
2. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens reviderade genomförandeförslag att uppföra en evakueringsskola med idrottstält i Västerort. Den uppskattade upplåtelseavgift under byggtiden är 21,6 mnkr och upplåtelseavgift år 1 är 758 tkr.
3. Utbildningsnämnden begär godkännande hos kommunstyrelsens ekonomiutskott att uppföra en evakueringsskola och idrottstält i Västerort till en reviderad hyresgenererande projektkostnad på 233 mnkr och en tillkommande hyra första året är 26,3 mnkr.
4. Beslutet justeras omedelbart.

Ärendet

Förvaltningen anmälde ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 4 oktober 2021, dnr 2.6.3–2606/2018.

Utbildningsförvaltningen planerar att uppföra en större tillfällig evakueringsskola, för att lösa behovet av evakuering i samband med underhåll och till viss del kompletterande verksamhetsanpassningar på fem skolor i Västerort. De berörda skolorna turas om att nyttja byggnaden för evakuering, med en tidsplan som löper under tio år.

Genomförandebeslut för etablering av en tillfällig evakueringsskola i Västerort fattades av utbildningsnämnden 2020-05-28 och av kommunstyrelsens ekonomiutskott 2020-06-17. En uppdaterad kalkyl för projektet avviker dock från tidigare beslutade kostnader och därför krävs ett reviderat

genomförandebeslut för att driva projektet vidare. Projektet har därför pausats strax innan produktionen var tänkt att starta. Konsekvensen blir en försening av projektet. Ärendet redovisar främst en jämförelse mot tidigare beslut och förvaltningens arbete med att söka alternativa lösningar.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi och styrning i samverkan med grundskoleavdelningen, SISAB, ett samordnande huvudskyddsombud, stadsledningskontoret vid samråd och representanter för skolledningen.

Ärendet har behandlats i samverkan med de fackliga organisationerna den 5 oktober 2021.

Förvaltningens förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner förvaltningens reviderade genomförandeförslag att uppföra en evakueringskola med idrottstält i Västerort. Den uppskattade hyresgenererande projektkostnaden är 233 mnkr och tillkommande hyra första året är 26,3 mnkr. Den uppskattade upplåtelseavgift under byggtiden är 21,6 mnkr och upplåtelseavgift år 1 är 758 tkr. Utbildningsnämnden begär godkännande hos kommunstyrelsens ekonomiutskott om att uppföra en evakueringskola och idrottstält i Västerort. Beslutet föreslås bli omedelbart justerat med anledning av aktuell tidplan som förutsätter beställning i november 2021.

Beslutsgång

Ordföranden yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut och förklarade sig finna att nämnden beslutat i enlighet med detta.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Kadir Kasirga m.fl. (S) och Tina Kratz m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande enligt nedan:

I maj 2020 fattade utbildningsnämnden ett beslut om att etablera en tillfällig evakueringskola intill Räckstarondellen för att möjliggöra för det omfattande underhållsarbetet och ombyggnationerna av fem skolor i stadsdelarna Bromma och Hässelby-Vällingby.

En uppdaterad kalkyl för projektet innebar ökade kostnader och istället för att revidera beslutet i nämnden valde den grönbå majoriteten att pausa projektet vilket har lett till förseningar. Nu har det gått över ett år sedan det första beslutet fattades och skolan väntas nu stå färdig höstterminen 2023.

Det här ytterligare ett exempel på hur den grönbå majoritetens sänkta investeringsvolym för skolutbyggnaden skapar oreda, förseningar och fördyringar. Nu kommer projektet att genomföras vilket är positivt men det innebär också att elever och personal kommer att behöva vistas i lokaler har ett omfattande renoveringsbehov ett år längre än nödvändigt.