

Tid Tisdagen den 17 december 2019 kl. 17:30 – 17:58
Plats Idrottsförvaltningen, Palmfelt Center
Justerat Fredagen den 20 december 2019 §§ 1-5, 9-15
Omedelbar justering av §§ 6-8 tisdagen den 17 december

Johan Fälldin

Tobias Johansson

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Johan Fälldin (C), ordföranden

Tobias Johansson (V), vice ordföranden

Bo Sundin (M)

Hugo Laigar (M)

Daniele Fava (L)

Minna Thullberg (MP)

Nike Örbrink (KD) §§ 1-14

Suhur Salahyusuf (S)

Ulla Sjöbergh (S)

Tjänstgörande ersättare:

Lina Hultman (V) för vakant (V)

Sandra Zuniga Michel (S) för Alexander Ojanne (S)

Ersättare:

Mikael Sundin (M)

Karin Franck (M)

Billy Östh (M)

Camilla Bergman (L)

Michaela Kotschack Thurn (MP)

Elin Larsson (C)

Nahman Hanna (S) §§ 12-15

Moissis Nikolaidis (S)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Marina Högländ, Peter Ahlström, Carina Braun, borgarrådssekreterare Lovisa Dahlström (MP), Sophie Dahlberg, Camilla Hagman, nämndsekreterare Marie Norrberg, Susanne Olsson, Robert Sköld, Yassine Kazi Tani samt personalföreträdare Linda Runcrantz och Hans Eriksson.

§ 1
Anmälan av justerat protokoll från föregående sammanträde

Beslut

Idrottsnämnden beslutar att godkänna anmälan av protokoll nr 9/2019 från nämndens sammanträde den 26 november 2019, som justerats måndagen den 2 december.

§ 2
Val av justerare och tid för justering

Beslut

Idrottsnämnden utser vice ordföranden Tobias Johansson (V) att tillsammans med ordföranden Johan Fälldin (C) justera dagens protokoll.

Justering sker fredagen 20 december 2019.

§ 3
Förvaltningschefen informerar

Förvaltningen informerar om kommande invigning av Ågesta konstsnöspår den 22 januari 2020.

Förvaltningen informerar om att dragningen om Regionalt samarbete som skulle ägt rum efter dagens sammanträde kommer att flyttas till idrottsnämndens sammanträde i februari 2020.

§ 4
Anmälningssärenden

- A. Protokoll från idrottsnämndens och fastighetsnämndens gemensamma funktionshindersråd
- B. Förstudie och åtgärdsförslag för restaurering av Röda stugan, Korvskruvstorpet i Älvsjö

Beslut

Idrottsnämnden beslutar

Anmälningarna läggs till handlingarna.

§ 5
Månadsrapport per november 2019
Dnr 01.02/227/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

Uppföljningen av ekonomi och verksamhet godkänns.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 8 december 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet)

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 6

Verksamhetsplan 2020 för idrottsnämnden

Dnr 01.02/1058/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

1. Idrottsnämnden godkänner förslag till verksamhetsplan för 2020 inklusive bilagor och överlämnar den till kommunstyrelsen
2. Nämnden begär budgetjustering för ökade kostnader om 1,4 mnkr för ökade självkostnadshyror till fastighetsnämnden inom driftbudgeten, enligt bilaga 5
3. Nämnden begär budgetjustering för minskade kostnader om 1,2 mnkr för sänkta kostnader för internränta inom driftbudgeten, enligt bilaga 5
4. Nämnden godkänner att nämnden övertar ansvaret för idrottshallen i Ungdomens hus i Rinkeby från Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd från och med 1 april 2020
5. Nämnden begär budgetjustering för ökade kostnader om 1,5 mnkr inom driftbudgeten för idrottshallen i Ungdomens hus i Rinkeby
6. Nämnden godkänner föreslagen förhyrning av idrottshallen i Ungdomens hus i Rinkeby till en bedömd hyreskostnad om 1,9 mnkr år 1
7. Nämnden ansöker hos kommunstyrelsen om godkännande av avsteg från närhetsprincipen med prioritet för Rinkebyskolan att utnyttja idrottshallen i Ungdomens hus i Rinkeby
8. Nämnden begär omslutningsförändring med 36,0 mnkr i ökad nettokostnad för driftbudgeten enligt bilaga 5
9. Paragrafen förklaras omedelbart justerad

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 11 december 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Johan Fälldin (C), Bo Sundin m.fl. (M), Daniele Fava (L), Minna Thullberg (MP) och Nike Örbrink (KD) föreslår (se beslutet).

2. Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna idrottsförvaltningens förslag till beslut och därutöver anföra följande:

Våra motionsvanor och vår hälsa är en klassfråga. På Östermalm är medellivslängden som högst i Stockholm med 84 år. Men när tunnelbanan rullar söderut så sjunker livslängden från station till station. Väl framme i Skärholmen är livslängden nästan 4 år kortare.

Rapport på rapport visar samma sak:

- ju lägre socioekonomisk grupp desto mindre deltar man i idrottsförening
- flickorna från familjer med små resurser som idrottar allra minst
- barn till ensamstående föräldrar är överrepresenterade i drunkningsstatistiken.

Hur mycket vi rör oss är avgörande för hälsan. Fysisk aktivitet motverkar hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, fetma, depression och cancer. Människor som motionerar lever fler år längre. Därför vill vi öka satsningen på motionsspår och utegym som är gratis för alla. Genom att vissa kvällar bemanna motionsspår kan fler känna sig trygga att springa även mörka kvällar och genom att bygga lekplatser vid utegym eller utegym vid lekplatser eller kan fler föräldrar träna med sina barn.

Med Vänsterpartiets förslag till budget hade idrottsnämnden fått bättre förutsättningar att nå de prioriterade grupperna i det idrottspolitiska programmet istället ges de av majoriteten 22,5 miljon i effektiviseringar.

I en stad som växer ökar bristen på idrottsanläggningar. Bara för att för samma tillgång till idrottsanläggningar som Göteborg skulle vi behöva bygga 24 fotbollsplaner, 45 stora idrottshallar, 10 ishallar och 3 simhallar. Vi i Vänsterpartiet har tagit ställning för att komma ikapp Göteborg till 2025.

Tyvärr saknar de blå-gröna politik för att öka tillgången på idrottsanläggningar. Man hänvisar till marknaden och hoppas att idrottsanläggningar ska byggas och driftas av fristående aktörer. OPS kallas denna lösning och det var med den metoden som det blå styret i regionen nyligen byggde ett sjukhus på, och det visade sig vara en ekonomisk katastrof.

Vi i Vänsterpartiet vill att Staden ska gå ihop med grannkommuner och starta ett gemensamt idrottsfastighetsbolag för att tillsammans kunna klara utbyggnaden av idrottsanläggningar.

Bristen på idrottsanläggningar gör att det blir än svårare att nå de prioriterade grupperna.

Idrott handlar inte bara om kroppslig hälsa. Örebro Universitet kommun har visat att ungdomar som sportar har mindre risk att hamna i depressioner och kriminalitet. Därför är en satsning på idrott också en satsning på en tryggare och säkrare och mer jämlik stad.

I övrigt hänvisar vi till Vänsterpartiets förslag till budget 2020.

3. Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och därutöver anföra följande:

Den föreslagna verksamhetsplanen är ett resultat av den budget som kommunfullmäktige antagit. Det är en budget som är ett resultat av att den borgerliga majoriteten under denna mandatperiod prioriterat skattesänkningar framför en väl fungerande välfärd. Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Miljöpartiet och Kristdemokraterna har drivit igenom en budget som har låga ambitioner för välfärden såsom skola, förskola och äldreomsorg. Samtidigt blir andra viktiga samhällsfunktioner som ett fungerande trygghetsarbete, ökat bostadsbyggande och en aktiv arbetsmarknadspolitik nedprioriterat. Denna lägre ambitionsnivå för samhällsbyggnad sammanhållning och välfärd återspeglas nu i nämndens förslag till verksamhetsplan.

När bara lönekostnaderna inom stadens pedagogiska verksamheter de senaste åren ökat med 3-5% och det varit en uttalad ambition att höja attraktiviteten före exempelvis förskolläraryrket och barnskötaryrket väljer nu kommunfullmäktiges högermajoritet att lägga en budget för skolan och förskolan som i princip inte innebär någon uppräkningsall. Pengen höjs förvisso med 0,9 % men samtidigt höjs personalkostnaderna i form av det så kallade personalförsäkringstillägget med 1 %. Resultatet blir en skola och förskola som ska klara pris- och löneökningar utan något som helst utrymme för det. Rektorer och förskolechefer tvingas nu administrera besparingar istället för kunskap och pedagogisk verksamhet. Denna historiskt låga satsning på skolan och förskolan kommer att leda till sämre personaltäthet och större barngrupper/klasser. Det blir en verksamhet som i grunden mindre tar hänsyn till barns behov och gör verksamheten mindre attraktiv för de som vi vill ska jobba i verksamheten. Vi socialdemokrater föreslog en budget som skulle ha anslagit 530 miljoner kronor mer till pedagogiska verksamheter i Stockholm stad.

I en stad där allt fler känner sig otrygga borde staden prioritera det förebyggande arbetet. Polisens uppmaning till staden är tydlig – ge skolan bra förutsättningar att jobba förebyggande. Det möts i årets budget med ovan nämnda historiskt låg uppräkningsall av skolpengen. Det är inte svårt att se att skolorna kommer tvingas välja bort det som inte är lagreglerat och att mycket av förebyggande insatser kommer att komma an på stadsdelsnämnderna. Det är i det sammanhanget värt att notera att förra årets neddragning på stadsdelsnämndernas budget för barn, kultur och fritid om 66 miljoner kronor nu förstärks med ytterligare 11 miljoner i sparkrav. Och det i ett läge när stadsdelar redan planerar för stängda fritidsgårdar, parklekar och anställningsstopp för fältassistenter.

I det socialdemokratiska budgetalternativet investerades 50 miljoner kronor mer på barn, kultur och fritid samt individ- och

familjeomsorgen. Det ger förutsättningar att jobba förebyggande. Samtidigt är det angeläget att skolan ges bra förutsättningar och därför reserverades drygt 320 miljoner kronor utöver majoritetens förslag till skol- och fritidsverksamheter under utbildningsnämnden.

En av de största enskilda satsningar som kommunfullmäktige har gjort på stadsdelsnämnderna är att öka anslagen till ekonomiskt bistånd. Samtidigt begränsas ambitionerna för stadens arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Att föra stockholmare från arbete och utbildning till passivt bidragsbehov är i sig fel men det innebär också en ökad belastning på stadsdelarnas verksamheter. När jobbtorgen har otillräckliga förutsättningar drabbas både enskilda arbetssökanden och andra kommunala verksamheter. Vi gör därför motsatt prioritering. Fler i arbete och utbildning – färre i behov av bidrag.

Till detta ska läggas för lågt ställda ambitioner för samhällsbyggande. Att de missade målen för bostadsbyggande nu följs upp med ytterligare sparkrav på de ansvariga kontoren kommer inte förstärka möjligheterna att genomföra nödvändigt bostadsbyggande. Lägg på det den nu dokumenterade oförmågan hos den borgerliga majoriteten att nå enighet kring bostadsprojekt.

Vi anslår i vårt budgetalternativ mer resurser, redovisar ambitionen att bygga mer och mindre segregerat genom att jobba vidare med översiktsplanens ambitioner för samband samt stärker ambitionen för allmännyttans byggande.

Att förra mandatperiodens stora reformer när det gäller klimatområdet, i form av klimatinvesteringar och framkomlighetssatsningar, lever kvar är välkommet. Lika lite välkommet är att nya ambitioner kring strukturella reformer verkar lysa med sin frånvaro. Vi föreslår därför i vårt budgetalternativ klimatinvesteringar för såväl transport- som byggsektor. Vi föreslår åtgärder för att gynna klimatinvesteringar genom en lägre kalkylränta och möjligheten att inrätta gröna obligationer. Vi anser att staden behöver påskynda arbetet för koldioxidsänkor och klimatkompensation i stadens verksamheter.

Socialdemokraternas förslag till budget för år 2020 skulle totalt sett inneburi en stärkning av idrottsnämnden med 31,5 mnkr. Budgetförslaget skulle medfört betydande satsningar på trygghet vid bad och simanläggningar genom fler badvakter och mer medel till simskolan. Föreningsstödet skulle kunna höjas, i motsatt mot årets budget där förvaltningen är tvungna att sänka stödet i ett läge där vi vill att fler ska engagera sig i idrott- och föreningsliv. Det Socialdemokratiska alternativet tog tydliga ambitioner att ytterligare förenkla och stärka de ideella krafterna, bland annat genom arbetet med förenklad ansöknin g av medel och större möjlighet till tillgång av möteslokaler i anslutning med idrotts- och sportplatserna. Även friluvslivet tillfördes medel för att tillgängliga Stockholm naturvärden för flera.

Vi Socialdemokrater har högre ambitioner. Vi socialdemokrater vill fortsätta arbetet för att Stockholm ska vara en stad för alla.

En stad som håller samman med höga ambitioner för ekologisk, ekonomisk och demokratisk hållbarhet. Det är möjligt – men inte om man väljer skattesänkningen före välfärden. Och inte om man väljer passiviteten för samhällsbyggnaden och den ekologiska hållbarheten.

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Reservation

Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

§ 7

Fördelning av föreningsstöd 2020

Dnr 04.01/1452/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

1. Nämnden godkänner förvaltningens förslag till fördelning av föreningsstöd 2020 enligt förvaltningens tjänsteutlåtande
2. Nämnden godkänner att förvaltningen betalar ut stöd till namngivna särskilda insatser enligt detta tjänsteutlåtande
3. Paragrafen förklaras omedelbart justerad

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 3 december 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Johan Fälldin (C), Bo Sundin m.fl. (M), Daniele Fava (L), Minna Thullberg (MP) och Nike Örbrink (KD) föreslår (se beslutet).

2. Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och därutöver anföra följande:

Vi beklagar att nuvarande majoritet väljer att sänka föreningsstödet med åtskilliga miljoner. Sänkningen är ytterst en effekt av den blågröna budgeten för år 2020. Det är en utveckling åt fel håll i en stad som växer och har målsättningen att engagera fler i idrott- och sportverksamhet. De som kommer drabbas värst är Stockholms unga och de ideella ledarna som nu måste göra ännu mer med ännu mindre stöd från staden och det politiska styret.

Det Socialdemokratiska förslaget till budget för år 2020 skulle i jämförelse med majoritetens inneburi ett tillskott till idrottsnämnden om 31,5 mnkr varav 12 mnkr direkt till stärkt och förenklat föreningsstöd. Detta skulle möjliggjort för betydande mer verksamhet och utveckling. Vi anser att förslaget måste omarbetas för att säkerställa att föreningsstödet höjs snarare än sänks.

I en kontext där idrottsborgarrådet talar sig varm om föreningars engagemang och hur föreningars medverkan ska öka måste ambitioner efterföljas av förutsättningar för att uppfylla målen. Det beslut som nu föreslås med minskade föreningsstöd kan inte ses som annat än ett svek mot Stockholms idrotts- och föreningsliv.

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Reservation

Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

§ 8

Förslag tillägg till regler för stöd till ideella barn- och ungdomsföreningar

Dnr 01.05/1370/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

1. Nämnden godkänner förvaltningens föreslagna tillägg till regler för stöd till ideella barn- och ungdomsföreningar
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 2 december 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 9

Nybyggnad av fullstor idrottshall invid Bolidenplan

Dnr 08.01.01/78/2017

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

1. Idrottsnämnden godkänner förvaltningens förslag till reviderat utredningsbeslut för överlämnande av projektet från fastighetskontoret till SISAB
2. Idrottsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att av SISAB beställa färdigställande av handlingar som underlag för kommande inriktningsbeslut

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 21 november 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 10

Måluppfyllelse av idrottsbonusprojekt

Dnr 01.02/1420/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

Idrottsnämnden godkänner förvaltningens redovisning av måluppfyllelse för det avslutade idrottsbonusprojektet Aktivitet för alla av KFUM Bromma

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 29 november 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 11

Motion om skyltning på de nationella minoritetsspråken i stadens offentliga lokaler

Dnr 01.06/1156/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

Som svar på remissen hänvisar idrottsnämnden till förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 19 november 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Johan Fälldin (C), Bo Sundin m.fl. (M), Daniele Fava (L), Minna Thullberg (MP) och Nike Örbrink (KD) föreslår (se beslutet).

2. Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår att idrottsnämnden tillstyrker motionen om att skylta på de nationella minoritetsspråken i stadens offentliga lokaler och därutöver anföra följande:

Det är tråkigt att läsa att idrottsförvaltningen inte ser värdet av skyltning på de nationella minoritetsspråken i stadens offentliga lokaler. Detta är en fråga som olika grupper inom de nationella minoriteterna drivit i flera kommuner och regioner i landet och flera kommuner och regioner skyltar redan på de nationella minoritetsspråken exempelvis i Umeå kommun och i region Norrbotten. Stockholm kan med fördel ta lärdom av andra kommuner och regioner som redan idag har skyltning på flera språk och hur man gör det tydligt för alla. Det bör vara fullt möjligt att både skylta på de nationella minoritetsspråken och se till att skyltning är tydlig för alla invånare i staden oavsett funktionsvariation, att ställa dessa helt olika frågor mot varandra finner vi märkligt

Detta är långt ifrån den enda åtgärd som behövs för att främja och stärka de nationella minoritetsspråken men det är inte heller en obetydlig åtgärd.

Dessa språk har genom historien varit förbjudna och dess talare förtryckta. Detta förtryck har i stor del skett utifrån det nationella styret i Stockholm och därför är det symboliskt viktigt att nu lyfta fram dessa språk i staden, språk som de facto är officiella minoritetsspråk i landet. Flerspråkighet är i ett internationellt perspektiv snarast det normala. Föreställningen om att det inte kan finnas flera språk och kulturer på samma plats ger en tydlig bild av hur hård den förtryckande politiken av minoriteter har varit i Sverige. Det är sorgligt att den föreställningen fortfarande genomsyrar samhället.

Stockholm bör som landets huvudstad ta ett särskilt ansvar att värna och lyfta fram de nationella minoriteterna. I Stockholm ligger Riksdag och Regering och många av landet myndigheter som ska representera hela landet ligger här. Människor från hela landet flyttar och har alltid flyttat hit och att skylta på de nationella minoriteternas egna språk är ett sätt att visa att landets huvudstad ser och förstår vikten av att bevara och främja dessa språk. Och det visar på att de nationella minoritetsspråken

har en självklar plats i staden. Vi tror också att det bidrar till dessa gruppers tilltro till stadens verksamheter.

Vi vill framhålla att vi anser att omfattning och form bäst utformas inom ramen för respektive verksamhet. Vi har förståelse för att skyltning kan komma att ske stegvis men anser att detta är en process som behöver påbörjas gärna till en början i de mest offentliga lokalerna och på platser där många människor möts av stadens skyltning så som vid entréer och liknande.

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Reservation

Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

§ 12

Stockholms stads strategi för att minska risken för att barn, unga och unga vuxna dras in i kriminalitet

Dnr 01.06/1268/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 29 november 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi ser mycket positivt på majoritetens vilja att prata mer förbyggande arbete för stadens barn och unga och förstärkt samverkan, men ställer oss frågande till hur strategin ska kunna efterlevas utan målsättningar och tillkomna resurser och en redan allt för ansträngd budget i stadsdelarna. Strategin skulle behöva omarbetas så att mål kan tillföras och nämnders ansvarsfördelning tydliggörs.

Det övergripande målet för strategin är att alla pojkar och flickor, unga män och kvinnor ska ges jämlika förutsättningar för en god framtid utan våld och kriminalitet. Värt att nämna i sammanhanget är att strategin i huvudsak behandlar kriminalitet medan det faktum att vuxnas våld mot barn torde vara ett mycket mer vanligt förekommande problem (44 % av barnen i Sverige uppges ha varit utsatta för våld av en vuxen någon gång) än kriminalitet. Samtidigt som våld mot barn är en avgörande faktor varför man som ung dras in i kriminella nätverk. Stadens barn och ungdomsvård hade förra året över 28 000 anmälningar om barn som misstänks fara illa att hantera, jämfört med ca 17 000 2014. Ca 56 % av dessa anmälningar utreddes förra året varav över 16 000 barn i Stockholm omfattades av en barnavårdsutredning där socialtjänsten bedömde att oron behövde utredas vidare. Skillnaderna mellan stadsdelarna är stora men resurserna inom myndighetsutövningen är idag mer än ansträngda. De relevanta arbetssätt och metoder som staden redan idag arbetar med behöver mer resurser för att inte bara förbli goda intentioner i strategin. En del finansieras idag av den sociala investeringsfonden, som nu behöver permanentas. Kön till föräldrautbildningen behöver minska och resurserna till de sociala insatsgrupperna behöver öka.

Om målet med strategin ska uppnås behövs inte enbart rapporter till kommunfullmäktige utan snarare en politik som tar ojämlikheterna i Stockholm på allvar. Bostadssituationen, tillgången till arbete, förskola, en bra skolgång och en meningsfull fritid ligger enligt forskning till stor grund för barn och ungas möjlighet till en fullgod framtid och där saknar vi ambitioner från majoriteten. Den politik som förs med borttagande av mål om att öka inskrivningsgrad i förskolan, nedskärningar, ombildningar, underskott i stadsdelsnämnderna, indragna timmar på kulturskolan och besparingar på fritidsverksamheten är kontraproduktivt till den nu framtagna strategin.

Strategin uppmanar socialtjänsten att t.ex. använda sig av polisförhör mer för barn och unga som inte är straffmyndiga och att allvarssamtal ska hållas med unga inom 48 timmar när de misstänks för brott, något som idag redan används när socialtjänsten bedömer det nödvändigt. Bedömningen om eventuella polisutredningar för icke straffmyndiga barn är en fråga för professionen och ej för politiken. Allvarssamtalen innebär dessutom att resurser tas i anspråk i den redan ansträngda barn och ungdomsvården vilket gör det särskilt olyckligt att inte ytterligare resurser tillförs. Det är inte realistiskt att ge socialtjänsten utökade uppdrag utan att tillföra utökade resurser. Den rödgrönrosa majoriteten la mycket vikt och resurser vid att förbättra arbetsvillkoren för socialsekreterare under förra mandatperioden vilket gav goda resultat, något vi ser riskerar att förstöras nu med en alltmer ansträngd budget. Vi anser att politiken ska ge rätt förutsättningar till professionerna som berörs av strategin för att de ska kunna utföra sitt uppdrag och lämna det sociala arbetet med dess bedömningar åt de som kan.

Idrottsförvaltningen lyfter i sitt svar flera bra förslag på justeringar som bör ses över i den vidare behandlingen av strategin.

Det är hög tid att satsa på det socialt förebyggande arbetet och prioritera stärkta resurser framför skattesänkningar för att fånga upp unga i riskzonen. Vi anser att staden ska ha en sammanhållen politik för att minska ojämlikheten vilket också stoppar kriminellt inflöde. Annars kommer inte en strategi som denna göra varken till eller från utan snarare bli en pappersprodukt som styr resurserna bort från de som behöver de områden som behöver det mest.

§ 13

Stockholms stads miljöprogram 2020-2023

Dnr 01.06/1379/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

Idrottsnämnden hänvisar till förvaltningens tjänsteutlåtande som svar till kommunstyrelsen på remissen Stockholms stads miljöprogram 2020-2023.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 november 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Johan Fälldin (C), Bo Sundin m.fl. (M), Daniele Fava (L), Minna Thullberg (MP) och Nike Örbrink (KD) föreslår (se beslutet).

2. Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut med kompletteringar enligt denna text och därutöver anföra följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvarde initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt,

och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal boendeparkeringstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolitik, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitik och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur

staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

3. Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och därutöver anföra följande:

Vi välkomnar det efterlängtade miljöprogrammet för åren 2020-2023. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens miljöprogram, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö-

och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med programmet.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

Agenda 2030-rådet uppmanar i sitt remissvar staden att sätta vad de kallar aspiratoriska mål, det vill säga tydliga och uppföljningsbara mål som staden arbetar för att nå men som kräver insatser av flera aktörer än staden. Vi håller med om att detta skulle vara ett bra inslag i miljöprogrammet och föreslår att programmet kompletteras med sådana mål, till exempel att inga fossila drivmedel ska säljas inom stadens gränser från år 2030 och att Bromma flygplats ska läggas ner senast år 2038.

Samtliga ärenden som beslutas i ett politiskt organ i Stockholms stad bör innehålla en klimatkonsekvensanalys. På så sätt framgår det av beslutsunderlagen om förslaget kommer att leda till ökade eller minskade utsläpp.

I programmet hänvisas till andra program, till exempel stadens program för inköp 2020-2023. När inköpsprogrammet var på remiss var vi tydligt kritiska mot att det innehöll alltför få och svaga skrivningar om klimat och miljö. När miljöprogrammet nu kom är det tydligt att ambitionerna i miljöprogrammet inte speglas i inköpsprogrammet. Det är diffust vilka klimat- och miljökrav som staden ska ställa i sina upphandlingar, istället för skarpa krav finns bara korshänvisningar och otydlighet. Staden upphandlar för cirka 40 miljarder kronor årligen och en stor del av stadens klimatutsläpp avgörs av upphandlingskraven. Vi är mycket kritiska till att inga skarpa krav ställs på upphandlingar, exempelvis ett generellt krav på nollutsläpp eller klimatneutralitet i alla upphandlingar.

Ett annat dokument som det hänvisas till i miljöprogrammet är en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Eftersom utsläppen från transporterna, som står för cirka hälften av de beräknade växthusgasutsläppen i Stockholm, fortsätter att öka är det angeläget med särskilt långtgående krav för just trafiken. Samtidigt beklagar vi att de akuta åtgärder som behöver vidtas saknas i programmet eftersom ännu ett dokument ska inväntas och sedan hänvisas till. Redan nu finns kraftfulla åtgärder som behöver sättas in. Åtgärderna handlar om höjda parkeringsavgifter (i enlighet med stadens parkeringsstrategi), ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen), tillskapande av fler

samlastningscentraler, införande av ett regionalt förbud av försäljning av fossila drivmedel år 2030 och prioritering av investeringar i infrastruktur för hållbara transporter.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att det nya miljöprogrammet reglerar köpt energi och att solceller nämns som ett sätt att energieffektivisera. Solceller är bra, men de ger inte en energieffektivisering, och bör därför istället ha en egen punkt (sidan 23). Indikatorn för att uppnå målet "effektiv energianvändning" måste ändras till "totalt använd energi (nettoenergi) i stadens verksamheter". Detta måste också konsekvensändras i programmet (på sidan 22).

I början av miljöprogrammet finns bra skrivningar om digitaliseringens och den artificiella intelligensens (AI) möjligheter inom effektivisering av energianvändning. Samtidigt nämns inte detta under avsnittet om energieffektivisering av stadens byggnader (sidan 23). SISAB, det enda fastighetsbolag inom staden som nått sina energieffektiviseringsmål, har lyckats just tack vare digitalisering, automatisering och AI. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivas in i miljöprogrammet.

I en fotnot till avsnittet om effektiv energianvändning (sidan 22) kan vi läsa att indikatorn för relativ energianvändning inte påverkas av utförsäljningar av fastighetsbestånd. Vi vill ha ett klagande av hur det ska gå till. Det måste tydliggöras att stadens bolag inte kan uppnå sina energieffektiviseringsmål genom att sälja de byggnader som har sämst energiprestanda.

I programmet står att den stora utmaningen avseende omställningen till ett fossilfritt Stockholm är elektrifieringen (sidan 16). Däremot står ingenting det kanske största hindret för elektrifieringen, nämligen effektfrågan. Redan idag tvingas staden tacka nej till viktiga företagsetableringar på grund av effektbrist, t.ex. av serverhallar som hade kunnat användas för att värma upp stadens hus. Effektfrågan är med andra ord en avgörande fråga för klimatomställningen. Miljöprogrammet

måste därför kompletteras med skrivningar om hur staden ska arbeta med effektfrågan.

Programmets text om ökad recirkulation av materiella resurser saknar mål om hur stadens viktiga återbruksverksamheter kan utvecklas. Det handlar om viktiga institutioner så som biblioteken där böcker lånas istället för att köpas, musikskolan där instrument hyrs istället för att köpas, kulturskolan, sportotek, etc. Detta är också oaser i samhället som inte handlar om att konsumera.

Gällande avsnittet om en ökad resurseffektivitet i samband med byggprocessen saknar vi en av de viktigaste åtgärderna, nämligen återanvändning och återvinning av rivningsmaterial. Vi noterar också att fossilfria byggarbetsplatser nämns, men inte fossilfri byggsektor. Utsläppsminskningarna borde inte begränsas till själva byggarbetsplatsen, utan istället omfatta hela byggprocessen.

När det kommer till avsnittet om upprätthållna funktioner och samband för biologisk mångfald i stadens blåa och gröna infrastruktur nämns anpassad naturvårdsskötsel som en mycket viktig del i arbetet. Stadens 14 stadsdelsförvaltningar ansvarar för skötseln och underhållet av stadens parker och naturmark, inklusive naturreservaten. De stora nedskärningar som gjorts på stadsdelarna på grund av förra årets skattesänkning drabbar naturvårdsskötseln.

I programmet nämns även några punkter där staden ska verka för regelförändringar. Några viktiga regelförändringar handlar om möjlighet att miljödifferentiera trängselskatten och parkeringsavgifterna samt möjlighet att använda trängselskattportalerna till att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon.

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Reservation

Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

§ 14

Stockholms stads klimathandlingsplan 2020-2023

Dnr 01.06/1391/2019

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag:

Idrottsnämnden hänvisar till förvaltningens tjänsteutlåtande som svar till kommunstyrelsen på remissen Stockholms stads miljöprogram 2020-2023.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 2 december 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Johan Fälldin (C), Bo Sundin m.fl. (M), Daniele Fava (L), Minna Thullberg (MP) och Nike Örbrink (KD) föreslår (se beslutet).

2. Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut med kompletteringar enligt denna text och därutöver anföra följande:

Det är glädjande att ett nytt Miljöprogram och tillhörande strategidokument till sist kommer till stånd. Med det sagt är det dock olyckligt att program och handlingsplan kommer så pass försenade då verksamheterna nu ges begränsad eller ingen möjlighet att inarbeta åtgärder i sina verksamhetsplaner. I princip innebär det att program och handlingsplan inte kommer att ha något större genomslag förrän 2021. Att ställa om samhället till en hållbar framtid är vår tids kanske mest avgörande utmaning, och avgör på många sätt förutsättningarna för all annan politik. Trots många goda intentioner och en mängd lovvärda initiativ tycker Vänsterpartiet att denna mest grundläggande insikt saknas i Miljöprogrammet och att denna avsaknad tar sig uttryck i en rad konkreta ställningstaganden. Det är tydligt att detta program är en kompromiss mellan att sätta tillväxt eller hållbarhet först. Vi är positiva till en politik som förenar omställning med en hållbar tillväxt, så att människors välfärd säkras så långt det är möjligt. Det finns dock tillfällen där ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet kommer i konflikt, och en insikt om det klimatnödläge vi befinner oss i innebär att hållbarheten måste gå före i varje sådant fall. I den händelse detta innebär ekonomiska kostnader bör dessa finansieras av de som har mest tillgångar för att därmed säkerställa en rättvis och hållbar omställning. Det är denna kombination av tydligt rättvise- och omställningsperspektiv som saknas i det nuvarande programmet och därför gör att det svävar på målet på flera områden.

Programmet anger helt riktigt att biltrafiken utgör en av de största utmaningarna i omställningen och att den inte minskat i den takt som krävs för att nå målen. Det är förstås också korrekt att det kommer att behövas nationella åtgärder för att ställa om. Men detta förklarar inte den brist på handlingskraft som visas vad gäller stadens egna möjligheter att begränsa biltrafiken. Huruvida det är en övertro på marknadsmekanismer, eftergifter åt röststarka väljargrupper med bil, eller bådadera får redas ut annorstädes, men faktum kvarstår att det saknas åtgärdsförslag som direkt minskar biltrafiken. Vänsterpartiet har drivit tydliga förslag om bilfria dagar, bilfria gator, minskade p-tal, sänkta hastighetsgränser, krav på begränsat antal

boendeparkeringstillstånd, översyn av hur stadsplanering kan bidra till stadsutvecklingen för att minimera biltrafik? Alla dessa är åtgärder som skulle minska biltrafiken och därmed utsläpp och problem med buller. Vi saknar också ett livscykelperspektiv på eventuell ökad elektrifiering av såväl privatbilism som transportsektorn då programmet pekar ut elektrifiering som ett sätt att inte behöva minska vägtrafiken. Livscykelperspektivet är viktigt för att inte åtgärder ska leda till ökade utsläpp i staden, i resten av Sverige eller utanför landets gränser.

Målet om minskade växthusgasutsläpp är ställt per invånare och det är alltid ett vanskligt sätt att mäta förändring i dessa sammanhang. Med mål per invånare i en stad som växer kan de totala utsläppen då tillåtas öka, men planetens gränser är absoluta och hållbarheten måste utgå från detta.

Det är bra med ambitioner att utveckla teknik och delningsekonomi, men det är då centralt att man kan säkerställa att det faktiskt leder till klimatnytta och mindre utsläpp – något som staden aktivt måste övervaka. I miljöprogrammet framhålls också att just delningsekonomi inte säkert leder till minskade utsläpp, vad gäller exempelvis bilpooler kan det snarare leda till mer utsläpp. Frågor som rör näringslivet och hur detta kan bidra till miljö- och klimatarbetet hade behövt finnas med även i stadens näringslivspolicy, men där lyste det dessvärre med sin frånvaro – återigen ett tecken på att näringslivspolitikerna och miljöpolitiken i denna stad inte är samstämmiga.

Vad gäller åtgärder för stadsplanering behöver man utöver kollektivt resande och cykel också inkludera ökade möjligheter att röra sig och resa till fots.

Tidigare har frågan om dricksvattentillgång inte varit ett orosmoment i Sverige men idag ser läget annorlunda ut och med ett förändrat klimat behövs nya lösningar för att minska vattenanvändningen. Vi skulle gärna vilja se fler uppdrag om hur staden kan bidra till fler hållbara och vattenbesparande avloppslösningar. Det borde finnas stora möjligheter att uppmuntra nya lösningar när det sker så mycket nybyggnation i staden.

Den biologiska mångfalden och stadens ekosystem är viktiga att bevara och stärka. Vi anser därför att det inte räcker med uppdrag som begränsar sig till att ta fram mer kunskapsunderlag, utveckla processer, utveckla IT-verktyg och öka miljöövervakningen. Det behövs politiska beslut om hur den biologiska mångfalden och ekosystemet ska säkras och utvecklas, baserat på de kunskapsunderlag som redan finns. Vi måste agera. Dessa beslut måste ges genomslag i all stadsplanering och natur- och parkvård i staden.

Samma problematik återkommer i förslagen som rör buller. Inget av de förslag på indikatorer i miljöprogrammet som handlar om minskat omgivningsbuller bidrar till att faktiskt minska källan till bullret. Indikatorerna i sig behövs för att säkra att människor i staden inte drabbas av buller men främst måste det finnas indikatorer för att minska uppkomsten av buller, exempelvis

genom att radikalt sänka hastigheter, minska biltrafiken i stort och utveckla bilfria områden i staden.

Givet att programmet erkänner de kvarstående utmaningarna för att nå till Parisavtalets målsättningar kan vi slutligen konstatera att klimathandlingsplanen inte tar ställning för att lägga ner Bromma flygplats, i sammanhanget såväl anmärkningsvärt som beklämmande.

3. Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut och därutöver anföra följande:

Vi välkomnar den efterlängttade klimathandlingsplanen för åren 2020-2023, för ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Klimatomställningen måste mötas med en radikal politik för att minska vår miljöbelastning och vårt uttag av jordens resurser. Stockholm är idag en av få städer vars utsläppsminskningar och ambitioner ligger i linje med FN:s 1,5-gradersmål. Vi ska fortsätta vara världsledande, inspirera till klimatomställning och sprida goda exempel från en stad som ligger i framkant. Det kräver samarbete mellan samhällsaktörer, näringsliv, civilsamhälle och medborgare.

Vi beklagar att stadens klimathandlingsplan, som ska gälla från år 2020, kommit så sent att målsättningarna och indikatorerna inte kan föras in i stadens budget för samma år, eftersom programmet kommer efter att budgeten redan är beslutad i kommunfullmäktige. Vi har länge vetat att ett nytt miljöprogram behövdes tas fram och bli klart i tid för att synkas med budgeten under år 2019. Denna försening innebär i praktiken ett förlorat år för stadens klimatarbete. Det är mycket allvarligt.

Vi vill i likhet med remissvaret från stadens råd för Agenda 2030 framhålla kopplingen till den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Olika grupper i samhället drabbas olika hårt av miljö- och klimatproblem och politiken för att möta klimatproblemen måste gå hand i hand med en aktiv politik för jämlikhet och jämställdhet. Agenda 2030-rådet skriver: Starka insatser i miljöpolitiken och högre klimatambitioner kan, rätt utformat, bidra till att minska olika klyftor i staden som mellan män och kvinnor, stadsdelar och inkomstgrupper. På samma sätt kan insatser för att minska klyftor vara viktiga för att klara av att göra tillräckliga åtgärder för att nå de uppsatta målen. Detta är viktigt och bör höras i det fortsatta arbetet med handlingsplanen.

Även ekonomiska aspekter saknas i miljöprogrammet. De föreslagna åtgärderna bör kompletteras med uppskattningar på vad de kommer att kosta. Det blir då tydligt vilka åtgärder som ger störst utsläppsminskningar för varje använd krona. Dessutom tydliggörs att vissa utsläppsminskningar leder till direkta besparingar, så som energieffektiviserande åtgärder.

I handlingsplanen står att staden med dess infrastruktur och ägande av cirka tio procent av byggnadsbeståndet utgör en unik plattform för utveckling av näringslivets smarta miljötekniska

lösningar. Det är en stor styrka och innebär att när staden satsar på exempelvis energieffektivisering får det stor effekt. På så sätt hänger de blågröna planerade utförsäljningar ihop med klimatfrågan. För varje utförsäljning avsäger sig staden rådighet.

Åtgärder inom transportsektorn

Vägtransporter står för cirka 40 procent av Stockholms totala utsläpp av växthusgaser, nämligen 863 000 ton. Ingen minskning har skett sedan år 1990 och bilanvändningen ökar. Utsläppen från transporterna måste därför minska drastiskt och är ett av de områden som kräver mest akuta och långtgående åtgärder. Detta avspeglas dock inte i handlingsplanens åtgärder för transportsektorn. Istället ska en ny handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken tas fram. Vi har inte tid att invänta ett nytt dokument, det finns många åtgärder som bör vidtas direkt.

I handlingsplanen kan vi läsa att staden idag saknar rådighet över de mest kraftfulla åtgärderna. Det finns dock åtgärder som staden har rådighet över men som inte nämns. En sådan åtgärd är höjda parkeringsavgifter (vilket också är i enlighet med stadens parkeringsstrategi). Detta är ett av de verktyg staden har och som vi vet får effekt på bilanvändandet. Det leder inte bara till minskade utsläpp utan även till mindre behov av gatuparkering vilket i sin tur skapar ett trevligare gaturum med mindre trängsel och mer utrymme för exempelvis gående, cyklande och uteserveringar.

En annan åtgärd är ändrade krav på massgodsfordon (i enlighet med Tungtrafikutredningen). Massgodsfordonen står idag för hälften av all godsmängd i staden. En förändrad längdbegränsning så att massgodstransporter tillåts med fordon upp till 15 meter, istället för dagens 12 meter, skulle medföra att antalet transporter av massgod kan reduceras med hela 48,3 procent. Utifrån 2017 års statistik motsvarar det en minskning med ca 775 tunga fordon per år. Eller en reduktion på cirka 50 000 ton utsläpp per år, att jämföra med övriga föreslagna åtgärder som ligger på ca 1 000-3 000 ton. Detta är en åtgärd som skulle få enorma effekter från klimatet. Att denna förändring, som föreslogs av Tungtrafikutredningen redan år 2017, har blockerats är anmärkningsvärt.

Att utsläppen från vägtrafiken ökar kan till stor del förklaras med en stor ökning av lätta lastbilar. Genom tillskapande av fler samlastningscentraler blir fordonsrörelserna mindre, både av lätta och tunga lastbilar, utsläppen blir lägre och stadsrummet blir trevligare. Trafikkontoret skulle kunna analysera vilka platser i staden där det skulle vara lämpligt med en samlastningscentral och utifrån det inventera vilka garage som skulle vara lämpliga att använda för omlastningscentraler. Berörda aktörer på de utvalda platserna kan sedan stöttas i att få igång en samlastningsverksamhet liknande framgångsexemplet Älskade stad.

Enligt handlingsplanen är frågan om vad fordon körs på ett centralt utvecklingsområde. För att skynda på omställningen till

exempelvis eldrift kan staden redan nu bestämma att försäljning av fossila drivmedel ska förbjudas år 2030. Målet är att detta ska vara nationell lagstiftning, men om det inte går bör staden gå före genom att ändå kommunicera att det inte kommer att säljas några fossila drivmedel i staden. Agenda 2030-rådet menar att sådana tydliga "aspiratoriska" mål driver på förändringar i andra led.

I handlingsplanen kan vi läsa att majoriteten av stockholmarnas bilresor görs på fritiden för att handla, uträtta ärenden och utöva fritidsaktiviteter. Sådana resor är splittrade i tid och plats och därför svåra att möta med kollektivtrafik som bygger på att många färdas samtidigt längs samma rutt. Även om bilpooler inte minskar denna biltrafik så har personer som valt bort eget bilägande och istället nyttjar bilpool, taxi eller nya delningstjänster också en tendens att minska sitt totala bilresande. Med en utveckling där färre personer äger sin egen bil och istället nyttjar bilpooler kommer dessutom mycket yta att frigöras från stadsrummet. En bil står parkerad en stor del av sin tid, det innebär att ett skifte till bilpoollösningar skulle innebära ett minskat behov av antal bilar. Staden behöver därför främja bilpooler och göra det enklare att använda bilpool jämfört med att ha en egen bil, istället för att endast fokusera på laddplatser till de som har råd att köpa en egen elbil. De gröna parkeringstalen bör skärpas så att det blir ännu mer fördelaktigt för byggherrar att vid nybyggnation inrätta bilpool med elbilar istället för att anlägga parkeringsplatser. Staden bör också uppvakta regionen om att omvandla SL-kortet till ett mobilitetskort där även bilpooler ingår.

För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen, och inte bara att fler väljer kollektivtrafiken framför gång och cykel, krävs åtgärder för att minska bilismen där kollektivtrafiken är ett alternativ. Trafikkontoret har tagit fram en trafikplan för city som innehåller sådana förslag. Trafikplanen för city måste antas och fler trafikplaner måste tas fram.

Många av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att staden ska verka för regelförändringar på trafikområdet. Några avgörande regelförändringar saknas dock. Det står att staden ska verka för att trängselskatterna miljödifferentialeras. Även parkeringsavgifterna måste kunna miljödifferentialeras så att exempelvis elbilar i bilpooler kan få lägre parkeringsavgifter. Trängselskattportalerna måste också kunna användas för att beivra fordon som olagligt kör in i en miljözon så att miljözonerna får effekt.

I handlingsplanen står att stadens rådighet över flygsektorn är liten. Det stämmer inte. Även om avtalet för Bromma flygplats löper ut år 2038 (det förlängdes av de borgerliga partierna år 2008), måste staden fortsätta arbetet med att förbereda för nedläggning. Det handlar om att börja planera för en ny stadsdel med tiotusentals nya bostäder och arbetsplatser samt utbyggd kollektivtrafik. Infrastrukturen har långa ledtider i planering och genomförande och därför är det viktigt att redan nu fastställa nedläggningen av Bromma flygplats. Det behövs tydliga förutsättningar för att starta det praktiska arbetet för uppförandet

av den nya stadsdelen. Men istället för handlingskraft stoppas nedläggningen på grund av politiska låsningar i den blågröna majoriteten. Det är mycket allvarligt att inget görs för att lägga ner Bromma flygplats och att detta återspeglas i stadens klimathandlingsplan.

En annan allvarlig del av flygtransporterna i Stockholm är att våra skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp. Genom att staden inte tar ut full kostnad av flyget kan biljettpriser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Denna subventionering måste upphöra.

Åtgärder inom energianvändning för värme och kyla inom bebyggelsen

Avsnittet ska enligt rubriken handla om energianvändning, men handlar även om energiproduktion. I vissa delar blandas dessa så mycket att det blir svårt att veta om utsläppsminskningar kommer från minskad användning eller ökad lokal produktion. Detta skapar otydlighet i styrningen. Avsnittet behöver tydliggöras så att det framgår vad som rör energianvändning och vad som rör energiproduktion.

En viktig del i klimatarbetet handlar om att energieffektivisera byggnader. När staden mäter köpt energi istället för faktiskt använd energi (nettoenergi) blir siffrorna missvisande. Det går också emot vad flera tunga organisationer förordar. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att förnybar energi som produceras i anslutning till byggnaden eller på dess tomt inte ska räknas bort från byggnadens energianvändning. Anledningen är att det ger en godtycklig styrning till vissa energianläggningar och till mindre energieffektiva byggnader. Att fokusera på köpt energi styr bort från fjärrvärme i flerbostadshus och lokaler och skulle öka elanvändningen för uppvärmning och minska elproduktionen i kraftvärmesystemet. När vi socialdemokrater skrev en motion om att mäta använd energi istället för köpt energi i stadens miljöprogram fick vi svaret att detta redan görs. Därför är vi väldigt förvånade över att den nya klimathandlingsplanen redovisar och reglerar köpt energi. Detta måste ändras i handlingsplanen.

Staden har misslyckats med att nå sina mål för energieffektivisering i byggnader. I handlingsplanen bortförklarats detta med omfördelningar av bolagens uppdrag, ökade satsningar på nyproduktion och minskade medel till underhåll och energiåtgärder i det befintliga beståndet. Samtidigt har stadens skolfastighetsbolag SISAB, som ökat sin nyproduktion oerhört mycket, inte bara lyckats nå sina energieffektiviseringsmål utan även överträffat dem. SISAB har lyckats tack vare digitalisering, automatisering och artificiell intelligens. De har utvecklat ett eget digitalt system som samtliga fastighetsbolag i staden kan använda, men ändå är SISAB fortfarande ensamma om att använda systemet. Åren 2012-2018 minskade de sina utsläpp med 18 500 ton koldioxid. Detta kan alltså vara en av de viktigaste åtgärderna för att staden ska kunna minska utsläppen från sina byggnader. Därför måste

driftoptimering genom digitalisering, automatisering och AI skrivs in i handlingsplanen.

Stadens rådgivning till privata fastighetsägare bedöms ge marginell effekt enligt handlingsplanen. Det finns en stor potential i att nå ut ännu mer till ännu fler och därmed få större påverkan. Ett aktivt och uppsökande arbete med praktisk vägledning och rådgivning borde bedrivas gentemot främst bostadsrättsföreningar vad gäller energieffektivisering.

Vad gäller fjärrvärmens måste kolkraftvärmeverket i Värtan stängas och ett nytt kraftvärmeverk byggas i Lövsta. I handlingsplanen står att stängningen ska ske senast år 2022, detta måste justeras till år 2020.

Åtgärder inom elproduktion och användning

I handlingsplanen beskrivs hur flera utsläppsminskande åtgärder inom bebyggelsen och transporterna innebär en elektrifiering, till exempel byte av oljepannor i småhus till värmepumpar, elfordon och elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta leder till att den totala elanvändningen troligen kommer att öka framöver.

Ett avsnitt har rubriken "elbrist". Eftersom elbrist kan uppstå av olika orsaker, brist på elenergi, effektbrist och nätkapacitetsbrist, bör begreppen korrigeras för att inte skapa onödigt förvirring. I Stockholm råder inte brist på elenergi, däremot effektbrist och nätkapacitetsbrist.

Ett stort hinder för elektrifieringen, och därmed klimatomställningen i vissa sektorer, är dagens effektbrist och nätkapacitetsbrist. Att i handlingsplanen bara konstatera att det för närvarande inventeras vad som kan göras för att begränsa effektuttaget är inte tillräckligt. Staden måste arbeta med frågan på ett mer strategiskt och genomgripande sätt. Att detta arbete avstannade i och med majoritetsskiftet i oktober 2018 är mycket allvarligt. Först ett år senare, i december 2019, har en så kallad elsamordnare presenterats. Handlingsplanen behöver innehålla skarpa förslag och indikatorer för att hantera effektbristen och nätkapacitetsbristen. Nu riskerar vi att på ytterligare ett område stå inför förlorade år på grund av onödiga förseningar.

Åtgärder inom gasproduktion och användning.

I handlingsplanen kan vi läsa att läckagen av metangas från ledningsnätet ger utsläpp på cirka 30 000 ton koldioxidekvivalenter, men att läckaget inte ingår i stadens beräkningar av utsläpp. Läckaget är mångdubbelt större än utsläppen vid förbränningen av gas. För att få rättvisande siffror måste detta korrigeras så att även läckaget ingår i beräkningarna. Åtgärder måste specificeras för hur läckage kan minimeras och elimineras. Staden bör också sätta upp vad Agenda 2030-rådet kallar för ett aspiratoriskt mål om att endast förnybar gas ska användas senast år 2030.

Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser

Klimatpåverkan från bygg- och anläggningssektorn i Sverige är mycket stor. Det syns inte i Stockholms statistik eftersom en stor del av utsläppen kommer från tillverkningen av byggmaterial (80 procent av byggskedets klimatpåverkan). I både bygg- och anläggningsprojekt bidrar cement i betong tillsammans med stål till en stor andel av ett projekts klimatpåverkan.

Bostadsbyggande med massivträstomme har tidigare visat sig stå för knappt hälften så stor klimatpåverkan som betong om inga aktiva val görs. Cementets klimatpåverkan har dock minskat över tid. Oberoende av systemval så har alla material och alla processer möjlighet att optimeras med avseende på klimatpåverkan. Branschen själv uppmanar beställare att beakta klimatpåverkan i tidiga skeden av plan- och byggprocessen och att ställa funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Det är mycket bra att handlingsplanen innehåller åtgärder om att ta fram kravspecifikationer, det måste dock tydliggöras att dessa ska utgå från ett livscykelperspektiv.

En stor del av klimatpåverkan kommer från den mat vi äter. För att klara mål om minskade utsläpp från maten måste vi tillsammans ta ansvar för hur vi gemensamt kan erbjuda klimatsmarta måltider i våra offentliga verksamheter. Enligt stadens matstrategi ska en modell tas fram för att beräkna, följa upp och redovisa miljö- och klimatpåverkan från stadens måltider. Med en sådan modell kan staden ställa samordnade krav i upphandlingar och ta fram relevanta mål och indikatorer. Att denna modell inte blivit klar i tid för att ta fram indikatorer till budgeten för år 2020, men nu inte heller i tid för att tas med i klimathandlingsplanen, är mycket beklagligt. Viktig tid förloras på grund av förseningen. I klimathandlingsplanen står att kostplaneringsverktyg kan införas som beräknar klimatbelastningen från måltider. Det är inte tillräckligt skarpt. Staden måste skyndsamt ta fram en sådan modell. När modellen är klar behöver matstrategi, måltidsriktlinjer och kostpolicy uppdateras med konkreta mål angående utsläpp och matsvinn som följs upp via stadens ledningssystem ILS.

I handlingsplanen står att en stadsövergripande resepolicy är under framtagande för att minska klimatpåverkan från stadens resor liksom en modell för kompensation av klimatpåverkan från flygresor. Resepolicyn, som har varit på remiss, reglerar att flygresor ska nyttjas för längre utrikesresor där tåg och buss inte utgör ett alternativ. Vi anser att det onödiga resandet med flyg måste elimineras. Samtidigt kommer det alltid att finnas tillfällen där flyg är ett försvarbart alternativ, till exempel för att tåg och buss inte finns eller för att det är motiverat av tidsskäl. Därför har vi krävt att resepolicyen måste kompletteras med att alla flygresor måste klimatkompenseras. Vi har också skrivit en motion om klimatkompensation, men fick då svar från stadens majoritet att klimatkompensation inte var möjligt. Om majoriteten nu menar allvar hoppas vi att det presenteras ett skarpt förslag inom kort. Tillräckligt mycket tid har redan gått förlorad.

Beslutsgång

Ordföranden Johan Fälldin (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Reservation

Vice ordföranden Tobias Johansson m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ledamot Suhur Salahyusuf m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

§ 15 Övrigt

Ledamot Suhur Salahyusuf ställde en fråga angående fördelning av istider i Kärrtorps ishall där Hammarby Hockey undrar varför ett seniorlag som spelar i division 4 tar istid från en hockeyskola för barn så att de endast har 1 timme istället för 2 timmar som dom vanligtvis har.

Förvaltningen svarar att Hammarby Hockey har dels ungdomstider samt tider till sitt damlag. Tiderna dom har fått bygger på förra årets seriespel och hur många aktiva spelare dom hade då. Nu har dom dock mindre aktiva antal spelare vilket gör att dom har mer tid nu. Hammarby Hockey kan disponera sitt upplägg allt mellan kl 16:00-21:00.

Vid protokollet

Marie Norrberg