

Tid Tisdagen den 26 oktober kl. 17:30 – 17:47
Plats Hantverkargatan 3, Glasbruket
Justering Måndagen den 1 november 2021 av §§ 1-10, 12, 17, 18, 20, 21
Omedelbar justering tisdagen den 26 oktober 2021 av §§ 11, 13, 14, 15, 16, 19

Karin Ernlund

Hassan Jama

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Karin Ernlund (C), ordförande

Hassan Jama (V), vice ordförande

Bo Sundin (M)

Mikael Sundin (M)

Hanna Wistrand (L) §§ 1-18, 20, 21

Minna Thullberg (MP)

Destiny Zandi Näslund (KD)

Alexander Ojanne (S)

Suhur Salahyusuf (S)

Ulla Sjöbergh (S)

Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare

Camilla Bergman (L) för Hanna Wistrand (L) § 19

Ersättare:

Billy Östh (M)

Camilla Hane (M)

Camilla Bergman (L)

Joel Forsberg (MP)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Nahman Hanna (S)

Sandra Zuniga Michel (S)

Moissis Nikolaidis (S)

Lisa Söderblom Arce (V)

Tjänstemän:

Borgarrådssekreterare Alice Vestlin (C), avdelningschef Carina

Braun, ekonomichef Susanne Olsson, enhetschef Sophie

Dahlberg, personalföreträdare Linda Runcrantz, nämndsekreterare

Marie Norrberg.

§ 1 Val av justerare och tid för justering

Beslut

Idrottsnämnden utser vice ordföranden Hassan Jama (V) att tillsammans med ordföranden Karin Ernlund (C) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 1 november 2021.

§ 2 Anmälningssärenden

- A. Funktionshinderrådets protokoll september
- B. Svar på medborgarförslag om Tallkrogens bollplan
- C. Högdalens sim- och idrottshall, lägesrapport
- D. Sköndals bollplan, lägesrapport
- E. Granskningsyttrande gällande förslag till detaljplan för del av Hekla 1, del 2 i stadsdelen Kista
- F. Svar på remiss Kartläggning av biologisk mångfald - Krav och vägledning för naturvärdesinventering (NVI) samt kompletterande inventeringar och förstudier Svar på remiss Stora Sköndal – etapp 2a
- G. Samråd om förslag till detaljplan för Södermalm 5:2

Beslut

Anmälningarna läggs till handlingarna.

§ 3 Månadsrapport per september Dnr 1.2.2/2021/931

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

Uppföljningen av ekonomi och verksamhet godkänns.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 12 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 4 Evenemangsstöd till Alla på snö Dnr 3.4/2021/1967

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

Idrottsnämnden beviljar ett stöd om 390 tkr till Svenska Skidförbundet avseende evenemanget Alla på snö vintern 2022.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 6 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 5

Stöd till nattfotboll i Järva

Dnr 3.4/2021/2400

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

1. Idrottsnämnden godkänner ansökan avseende nattfotboll i Järva enligt de förutsättningar som beskrivs i detta tjänsteutlåtande och beviljar ett stöd om 620 tkr till Allmänna Idrottsföreningen i Kista.
2. Idrottsnämnden beslutar att genomföra en satsning på flickors idrottande i enlighet med förvaltningens förslag.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 13 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 6

Idrottsstandard för simhallar

Dnr 1.6/2021/2298

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

Idrottsnämnden godkänner förvaltningens förslag till idrottsstandard för simhallar.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 1 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Hassan Jama m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi ser mycket positivt på att man tar fram en idrottsstandard för simhallar. Det är glädjande att normen nu blir att flexomklädningsrum ska uppföras vid nya byggnationer och större renoveringar av simhallar.

Möjligheten till enskilt ombyte och dusch är en i hög grad relevant fråga för transpersoner. Men frågan är också relevant för personer med barn, personer som har ledsagare eller personlig assistent, en del personer med intersexvariationer, samt alla andra personer som av olika anledningar inte vill eller inte är bekväma med att vara nakna tillsammans med andra. Många transpersoner vittnar idag om att könsuppdelning och osäkerhet kring omklädningsrum i kombination med en oro för att inte bli bemött på ett respektfullt sätt får dem att avstå besök på offentliga simhallar och andra idrottsanläggningar.

Personer inom gruppen transpersoner har dock sinsemellan olika behov: ibland handlar det om ett särskilt könsneutralt omklädningsrum/toalett, ibland handlar det om att anpassa herr – och damomklädningsrummen genom att t.ex. införa duschdraperier. Detta har till exempel Friskis & Sveltis gjort på flera av sina anläggningar i Stockholm, något som infördes efter att hbtqi-aktivister lagt detta förslag på ett årsmöte. Staden som helhet bör upprätta en handlingsplan för att successivt införa könsneutrala toaletter och enskilda omklädningsrum i kommunala verksamheter, skolor och fritidsanläggningar.

§ 7

Renovering och utveckling av Gula Villan, Stora mossens IP, utredningsbeslut

Dnr 5.1.1/2021/250

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

Idrottsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att av fastighetsnämnden beställa framtagande av handlingar för projekt Renovering och utveckling av Gula Villan, Stora Mossens IP, som underlag för ett kommande inriktningsbeslut till en utredningsutgift upp till 1,5 mnkr.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningen och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 22 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 8

Ny ishall på Mälarhöjdens IP, utredningsbeslut

Dnr 5.1.1/2021/2515

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

1. Idrottsnämnden godkänner projektdirektivet.
2. Idrottsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att av fastighetsnämnden beställa framtagande av handlingar för projekt Ny ishall på Mälarhöjdens IP som underlag för ett kommande inriktningsbeslut, till en utredningsutgift upp till 6 mnkr.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningen och fastighetskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 5 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordförande Hassan Jama m.fl. (V) och Alexander Ojanne m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Under förra mandatperioden fattade vi ett inriktningsbeslut om att bygga nya ishallar på Sätra IP. En viktig faktor i projektet var att säkerställa att de idrottsföreningar som nyttjar istiderna i den befintliga ishallen i Sätra kunde evakueras till dess byggnationen av den större nya hallen var klar. I den ursprungliga tidplanen skulle den enklare träningshallen stå färdig 2018 och den större ishallen stå klar 2019.

I början av den här mandatperioden pausades projektet och i ett ärende till idrottsnämnden i juni presenterades ett samverkansavtal där utvecklingen av ishallarna i området ska

ske genom en OPS-lösning där en extern aktör ska bygga den nya ishallen vid Sätra IP, en ny skola och en multihall vid Vårbergs IP som sedan staden ska hyra. En lösning som kommer att innebära kraftigt ökade kostnader för staden över tid och en försening av projektet på flera år.

Den mindre ishallen som är tänkt att användas som evakueringshall, som föreliggande ärende handlar om, kommer nu istället byggas på Mälarhöjdens IP i egen regi. Om allt går enligt plan förväntas den stå färdig under senare delen 2023. Däremot finns det en stor risk, som förvaltningen också lyfter i sitt utlåtande, att den planerade evakueringshallen kommer att stå klar långt efter det att den befintliga ishallen i Sätra behöver evakueras. Med tanke på den stora bristen på ishallar i staden skulle det vara ett hårt slag för idrottsföreningarna att Sätra ishall tas ur bruk innan en evakueringshall finns tillgänglig. I praktiken innebär det att de behöver ställa in all verksamhet till dess att den nya hallen är klar vilket handlar om mer än ett års tid.

§ 9

Ramavtal för underhåll av bryggsystem

Dnr 2.3.2/2021/2622

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

1. Idrottsnämnden ger idrottsförvaltningen i uppdrag att upphandla ramavtal för underhåll av bryggsystem i enlighet med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Idrottsnämnden delegerar till idrottsdirektören att besluta om förfrågningsunderlag, fatta tilldelningsbeslut, besluta i övriga frågor som rör upphandlingen samt eventuellt tecknande av avtal med antagen leverantör.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 5 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 10

Svar på skrivelse från majoriteten om att utreda pandemins konsekvenser för barn- och ungdomsidrott

Dnr 3.1/2021/2623

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

Idrottsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens svar på skrivelsen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 6 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 11

Stockholms stads kvalitetsprogram – Utveckling genom ständiga förbättringar, innovation och digitalisering – svar på remiss från kommunstyrelsen
Dnr 1.6/2021/2482

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

1. Som svar på remissen hänvisar idrottsnämnden till förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 29 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Alexander Ojanne m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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 förskollärare 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.

Detta gäller även för digitaliseringsområdet. Här handlar det dock snarare om att ha en stark kostnadskontroll och rätt kunskap. Stockholms stad har en antal dåliga erfarenheter vad gäller digitala system. Inget styre, oavsett politisk färg, kan svära sig fritt från ansvar. Men lärdomar måste dras. En sådan kan vara att staden inte alltid måste bygga egna system, vi har sett att det blir dyrt och riskerar att inte hålla måttet. Staden behöver öka kunskapen för att kunna göra rätt beställningar av befintliga marknadslösningar som kan skraddarsys för stadens behov. Så skapar vi robusta digitala system som håller över tid.

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.

Vi vill särskilt uppmärksamma programmets fokus på ett hållbarhetsperspektiv i stadens kvalitetsarbete. Programmet 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.

§ 12

Motion om fritidsbibliotek i hela staden – svar på remiss från kommunstyrelsen
Dnr 1.6/2021/2155

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag som stöds av ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD):

Idrottsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på utsänd remiss.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 6 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD): föreslår (se beslutet).
- 2) Hassan Jama m.fl. (V) föreslår:

Att idrottsnämnden tillstyrker motionen och anför därutöver:

Sedan motionen skrevs har ett fritidsbibliotek införts i stadsdelen Farsta. I Farsta är det inrättat som ett arbetsmarknadsprojekt. Vänsterpartiet lyfter i sin motion motiveringen att ett Fritidsbibliotek är bra för såväl jämlikheten som klimatet, men vi instämmer i att det också kan vara ett utmärkt arbetsmarknadsprojekt.

Över hundra orter och städer har fritidsbibliotek och Malmö och Göteborg har tre var, nu har även Stockholm fått sitt första och vi ser fram emot att detta sprids till fler stadsdelar.

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD).

Reservation

Vice ordföranden Hassan Jama m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 13

Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad – svar på remiss från trafikkontoret

Dnr 1.6/2021/1898

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag som stöds av ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD):

1. Idrottsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på utsänd remiss.
2. Idrottsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 24 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD): föreslår (se beslutet).
- 2) Alexander Ojanne m.fl. (S) föreslår:

1. Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. 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, alkoholmätare 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 vikcyklar 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 allvariga 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.

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD).

Reservation

Alexander Ojanne m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordförande Hassan Jama m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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.

§ 14

Cykelplan för Stockholm 2021 – svar på remiss från trafikkontoret
Dnr 1.6/2021/1899

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag som stöds av ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD):

1. Idrottsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på utsänd remiss.
2. Idrottsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 24 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD): föreslår (se beslutet).

2) Alexander Ojanne m.fl. (S) föreslår:

1. Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
2. 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 cyklister 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 cyklister 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

Alltfler 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 prövas 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.

Lånecyklar

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

Den misslyckade politiska hanteringen av en reklamvillkorad upphandling av lånecyklar 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 lånecyklar utan villkorad reklamfinansiering. Stockholm kan inte vänta flera år till på lånecyklar.

Lånecyklar 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 lånecykel är ett politiskt val. Staden måste få till ett lånecykelsystem 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 pendlare 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 snabbt utreda 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 sommargåtor. 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.

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD).

Reservation

Alexander Ojanne m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordförande Hassan Jama m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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 låne-cykelsystem.

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 lånesystemet 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.

§ 15

Motion om laddinfrastruktur – svar på remiss från kommunstyrelsen
Dnr 1.6/2021/2300

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag som stöds av ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD):

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Idrottsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 25 augusti 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD): föreslår (se beslutet).

2) Vice ordföranden Hassan Jama m.fl. (V) och Alexander Ojanne m.fl. (S) föreslår:

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande:

Genom de mål och resurstilldelning som anges i motionen kan Stockholm gå före och nå målen om en koldioxidfri fordonsflotta och på sikt bli en klimatpositiv stad. Att fastighetsnämnden har en viktig roll som fastighetsägare och förvaltare i att medverka till att skapa infrastruktur genom att exempelvis sätta upp laddstolpar är en viktig del av detta arbete.

Det är viktigt att staden i ökad omfattning och med bättre politiskt stöd för diskussioner med framförallt Ellevio om effektfrågor och med regionen gällande laddstationer för tunga fordon. Idag ser vi en stor passivitet från stadens sida gällande att driva viktiga trafikpolitiska frågor gentemot bland annat Trafikverk, regionen och uppenbarligen också Ellevio. Staden tas uppenbarligen inte alltid på allvar i dessa dialoger och för denna nya situation har ytterst kommunledningen ansvaret.

Det är också orimligt att staden defensivt accepterar laddoperatörernas reservationer och inte tillräckligt samordnar sitt eget arbete utifrån stadens planer. Staden bör därför på kommunledningsnivå omgående initiera diskussioner med Ellevios ledning om hur de arbetar med dessa frågor. Ellevio måste förmås att prioritera och möjliggöra kapacitet till utpekade p-platser med laddstationer så att etableringar av dessa kan genomföras.

Sak samma med regionen. Här vet vi sedan tidigare att regionen är väldigt passiv och har svårt att både prioritera och finansiera angelägna trafik- och miljöprojekt i regionen. Även här måste kommunledningen på ett helt annat sätt än idag driva dessa frågor gentemot regionen och se till att ett omfattande och seriöst arbete påbörjas som möjliggör ett kraftigt ökat utbud av laddstationer för tunga fordon i stad och län. Dagens arbetssätt att föra dialog med dessa parter fungerar uppenbarligen inte.

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD).

Reservation

Vice ordföranden Hassan Jama m.fl. (V) och Alexander Ojanne m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 16

Motion om en sammanhållen strategi för bad, båt, fiske och strandpromenader i Stockholm – svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr 1.6/2021/2542

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag som stöds av ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD):

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 5 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD): föreslår (se beslutet).
- 2) Alexander Ojanne m.fl. (S) föreslår:
 1. Att tillstyrka motionen.
 2. Att därutöver anföra följande.

Det är glädjande att idrottsförvaltningen anser att motionen berör ett angeläget område. Vi delar också bilden av att strandbaden behöver personal med hög kompetensnivå för att tillskapa en ökad faktisk trygghet för besökarna vid strandbaden. Däremot ser vi det inte som ett problem att det skulle kräva en stor utbildningsinsats då den förslaget med all sannolikhet skulle bidra till att minska drunkningsolyckor och även olyckor av andra slag vid strandbaden.

En förstärkning av stadens nuvarande strategi genom utökad skyltning, förevisningar på strandbaden och kampanjer är positivt men fyller inte samma funktion som badvakter gör. Pandemins effekter på simkunnigheten hos allmänheten tros vara mycket negativ vilket gör det särskilt angeläget att skärpa stadens arbete för öka den faktiska tryggheten vid strandbaden.

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD).

Reservation

Alexander Ojanne m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 17

Handlingsplan för klimatanpassning av Stockholms stad –
svar på remiss från kommunstyrelsen
Dnr 1.6/2021/2337

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 7 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Hassan Jama m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Temperaturen för Stockholms län beräknas öka med mellan 3 - 5 °C till 2100, enligt beräkningar från SMHI. Enligt FN:s specialrapport från 2018 innebär en temperaturökning på 1,5 grader redan mycket stora konsekvenser för våra samhällen. Ett Stockholm som är 3-5 grader varmare är svårt att föreställa sig. Vad som blir särskilt tydligt är att klimatanpassning behöver få en större roll i stadens verksamhet. De detaljplaner som utarbetas nu, de bygglov som beviljas nu, de kommer att stå kvar 2100. Därför behöver alla förvaltningar och hela staden känna ett ansvar för att staden minskar sina utsläpp och är anpassad för ett förändrat klimat.

Handlingsplanen för klimatanpassning fokuserar på skyfall och värmeböljor, vilket är en bra avgränsning. Vänsterpartiet vill dock framhålla vikten av flexibilitet i takt med att ny kunskap kommer. Andra delar som erosion och stormar kan också komma att bli aktuella och därför bör även dessa konsekvenser finnas med i stadens beaktande.

Klimatanpassning måste gälla hela staden. Att handlingsplanen särskilt lyfter fram resursstarka områden som Östermalm och Norra Djurgårdsstaden i sina pilotprojekt är inte rimligt. Pilotprojekt och åtgärder för klimatanpassning måste göras i fler delar av staden och bör utgå från en riskanalys. I takt med att samverkan internt i staden och mellan staden och externa aktörer ökar, behöver finansieringen för samverkan öka. Det gäller naturligtvis också anpassningsmedel där staden behöver ta ett långsiktigt grepp om finansieringen.

Särskilt uttalande

Alexander Ojanne m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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 efterlängtd.

§ 18

Handlingsplan för hållbar plastanvändning 2022-2026 – svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr 1.6/2021/2538

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 5 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

§ 19

Införa nolltaxa under hela året för barn och unga i stadens anläggningar

Dnr 1.2.1/2021/2746

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

1. Idrottsnämnden föreslår kommunfullmäktige att införa nolltaxa året runt för föreningars barn- och ungdomsverksamhet enligt bilaga till förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 7 oktober 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Jäv

Ledamot Hanna Wistrand (L) har på grund av jäv inte deltagit eller varit närvarande vid handläggningen av detta ärende.

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Camilla Bergman (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Tillsammans med idrottsrörelsen vill vi växla upp och förstärka barn och ungas möjligheter till idrottande efter pandemin eftersom idrott och föreningsliv bidrar till ungas välmående. Vi vill möjliggöra fysisk aktivitet för fler, där barn och unga inte ska behöva välja bort idrottsaktiviteter på grund av extra avgifter när det inte är säsong. Vi hoppas också att vi genom nolltaxan kan nyttja våra anläggningar mer effektivt.

Det är dock viktigt att denna förändring noggrant utvärderas för att säkerställa att förändringen får önskad effekt.

§ 20

Förvaltningen informerar

Carina Braun, avdelningschef på idrottsförvaltningen informerar om användandet av handbollsklister i stadens idrottslokaler. Förvaltningen tillser att extra tid för städning läggs in efter att handbollsklister har använts.

§ 21

Övrigt

Vice ordföranden Hassan Jama (V) ställde en fråga angående förvaltningens öppettider på stadens anläggningar kopplat till den återgång som nu sker i samhället. Förvaltningen kommer att återkomma med svar till nämnden till nästkommande sammanträde.

Vice ordföranden Hassan Jama (V) undrar hur statusen kring plogningen av issjöarna ser ut. Ordföranden Karin Ernlund (C) informerar om att avtal avseende Drevviken finns och om förutsättningarna finns för att åka skridskor på Drevviken i vinter så kommer sjön att plogas.

Förvaltningen kommer att återkomma till nästkommande nämnd med en kort dragnig om status inför vintern kopplat till plogning av isarna.

Vid protokollet

Marie Norrberg