

Inkomna skrivelser från nämndens ledamöter och ersättare till Skarpnäcks stadsdelsnämnds sammanträde 2021-10-28

§ 7

Översyn av riktlinjer för föreningsbidrag och lokalupplåtelse

1. Förslag till beslut- Socialdemokraterna

§ 9

Upphandling av driften av Skarpnäcks dagliga verksamheter samt LSS-bostäder

1. Förslag till beslut- Vänsterpartiet och Socialdemokraterna

§ 10

Fyllnadsval till sociala delegationen för år 2021

1. Förslag till beslut- Sverigedemokraterna

§ 12

Reklamtyor för stadens kulturliv (Svar på medborgarförslag)

1. Särskilt uttalande-Vänsterpartiet

§ 16

Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021 (Svar på remiss från trafiknämnden)

1. Förslag till beslut- Sverigedemokraterna
2. Särskilt uttalande- Miljöpartiet, Moderaterna, Liberalerna,
Centerpartiet och Kristdemokraterna
3. Särskilt uttalande- Vänsterpartiet
4. Särskilt uttalande- Socialdemokraterna

§ 17

Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad (Svar på remiss från trafiknämnden)

1. Särskilt uttalande- Vänsterpartiet och Socialdemokraterna

§ 19

Handlingsplan för klimatanpassning av Stockholms stad (Svar på remiss från kommunstyrelsen)

1. Särskilt uttalande- Miljöpartiet, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna
2. Särskilt uttalande- Vänsterpartiet och Socialdemokraterna

§ 21

Motion (S) om att införa en kulturgaranti för stadens barn och unga (Svar på remiss från kommunstyrelsen)

1. Förslag till beslut- Vänsterpartiet och Socialdemokraterna

Skarpnäcks Stadsdelsnämnd

2021 - 10 - 28

§ 7 Översyn för riktlinjer för föreningsbidrag och lokalupplåtelse

Monica Lövström m.fl. (S)

Förslag till beslut

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver anföra följande

När nämnden senast diskuterade föreningsbidrag påtalade Socialdemokraterna vikten av att stadsdelen känner till vem eller vilka som står bakom en förening som ansöker om föreningsbidrag och/eller lokalhyra som tillhandahålls av stadsdelen. Detta för att undvika risken att föreningsbidrag hamnar i fel händer. Flera fall av offentligt stöd till tveksamma eller rent av kriminella föreningar har uppmärksammats genom åren och regeringen har nyligen aviserat om en ny kontrollmyndighet för att hantera välfärdsfusk och felaktiga utbetalningar. En DN-artikel från 2020 bekräftar genom Polisens uppgifter att det offentligas insyn och identifiering av faktiska företrädare för föreningar idag är begränsade.¹ Vi socialdemokrater menar därför att stadsdelarna behöver göra det som krävs för att täppa till denna lucka och ta sin del av ansvaret vad gäller att se till att våra skattepengar hanteras varsamt och går till rätt ändamål.

Socialdemokraterna anser att de krav som anges i riktlinjerna är bra, men att riktlinjerna behöver kompletteras med tydliga krav på att de som vill ingå en förening och ansöker om pengar från stadsdelen eller om att hyra en lokal, behöver uppge personnummer eller motsvarande i ansökan.

¹ <https://www.dn.se/sthlm/polisen-ideella-foreningar-utnyttjas-latt-av-kriminella/>

Skarpnäcks Stadsdelsnämnd

2021 – 10 – 28

§ 9 Upphandling av driften av Skarpnäcks dagliga verksamhet samt LSS

Tina Kratz m. fl. (V)

Monica Lövström m. fl. (S)

Förslag till beslut

Att förvaltningen startar planering och förberedelse för ett återtagande av driften av Skarpnäcks dagliga verksamheter samt LSS-bostäder i kommunal regi

Att därutöver anföra följande:

Vi anser att det finns stora fördelar med att nämnden i stället väljer att driva dessa verksamheter i egen regi. Vår stadsdel har idag inga LSS-bostäder i egen regi. Genom att driva dessa verksamheter som kommunala skulle valfriheten i staden öka och stadsdelen skulle även bredda sin kompetens på detta område. Det skulle också möjliggöra en närmare kontakt mellan biståndshandläggare och verksamheten. Verksamheterna skulle även få bättre ekonomi, såväl som förutsättningar att driva och utveckla verksamheterna utan de krav på vinstutdelning som ett privat vårdbolag har. Därmed skulle möjligheterna att utveckla verksamheternas kvalitet förbättras, och det skulle öka möjligheten att komma till rätta med de missförhållanden som kontinuerligt kommit till nämndens kännedom. Med exempelvis en satsning för att stärka personalens språkkompetens.

Därutöver skulle stadsdelen få bättre insyn i personalens arbetsvillkor och dessa skulle förbättras. Det är även angeläget att staden och stadsdelen får ökad rådighet över boendeplanering för fler gruppboende och för att säkra förbättrad kvalitet inom LSS-bostäderna.



Skarpnäcks stadsdelsnämnd

2021-10-28

Dnr SKA 2021/393

Ärende 10

Carl Svensson (SD)

Julian Kroon (SD)

Fyllnadsval till sociala delegationen för år 2021

Förslag till beslut

- Att välja Carl Svensson (SD) till ledamot Skarpnäcks stadsdelsnämnds sociala delegation
- Därutöver vill vi anföra följande

Den sociala delegationen har sju ordinarie ledamöter. Stadsdelsnämnden har sju partier som har ordinarie ledamöter. Den sociala delegationen bör spegla detta genom att bereda plats till de partier som har minst en ordinarie ledamot i stadsdelsnämnden.

De sociala delegationernas uppgift är att bistå stadsdelsnämnderna i viktiga beslut som berör Stockholms kommuninvånare. En bred politisk representation i den sociala delegationen är därför en förutsättning för att nå de bästa lösningarna.

Genom att införa representation för de partier som har minst en ordinarie ledamot i stadsdelsnämnden i den sociala delegationen stärks förtroendet för politiken i stort och för de beslut som sedermera tas.

Genom att, som hittills, exkludera Sverigedemokraterna från att ha representation i den sociala delegationen riskeras tilltron till demokratin, men i förlängningen också för de politiska beslutens legitimitet.

Skarpnäcks Stadsdelsnämnd

2021 – 10 – 28

§ 12 Reklamytor för stadens kulturliv

Tina Kratz m. fl. (V)

Särskilt uttalande

Vi tackar för ett bra medborgarförslag som lyfter två viktiga frågor och föreslår en elegant lösning på båda problemen. Vänsterpartiet är för ett förbud mot fossil reklam och arbetar för att den lagändring som krävs ska genomföras i riksdagen.

Under tiden vi väntar på det vill vi ändå arbeta för bättre möjligheter för stadens kulturutövare att komma ut med information om sina event och verksamheter. Vi skulle vilja se en satsning för att förbättra statusen på stadsdelens egna anslagstavlor och även utöka antalet. Det finns på flera platser behov av en översyn och restaurering. Målet borde vara att de ska vara enkla att använda, fästa anslag på och att de har ett regnskydd så att anslagen inte förstörs vid nederbörd.

Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021

Förslag till beslut

- Att avslå kontorets förslag till beslut

Därutöver vill vi anföra följande:

Cykel är ett utmärkt fortskaffningsmedel, med både förtjänster och brister. Förutom för en liten del av befolkningen, i huvudsak friska och vältränade yngre personer, är långväga cykelresor knappast möjliga eller ens lämpliga. En ökad andel av befolkningen är seniorer, för vilka både kortare och längre cykelresor i sig innebär stora risker och inte heller är möjliga. Långväga cykelresor är på grund av stadens klimat, där halva året karaktäriseras av regn, blåst och ibland snöfall, svåra att genomföra.

För många medborgare, särskilt boende i stadens yttre delar, är det också av rent praktiska skäl svårt att klara vardagslivet enbart med cykel. Inköpsresor, resor till skola och förskola, arbetsresor, affärsresor, resor med barn till idrott och föreningsliv liksom näringslivets transporter är också svåra att klara med cykel. Det mål som ställs upp i cykelplanen, att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska öka till 25 procent, förefaller vara orealistisk. Vi menar bland annat att det inte är realistiskt att planera för en kraftig ökning av andelen äldre som cyklar, och inte heller barn.

I den regionala cykelplanen (Regional cykelplan för Stockholms län 2014, (revideras 2020-2021) är målet att till 2030 ska cykelresorna ska utgöra 20 procent av alla resor i länet. Enligt cykelplanen utgjordes 44 procent av cykelresorna inom Stockholms stad inom innerstaden. Enligt cykelplanen var cykelandelen av arbetsresorna drygt 11 procent i februari och närmare 25 procent i september. Av arbetsresor med cykel gjordes 50 procent av resorna inom innerstaden.

Cykel är således ett utmärkt fortskaffningsmedel på särskilt något kortare avstånd. I den täta och historiska innerstaden fungerar cykelresor som ett gott alternativ till kollektivtrafik och är ofta överlägsen att resa med bil. Cykeln fungerar där som ett praktiskt alternativ till andra trafikslag. Samtidigt kan ökad cykling troligen främst innebära ett minskat resande med kollektivtrafik.

Vi menar att det främst finns två frågor där det är lämpligt att förbättra framkomlighet och säkerhet, vad gäller cykeltrafiken. Att öka kontinuiteten i cykelnätet för längre resor, till innerstaden och mellan stadsdelar. Att öka säkerheten och minska konfliktpunkter mellan cykel och andra fordon och mellan

cykel-å och fotgängare. Den växande andelen elsparkcyklar gör frågan om hantering av gaturummet och arbete för ökad säkerhet allt mer akut. Det finns en mängd resonemang i cykelplanen som kan ifrågasättas. Exempelvis skrivningen om att: "Cykelplaneringen behöver därför utgå från såväl de osäkra och ovana cyklisterna som de största och minsta fordonen."

En realistisk plan för ökad säkerhet och färre konfliktpunkter för cykeltrafiken, bör vägas mot framkomlighet för andra trafikslag. Pågående arbeten med avsmalning och borttagande av fordonskörfält för att ge mer plats till cyklar, innebär ofta starka negativa effekter för stadens funktion. Det ger helt i onödan köer, förseningar och trängsel.

**Skarpnäcks Stadsdelsnämnd
2021-10-28**

§ 16 SU

**Cykelstaden - cykelplan för Stockholm
2021 Svar på remiss från Trafiknämnden,
dnr T2021-00262**

**Ewa Larsson m fl, MP
Johan Brege m fl, M
André Nilsson m fl, L
Henrietta Ludwig m fl, C
Kristian Helbert, KD**

Särskilt uttalande

Vi står bakom förvaltningens förslag till beslut och ser det positivt att staden nu anordnar det efterlängta huvudcykelstråket.

Enligt stadens översiktsplan kommer det att bo 65 000 invånare i Skarpnäck 2040. Det är positivt både för dem som redan bor här och för de människor som ges en möjlighet att ta del av denna stadsdel. Ska det vara möjligt måste dock infrastrukturen byggas ut långt innan det. Omfattande investeringar i cykelvägar, trottoarer och vägar där busstrafik kan gå mellan olika områden, kommer att behövas om de som bor i Skarpnäck även fortsatt ska kunna arbeta utanför stadsdelen. Vi vill därtill lyfta fram vikten av att det görs en helhetsbedömning för hela stadsdelen som långsiktigt säkrar framkomligheten för samtliga trafikslag som behövs för en väl fungerande stadsdel och stad.

När det gäller cykelinfrastrukturen finns det särskilt behov av snabba cykelvägar där det saknas konflikter med andra trafikslag. Dessa vägar är också nödvändiga för att få bort trafiken av elsparkcyklar och andra eldrivna färdmedel. Alla ska kunna cykelpendla från olika delar av Skarpnäck till innerstaden eller angränsande stadsdelar, utan att dela väg med bilar eller gångare.

Det är idag förenat med stor fara att cykla på Kärrtorpsvägen. Det är väldigt trångt då vägen är smal. Det är ständigt mycket människor i rörelse längs vägen och det är viktigt att åstadkomma en god framkomlighet för alla, såväl för gångtrafikanter, cyklister som andra fordonslag.

För att möjliggöra detta bör det gå att flytta trottoarerna på båda sidor en bit inåt, så att plats möjliggörs att anlägga cykelbana. För att säkerställa större säkerhet för cyklister måste det tillses att hastighetsgränsen för bilar på 30 km/h hålls. Genom dessa åtgärder kan en fungerande framkomlighet för alla åstadkommas då allt fler trafikanter ska samsas på samma yta.

Skarpnäck stadsdelsnämnd

2021-10-28

Ärende 16

Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021

Dnr.

Tina Kratz m. fl. (V)

Särskilt uttalande

Det är positivt att stadens arbete med cykelfrågor förnyas, med framkomlighetsstrategin som fortsatt grund för en framkomlig resurseffektiv och mer klimatvänlig stad. Mycket i den föreslagna cykelplanen är positivt, men vi delar förvaltningens synpunkter på vad det fortsatta arbetet med cykelplanen bör ta hänsyn till.

Övergripande

De viktigaste och mest övergripande synpunkterna rör stadens bitvis bristande ambitionsnivå och ansvarstagande. Vi vill se:

- tydligare skrivelser om att de många rimliga kraven på förbättrad infrastruktur för cyklande och gående fullt ut ska beaktas vid nybyggnationer, från första planering till genomförande. Detta kräver tydligare löften om förbättrad samordning med stadens övriga förvaltningar, inte minst med exploateringskontoret.
- skarpare skrivelser om ökade krav på entreprenörer i samband med trafikarbeten och byggprojekt att efterleva kraven på framkomlighet för gående och cyklister.

Ett exempel på en bristande ambitionsnivå är att endast “större stadsutvecklingsområden behöver planläggas med tillräckligt finmaskiga nät av framkomlig, trygg och säker cykelinfrastruktur som knyter an till det omgivande cykelvägnätet på ett ändamålsenligt sätt.” Det öppnar upp för att “normalstora” stadsutvecklingsområden kan undantas från krav på planläggning.

Ett annat exempel är att endast stadens “utpekade cykelnät ska vara fritt från trafikfarliga hinder som minskar framkomligheten för cyklister”, vilket olyckligt nog kan tolkas som att icke utpekade cykelnät kan tillåtas innehålla trafikfarliga hinder. En viktig komponent för att fler ska ges möjlighet att cykla är även att parkeringsmöjligheterna förbättras.

Vi delar förvaltningens syn att det är beklagligt att cykelplanen avgränsas till de som bor i Stockholm. Vilket innebär att alla de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med

potential att cykelpendla, inte uttryckligen omfattas. För att nå mål om minskad biltrafik behöver även dessa potentiella cyklisterna tas i beaktande. Frågor om namngivning, vägvisning, underhåll och i viss mån gestaltning för cykelstråk bör samordnas över kommungränserna. I detta arbete förtjänar det regionala cykelkansliet att uppvärderas.

Underlag, faktabakgrund och uppföljning

Staden behöver höja ambitionen i fråga om uppföljning och utvärdering av arbetet med cykelfrågor. Ett konkret exempel på ett svarbedömt faktaunderlag är det följande: I avsnitt "2.4 Stockholmarnas åsikter om cykling" redovisas övergripande att en stor andel (7 av 10) av de svarande i stadens medborgarenkät upplever att det är "på det hela taget" lätt att ta sig fram i Stockholm på cykel". Det framgår inte att alla svarande faktiskt *cyklar* återkommande i staden, eller om de bara reagerat utifrån att de ser många cyklisterna på stadens gator. Mer av faktaunderlaget behöver presenteras, och i den mån det finns brister behöver kommande undersökningar ställa relevanta kontrollfrågor för att förbättra underlaget.

I fråga om uppföljning så har staden redan tillgång till en massiv databas i form av alla inkomna synpunkter genom Tyck till-appen. Stadens uttalade ambition är att dessa synpunkter förutom att fel och brister åtgärdas, även ska påverka innehållet i mer långsiktigt arbete. För att detta ska ske transparent behöver även cykelplanen och kommande underlag för det fortsatta arbetet med cykelfrågor bli bättre på att lyfta upp, synliggöra och utnyttja detta kunskapsunderlag. Några exempel på relevanta frågor:

- Hur många inkomna synpunkter rör cykelinfrastrukturen?
- Hur många ärenden har rört hinder och faror i samband med vägarbeten och nybyggnation?
- Hur stor andel har åtgärdats?
- Vad har varit anledningarna till att ärenden lämnats utan åtgärd?
- Vilka konkreta åtgärder för förbättrad uppföljning har skett utifrån påvisade brister?
- Hur har utvecklingen varit över tid, i fråga om antal ärenden och andelen åtgärdade ärenden?

Vi ser fram emot att dessa frågor kommer att besvaras i kommande underlag och uppföljningar.

Mångfalden av cyklisterna, och saknat funktionshinderperspektiv

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 cyklisterna 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.

Säkerhet, singelolyckor och framkomlighet vid trafikarbeten

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

Förslaget till cykelplan betonar vikten av att fortsätta utveckla arbetet med sopsaltning vilket 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.

Som vi redan tidigare nämnt behöver kraven på bättre förutsättningar för gående och cyklister vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt skärpas. Staden behöver även skärpa 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 tillräcklig hänsyn ska tas från första TA-ansökan, till hur entreprenörer efterlever planerna vid genomförandet, 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-appen skulle kunna förbättra uppföljning och utvärdering.

Vi delar förvaltningen välkomnande syn på de nya cykelstråksdragningar som föreslås, och även att det är av största vikt att även Hammarbyhöjden för en översyn och förbättrade förutsättningar för säker och bra cykling.

Skarpnäcks Stadsdelsnämnd

2021 - 10 - 28

§16 Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021

Monica Lövström m.fl. (S)

Särskilt uttalande

ÄNTLIGEN, den nya cykelplanen för Stockholm har rullat in på dagordningen. Tyvärr lite sent då uppdraget formulerades redan i budgeten för 2018. Sannolikt "hoppade kedjan" av i samband med majoritetsskiftet.

Ökat cyklande är på alla sätt bra för Stockholm. Målet att 20 procent av resandet i länet ska göras med cykel 2030 kan vara möjligt att nå.

Biltrafiken sätter, trots ett ökat trampande, agendan för trafikpolitiken. Cykelplanen kan spela en offensiv roll i en nödvändig förändring av trafiken. Stockholm måste göra betydligt mer för att bli en cykelstad. Hit hör bl.a. fler, bättre och tryggare cykelbanor. Över tid har cyklandet ökat, för att under pandemin, mer eller mindre, explodera. Många fler väljer nu cykeln framför trängsel i bilköer och kollektivtrafik. Långa cykelköer är numera inte ovanligt i stockholmstrafiken.

I takt med arbetslivets förändring efter Coronaperioden ökar cykelns attraktivitet. Den ökade trängseln på vägar och cykelbanor ställer krav på bättre och mer trafiksäkra cykelmiljöer. Bra exempel på detta pekar förvaltningen på i Hammarbyhöjden.

Många stockholmare saknar sedan tre år tillbaks "sina" låncyklar. Efter några misslyckade upphandlingar är det dags för en mer seriös behandling av frågan.

Trafikskandalerna med alla tiotusentals elsparkcyklar måste få ett slut. Det skrämmer slag på folk lite överallt på vägar, trottoarer, gågator, parkvägar och vägar. De både slängs och ställs lite här och var vilket lett till en tråkig stadsbild och även olyckor och dödsfall. Ordning och reda efterlyses av stockholmarna.

Även s.k. cykelgator kan bli alternativ för att underlätta för både cyklister och bilister. Här anpassas farten till 30km/tim. I ytterstaden finns många gator som mycket väl kvalificerar sig för en utveckling mot cykelgator.

Ett ökat cyklande ställer krav på bättre respekt mellan olika trafikslag men även mellan alla cyklister. Här finns ytterligheterna i form av Tour de France-drömmare och det cyklande flertalet som tar det betydligt lugnare i trafiken.

Skarpnäck stadsdelsnämnd

2021-10 - 28

Ärende 17

Trafiksäkerhetshöjande för
Stockholm stad

Dnr.

Tina Kratz m. fl. (V)
Monica Lövström m. fl. (S)

Särskilt uttalande

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.

**Skarpnäcks Stadsdelsnämnd
2021-10-28**

§ 19 SU

**Handlingsplan för klimatanpassning av
Stockholms stad Svar på remiss från
Kommunstyrelsen, Dnr 2020/1033**

**Ewa Larsson, MP
Johan Brege, M
André Nilsson L
Henrietta Ludwig, C
Kristian Helbert, KD**

Särskilt uttalande

Vi instämmer i förvaltningens förslag till beslut men vill lyfta möjligheter att arbeta proaktivt. I den aktuella handlingsplanen anges (s 15) att klimatanpassningen ska utgå från två angreppssätt: dels genom att inventera risker, dels genom att vid byggande och verksamhetsanpassning ta långsiktig hänsyn till ett förändrat klimat.

Stadsdelen Skarpnäcks landskapskaraktär med bebyggelse på höjder och stora ytor grönområden bevuxna med träd i de lägre belägna områdena har i sig bra förutsättningar att naturligt kunna ta hand om ökade vattenmängder liksom att kunna erbjuda skugga.

Vi anser att en tredje form av åtgärd är av största vikt, nämligen att i förväg identifiera, slå vakt om och kanske också förstärka de naturliga goda förutsättningar som redan finns i stadsdelen vad gäller lokalt omhändertagande av skyfall respektive förekomst av uppvuxna träd som i sig skuggar och fungerar som temperaturutjämnare vid värmeböljor.

Skarpnäck stadsdelsnämnd

2021-10-28

Ärende 19

Handlingsplan för
klimatanpassning av
Stockholm stad

Dnr.

Tina Kratz m. fl. (V)
Monica Lövström m. fl. (S)

Särskilt uttalande

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 allt klarare 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 framkommer. 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.

Skarpnäcks Stadsdelsnämnd

2021 - 10 - 28

§ 21 Motion (S) om att införa en kulturgaranti för stadens barn och unga

Kristina Kratz m.fl. (V)

Monica Lövström m.fl. (S)

Förslag till beslut

- Att alla förskolebarn i Skarpnäck bör garanteras minst en kulturupplevelse per verksamhetsår
- Att därutöver anföras följande

Vi instämmer i beskrivningen från motionsskrivaren Emilia Bjuggren (S) att kultur i hög grad är en klassfråga och att det finns ett likvärdighetsproblem i tillgången till kulturupplevelser och i nyttjandet av den s.k. kulanpremien då subventionen inte täcker hela kostnaden. Därför anser motionsskrivaren att alla barn och elever bör garanteras minst en kulturupplevelse per verksamhetsår.

Vi anser inte att en gång per verksamhetsår är ett orimligt krav. Mot bakgrund av många förskolor och skolor drivs av aktiebolag där det primära målet är att göra vinst och skapa utdelning till aktieägarna, vore det inte konstigt om kulturupplevelser prioriterades bort från skolan och förskolans verksamhet.

Vi håller med förvaltningen om att den pedagogiska personalens frihet att påverka arbetet i enlighet med läroplanen är viktigt, men anser inte att det står i strid med en ambition om att samtliga barn och unga i vår stadsdel får en kulturupplevelse per verksamhetsår. Vi har stora socioekonomiska skillnader i vår stadsdel och vi vet att föräldrars utbildningsbakgrund och inkomst påverkar såväl tillgång till såväl som möjlighet att utöva kultur. Att höja ribban för stadens kulturpolitik vore därmed att försöka utjämna denna skillnad och introducera kultur för de barn och unga i vår stadsdel som eventuellt annars inte skulle ta del av den.