



Kommunfullmäktige

Tid

Måndagen den 24 februari 2020 kl. 11:00

Plats

Glasverandan, Kalmarsalen

Enligt uppdrag

Jonas Sverkén

Föredragningslista

1. **Val av protokollsjusterare**
2. **Frågor och interpellationer**
3. **Kalmar kommuns preliminära bokslut 2019**

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

Kommunstyrelsen överlämnar Kalmar kommuns preliminära bokslut 2019 till kommunfullmäktige.

4. **Försäljning av aktier i Kalmar Öland Airport AB**

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

1. Kommunfullmäktige godkänner att Kalmar Kommunbolag AB, 556527-6184, säljer 50 % av aktierna i Kalmar Öland Airport AB, 556715-8117, till Region Kalmar län, 232100-0073, för en köpeskilling om 80 miljoner kronor. Tillträde ska ske den 1 april 2020.

Ordförande och verkställande direktör i Kalmar Kommunbolag AB får i uppdrag att gemensamt underteckna nödvändiga handlingar för att genomföra förvärvet.

2. Kommunfullmäktige godkänner bolagsordning och aktieägaravtal för Kalmar Öland Airport AB.

Ordförande och verkställande direktör i Kalmar Kommunbolag AB får i uppdrag att underteckna aktieägaravtalet.

3. Ledamöterna i Kalmar Öland Airport AB entledigas per den 31 mars 2020.
4. Ordförande och vice ordförande i Kalmar Öland Airport AB ska vardera arvoderas om 20 % enligt Kalmar kommuns arvodesregler.
5. Nya ägardirektiv för Kalmar Öland Airport AB ska beslutas av respektive fullmäktige senast i april 2020.

Kommunstyrelsen uttalar följande:

”I ägardirektiven till de kommunala bolagen som beslutas i mars kommer målet om fossilfri linjetrafik från och med 2030 finnas med.”

Jens Körge (V), Petra Gustafsson (SD) och Michael Foghagen (SD) samt Max Troendlé (MP) redovisade protokollsanteckningar i kommunstyrelsen, se bilaga.

5. **Försäljning av del av fastigheten Norrgård 1**

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

Kommunfullmäktige godkänner att KIFAB i Kalmar AB får slutföra försäljningen av fastigheten Norrgård 1 till Glebes Fastighets AB (org.nr 556661-5000) för 50 000 000 kronor enligt upprättat köpeavtal.

6. **Taxor för tillsyn enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO) samt tillsyn och tillstånd enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE)**

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

Kommunfullmäktige antar förslag till ny timtaxa samt till förändring av taxor för tillsyn enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO) samt tillsyn och tillstånd enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) enligt kommunledningskontorets förslag.

Taxorna ska gälla från den 1 juli 2020.

7. Larm- och skyddspolicy för Kalmar kommun

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

Kommunfullmäktige antar Larm- och skyddspolicy för Kalmar kommun.

Christina Fosnes (M), Kajsa Hedin (M), Carl-Henrik Sölvinger (L) och Christopher Dywik (KD) reserverade sig skriftligen mot beslutet i kommunstyrelsen, se bilaga.

8. Styrdokument för Kalmar kommuns arbete med krisberedskap 2019-2022

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

Kommunfullmäktige antar styrdokument för Kalmar kommuns arbete med krisberedskap 2019-2022.

Tidigare beslutat styrdokument enligt lagen om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap upphör härmed att gälla.

9. Motion från Carl-Henrik Sölvinger (L) om ödehusinventering för en levande landsbygd

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

Kommunfullmäktige bifaller Carl-Henrik Sölvingers (L) motion om ödehusinventering för en levande landsbygd.

10. Motion från Carl-Henrik Sölvinger (L) om meröppna bibliotek

Kommunstyrelsens förslag till beslut:

Kommunfullmäktige antar kultur- och fritidsnämndens yttrande som svar på Carl-Henrik Sölvingers (L) motion om meröppna bibliotek och ger kultur- och fritidsnämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för meröppet på biblioteksfilialerna i Kalmar kommun.

Motionen ska härmed anses besvarad.

11. Motion från Annika Carlsson Wistedt (MP), Max Troendlé (MP) och Daphne Thuveesson (MP) om krontäckning - mål för andel yta täckt av trädkronor

Kommunstyrelsen förslag till beslut:

Kommunfullmäktige beslutar att lämna följande svar på motionen:

”En mätning av aktuell krontäckning ska utföras i hela Kalmar stad, enligt avgränsningen i gällande översiktsplan.

Metoder och avgränsning av olika delområden utreds närmare av samhällsbyggnadskontoret i samarbete med kommunledningskontoret. Resultatet blir en utgångspunkt för en eventuell utredning av hur mål för krontäckning kan formuleras.”

Motionen ska härmed anses besvarad.

12. Valärenden

13. Anmälningsärenden

- Kommunstyrelsens protokoll från den 4 februari 2020
- Uppföljning av ledning och styrning inom omsorgsnämnden med fokus på enhetschefer
- Servicenämndens svar på medborgarförslag om papperskorgar vid Systraströmmen
- Servicenämndens svar på medborgarförslag om att inte kasta blomsterlökar
- Servicenämndens svar på medborgarförslag om att Kalmarsundsbadet blir handikappanpassat
- Samhällsbyggnadsnämndens svar på medborgarförslag om att parkeringsförbud gäller hela Kalle Masses väg
- Motion från Carl-Henrik Sölvinger (L) om hälsosamtal på arbetstid
- Medborgarförslag om anläggande av pulkabacke på Södra utmarken
- Kultur- och fritidnämndens utredning av framtida planunderlag för Guldfågeln arena

Protokollsanteckningar och reservationer från kommunstyrelsens sammanträde den 4 februari 2020

Ärende 4, Försäljning av aktier i Kalmar Öland Airport AB

Jens Körge (V) redovisade en protokollsanteckning enligt följande:

”Vi ser positivt på att Kalmar Öland Airport planerar för nödvändiga investeringar för att även fortsättningsvis kunna bedriva flygplatsverksamhet i Kalmar.

Vi ser också positivt på att Kalmar Öland Airport satsar vidare för att ställa om till fossilfritt flygbränsle.

Vi ser dock med viss skepsis på investeringar som är kopplade till uppstart en ny internationell flyglinje. Något som i närtid redan har prövats, men av olika anledningar inte finns kvar.

Att återigen satsa på en internationell flyglinje, samtidigt som flygandet generellt sett minskar för att allt fler väljer mer hållbara resesätt, anser vi i nuläget är en både ekonomiskt och miljömässigt felaktig satsning.

Från Centralstationen i Kalmar kan man idag resa till Köpenhamns flygplats Kastrup, med flera avgångar per dag. En resa som tar 3,5 timmar. En nystartad linje riskerar att få resenärer att välja bort tåget till förmån för flyget.

Vi ser också att en nystartad linje riskerar att urlaka den befintliga flyglinjen till Arlanda, som redan idag kämpar med vikande antal resenärer.

Inget parti i Kalmar vill att Kalmar Öland Airport läggs ner, inte heller Vänsterpartiet. I vår del av landet är vi beroende av en snabb och smidig förbindelse till vår huvudstad. För att Kalmar Öland Airport ska kunna leverera hållbara persontransporter över tid och längd krävs att vi prioriterar just det hållbara. En ny internationell flyglinje, och investeringskostnader som hör till en sådan satsning, ser vi inte som rätt prioritering i dagsläget.”

Petra Gustafsson (SD) och Michael Foghagen (SD) redovisade en protokollsanteckning enligt följande:

”Sverigedemokraterna är positiva till att regionen går in som hälftenägare till Kalmar Öland Airport. Flygplatsen är i högsta grad en regional angelägenhet och därför är det rimligt att de också blir delägare. För att kunna möta behoven från näringslivet, myndigheter, Linnéuniversitetet, försvaret och inte minst besöksnäringen är en väl fungerande flygplats nödvändig i vår del av landet där infrastrukturen har fått stå tillbaka. Men det finns trots allt vissa brister i avtalet som vi ser det.

Vi ser en risk i att oppositionens representation i styrelsen minskar och därmed möjlighet till insyn, information och påverkan.

Vidare är det inte optimalt att ha jämnt antal ledamöter. Teoretiskt kan det hända att kommunens ledamöter tycker så och regionens ledamöter tycker så - med handlingsförklaring som följd.

Vi finner det också märkligt minst sagt att Kalmar kommun ensidigt låter nästan hela köpeskillingen d.v.s. reavinsten gå rakt in i bolagets egna kapital utan att regionen gör detsamma med lika mycket.

Till sist vill vi anföra att bolagsordningen 5§ är otydligt formulerad. Det framgår inte om bolagsordningen ger kommunfullmäktige i Kalmar kommun och regionfullmäktige i Kalmar län mandat att fatta beslut för bolaget i ärenden ”som är av principiell betydelse eller av annars av större vikt”. Det vore att föredra att det tydligare framgår vad som avses med ”möjlighet att ta ställning”.

Max Troendlé (MP) redovisade en protokollsanteckning enligt följande:
”Miljöpartiet motsätter sig försäljningen av halva Kalmar Öland Airport till Region Kalmar Län eftersom köpesumman som placeras i bolaget kommer att leda till kraftigt ökade klimatutsläpp

I kommunfullmäktige kommer vi att yrka:

- I första hand avslag för hela överenskommelsen
- I andra hand återremiss av förslaget med följande motivering:

Planen för försäljning av hälften av Kalmar Öland Airport AB är tätt förknippad med planerna att inrätta en internationell flyglinje med reguljära avgångar. Detta kommer att påverka utsläppen markant och innebär hög risk att inte rymmas inom miljömålen om fossilfri kommun/region 2030 som både Kalmar Kommun och region Kalmar län har, samt Kalmar kommuns mål om att nå nettonollutsläpp till 2045. Affären måste konstrueras så att en plan finns för hur utsläppen av växthusgaser i Kalmar kommun och region Kalmar län är inom ramen för respektive organisations miljömål och koldioxidbudget. Vidare har affären inte beretts av Vatten- och miljönämnden, som rimligtvis borde ha fått ärendet på remiss givet dess ansvarsområde.

Våra invändningar till ärendet är följande

Beslutet leder till en subventionerad ny flyglinje Kalmar-Ronneby-Frankfurt:

I det aktuella beslutet saknas detaljerad information om hur försäljningsvinsten ska användas men man anger att: ”...Vid förvärvet uppstår en reavinst för Kalmar Kommunbolag AB om 73 miljoner kronor. Ett ovillkorat tillskott motsvarande reavinsten lämnas vidare till Kalmar Öland Airport AB och får sedan hanteras som fritt eget kapital och utvecklingsmedel...”

Genom majoritetens egen lansering av försäljningen (Barometern 18/11 2019) är det dock tydligt att målet är att starta en flyglinje till Frankfurt. Detta ligger helt i linje med socialdemokraternas valmanifest 2018 där man lovade en flyglinje till Frankfurt. Också i Blekinge/Ronneby vill man satsa på en linje till Frankfurt i samarbete med Kalmar (Blekinge Läns tidning 28/2 2019). I

interpellations-svar Kalmar kommunfullmäktige december 2019 medger Johan Persson/Ingemar Einarsson att målet är en linje med mellanlandning i Ronneby: ...En Tysklandslinje måste initialt baseras på två regioners behov av enkelt resande varför det samarbete som idag sker tillsammans med bland annat Blekinge är viktigt...” Man medger också att linjen ska subventioneras med skattemedel.” ...För att möta flygbolags intresse/förfrågningar på en linje som svarar mot de resandeunderlag som finns krävs finansiell styrka under de första åren av en ny linje...”

Vi hävdar att målet med försäljningen av flygplatsen är att överföra skattepengar till Kalmar Öland Airport för att subventionera ökat flygande. Säljarna (skattebetalare i Kalmar kommun) är också köpare (skattebetalare i Region Kalmar Län). Övriga skattebetalare i Region Kalmar Län är enbart köpare, och de flesta av dessa, till exempel invånare i Vimmerby och Västervik, får heller inte några som helst fördelar av en expanderad flygplats eftersom de har betydligt bättre kommunikationer i andra riktningar.

Det kan verka rimligt att Regionen som nu har det regionala utvecklingsansvaret tar del i flygplatsen. Det har man dock redan gjort i form av årliga drifts-bidrag. Om man nu tycker att man också behöver insyn i styrelsen kan detta ges till regionen i form av ett delat ägande helt utan att bolaget tillförs skattemedel. När Kalmar kommun förvärvade flygplatsen från Luftfartsverket 2007 gjordes överlåtelsen utan kostnad för Kalmar kommun. När väl skattemedel är placerade i flygplats-bolaget försämras medborgarnas möjlighet till insyn och påverkan drastiskt.

Subventionerat internationellt flyg saboterar Kalmar kommuns plan för fossilbränslefri kommun

Klimatbelastningen kan beräknas för den rutt och den turtäthet som redovisats för linjen Kalmar-Ronneby-Frankfurt i Blekinge läns tidning 2019-02-28 och 2019-11-08. I relation till redovisade utsläpp i Handlingsplan för fossilbränslefri kommun 2030 motsvarar detta att Kalmar kommuns totala utsläpp ökar med mer än 10 % 2020. (För att se diagrammet vi tagit fram, se interpellation från Annika Carlsson Wistedt här: <https://kalmar.se/download/18.7a355c6816ff5b70e11564/1580813087672/02-fragor-och-interpellationer.pdf>. Det har granskats av två klimatforskare och presenterades för kommunfullmäktige i en interpellation utan att det lyft några som helst invändningar mot beräkningsgrunden.

Majoriteten i Kalmar kommun påstår att man håller fanan högt när det gäller miljö- och klimatfrågor. Efter valet 2018 har man inrättat en ny nämnd, Vatten- och miljönämnden, initialt helt utan driftmedel men från 2020 med tillfälliga medel att fördela om ca 3 mkr/år. Vatten- och miljönämndens huvudsakliga arbetsuppgift under 2019 har varit att utarbeta en handlingsplan för målet att bli en fossilbränslefri kommun. Detta visar sig nu bara vara tomma ord och symboliska satsningar. När majoriteten nu planerar för stora utsläppsökningar har man inte en haft aning om effekterna av sina egna beslut och inte alls bekymrat sig om att ta med effekterna i sin egen handlingsplan för fossila utsläpp. I interpellationssvar i Kommunfullmäktige i januari saknar Johan Persson kommentarer till de beräknande utsläppsökningarna och svarar på följande sätt på frågan om hur man har tagit hänsyn till utsläppsökningarna:

”... Om en ny flyglinje etableras så kommer våra högt ställda miljömål beaktas och tas med i alla beräkningar...”

Det hänger inte ihop. Man kan inte mena allvar med sina ambitioner att ta vår del av ansvaret för planetens klimatkris ena dagen och nästa dag satsa skattepengar för att kraftigt öka utsläppen. Sannolikt är det här beslutet det mest betydelsefulla klimatpåverkande beslutet under mandatperioden när man ser till storleken av utsläppen. Vi kan inte låta detta passera.

Flyglinjen Kalmar-Ronneby-Frankfurt innebär inga eller väldigt små fördelar för resenärerna

Från Kalmar kan man resa med tåg över dagen till Göteborg, Stockholm eller Malmö/Köpenhamn. Vi har täta förbindelser till två ”flyg-hubbar” Arlanda och Kastrup. Tågförbindelserna från Kastrup upphör dock relativt tidigt kvällstid eftersom avgångarna 20.22 respektive 21.22 stannar i Växjö och inte går vidare till Kalmar.

Enligt Blekinge Läns tidning 8/11 2019 planerar man tillsammans med Kalmar för en flyglinje Kalmar-Ronneby-Frankfurt med endast en avgång/ankomst per dag. Det är jämförbart med linjen Växjö-Schipol (Amsterdam) som startades i maj 2018 där man kan åka från Amsterdam 15.55 och från Växjö 18.00. En liknande förbindelse för Kalmar-Ronneby-Frankfurt gör inte att en affärsresenär får möjlighet att göra en särskilt effektivare resa än med våra andra alternativ, särskilt inte eftersom mellanlandningen i Ronneby tar extra tid. Och det är förstås inte möjligt att göra över-dagen-resor till Europa. Tidigare försök av den här typen till Berlin och Girona har därför inte varit långlivade. Med avgångar varje timme med tåg till Kastrup kan en sådan här linje inte konkurrera om affärsresenärerna.

Slutsatsen är att man framför allt riktar sig mot turister. En nackdel med det här sättet att locka turister är dels att risken är att de som reser med flyg stannar under kortare tid och dels att det finns en stor sannolikhet att nettoeffekten blir att vi subventionerar turistande ut från Kalmar län. En äkta turistsatsning i storleksordningen 80 mkr skulle göra betydligt större nytta om man använde pengarna för att göra våra resmål i Kalmar län mera attraktiva.

Flyglinjen Kalmar-Ronneby-Frankfurt riskerar underlaget för Stockholmsflyget

Miljöpartiet vill på sikt göra Kalmar oberoende av en flyglinje till Stockholm. Det är också regionens inriktning att tåget redan nu kan användas för tjänsteresor till Stockholm (Regionens resepolicy oktober 2019). Resandet med linjerna Stockholm/Kalmar minskade också kraftigt under 2019 i likhet med de flesta andra inrikeslinjer i Sverige. Vid den framtida planerade nedläggningen av Bromma flygplats kommer sannolikt ett av de två flygbolagen som trafikerar Kalmar/Stockholm att upphöra med sin trafik.

Majoriteten menar tydligen att en riskabel satsning på en ny internationell flyglinje skulle kunna öka omsättningen och därmed rädda Stockholmsflyget. Vi tror inte alls på det eftersom flyget nu är en krympande marknad. Ett

Frankfurtflyg riskerar istället att dels ta en del resenärer från Stockholmsflyget och dels att ytterligare försämra flygplatsens ekonomi.

Majoriteten har argumenterat för att flyg till Frankfurt skulle minska utsläppen från bilresor och taxiresor (!) till Kastrup och också kunna minska flygande från Kastrup och Arlanda. Ett sådant resonemang baseras på en helt orealistisk bild av affärsresenärens behov. Meningen med internationellt flyg är att kunna nå många olika destinationer på ett enkelt sätt. En enda avgång till Frankfurt motsvarar därför bara möjligheten att ta sig till en storflygplats för att sedan kunna välja att resa vidare i världen. Den möjligheten har vi redan i Kalmar i form av Stockholmsflyg och förbindelser till Kastrup. En Frankfurtlinje ska därför jämföras i funktion, tidsåtgång och klimatbelastning med en resa Kalmar-Kastrup med tåg.

Flygsatsningarna baserar sig på gamla visioner och en centralistisk syn på regional utveckling

Visionen för utvecklingen av flygplatsen togs i flygplatsbolagets styrelse 2015. Detta var innan svenska nattågssatsningar till kontinenten fanns på agendan och innan Tyskland beslutade om en gigantisk tågsatsning motsvarande 900 mdr SKR för att underlätta övergången från flyg till tåg. Visionen togs också innan människor på grund av sin oro för klimatet började minska sitt flygande. I flygplatsens investeringar tar man inte heller hänsyn till att framtidens eventuella elflyg kommer att förändra resandet mot mindre och lättare plan, med färre resenärer per avgång. Elflyg har dessutom potentialen att gynna större delar av länet och små flygplatser.

Biobränsle är inte en tillräckligt bra lösning för internationellt flyg

Kalmar Öland Airport har arbetat hårt för att finna alternativ till fossilt flygbränsle. Inblandning i ena riktningen i Stockholmsflyget uppgick under 2019 till ca 5%. Det är naturligtvis bra men det har ännu ingen avgörande effekt på vårt klimatavtryck. När det gäller biobränsle är det viktigt att veta att en inblandning av biobränsle för internationellt flyg har sämre klimatkompenserande effekt än för nationellt flyg eftersom den klimatskadande höghöjdseffekten är precis lika stor för biobränsle som för biobränsle.

I Sverige saknas fortfarande produktion av flygbiobränsle men planer finns för produktion baserad på skogsråvara. I den energi- och klimatkris vi nu befinner sig ökar konkurrensen om skogen för olika typer av bränsle och plastersättande produkter. Skog som inte avverkas är också vårt bästa sätt att just nu binda ner kol från luften. Det är därför helt centralt att vi inte i onödan ökar vårt behov av bränsle baserat på skogen.

Människor kräver av oss att vi äntligen börjar agera mot klimatförändringarna

Många menar att klimatkrisen nu gör att vi står inför mänsklighetens hittills största utmaning. Trots att vi här och nu sannolikt har historiens bästa ekonomiska, tekniska och kunskapsmässiga förutsättningar att skapa oss en bättre värld är det bråttom och svårt att veta vilka åtgärder som är de rätta.

Men en sak är självklar. Vi kan börja med att låta bli rena dumheter. Vi kan helt enkelt låta bli att med skattepengar köpa flygbränsle och bränna det på hög höjd där effekterna är som värst. Utan att det ens är till nytta för våra företag eller för våra invånare.

Länsborna inser detta. En namninsamling mot flygplatsplanerna pågår på www.mittskifte.org och den har redan samlat cirka 2000 namn. En livlig debatt emot flygsatsningen pågår i Barometern och på sociala medier. Istället för att lyssna på detta har majoriteten valt att skynda på besluten på regionnivå med ett extra regionstyrelse-sammanträde.

Vi politiker måste ta vårt ansvar i klimatfrågan. Bra klimatpolitik handlar inte bara om att göra rätt satsningar, utan också om att låta bli att göra rena dumheter. Miljöpartiet tar sitt klimatansvar i den politik vi lägger fram. Det behöver Kalmars politiska majoritet också göra. Nu.”

Ärende 7, Larm- och skyddspolicy för Kalmar kommun

Christina Fosnes (M), Kajsa Hedin (M), Carl-Henrik Sölvinger (L) och Christopher Dywik (KD) reserverade sig skriftligen mot beslutet till förmån för eget förslag:

”Kommunen ska inte konkurrera med näringslivet där en fungerande marknad finns. Kommunen ska inte inrätta en egen väktarorganisation. Kommunen behöver istället upphandla dessa tjänster bättre och för hela kommun-koncernen. Kanske i fördjupad samverkan i upphandlingen.

Genomförande av övriga inriktningsbeslut i policyn kommer minska behovet av bevakningstjänster (väktare). Detta torde göra upphandlade bevakningstjänster bättre då de enklare kan ökas och minskas efter behov. Att i det läget bygga en egen organisation är fel väg att gå.

Kalmar rankar plats 225 i svenskt näringslivs ranking, avseende hur näringslivet upplever konkurrens från kommunen. Steg med uppbyggnad av egen väktarorganisation kan komma att försämra denna placering ytterligare.”