

Utlåtande Rotel I (Dnr 2017/000876)

Ett modernt och hållbart växande Stockholm

Motion (2017:33) av Anna König Jerlmyr m.fl. (alla M)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Anna König Jerlmyr m.fl. (alla M) föreslår i en motion till kommunfullmäktige ett så kallat reformpaket för den moderna och hållbara staden. Reformpaketet syftar enligt motionen till ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Kulturnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden, samtliga stadsdelsnämnder, Stockholms Stadshus AB, Rådet till skydd för Stockholms skönhet, Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen Stockholm, Länsstyrelsen Stockholm, Naturskyddsföreningen Stockholm, Samfundet St. Erik, Stadsmuseet, Stockholms Handelskammare, Stockholms Läns Landsting, Stockholms Studentbostäder (SSSB), Villaägarna Stockholm och Yimby

Stockholm. Stockholms Stadshus AB har remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder och AB Stockholmshem. AB Familjebostäder har valt att inte själva svara på remissen utan instämmer i AB Svenska Bostäders svar. Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen Stockholm, Naturskyddsföreningen Stockholm, Stadsmuseet, Stockholms Handelskammare, Stockholms Läns Landsting, Stockholms Studentbostäder (SSSB) och Yimby Stockholm har ej inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att de 35 förslag till beslut som läggs fram i motionen är av en art som bör hanteras inom ramen för stadens ordinarie processer, och enligt stadsledningskontorets uppfattning gör flera av förslagen det redan.

Exploateringsnämnden är positiv till regelförenklingar som bidrar till att det byggs fler bostäder i Stockholm, så länge det inte riskerar medföra rättsosäkerhet, att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning försämras eller att enskilda och allmänna intressen åsidosätts.

Fastighetsnämnden har i sitt svar valt att begränsa sig till de delar som berör kontoret då många av förslagen i motionen behandlar frågor kopplat till bostadsbyggande och främst andra förvaltningar inom staden.

Kulturnämnden är positiv till några av förslagen som motionen anger men har vissa synpunkter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden kommenterar i sitt remissvar de fjorton punkter som har beröring med nämndens bevakningsområde.

Stadsbyggnadsnämnden besvarar de förslag som är direkt vända till stadsbyggnadsnämnden samt fyra förslag som är vända till kommunstyrelsen men som särskilt berör stadsbyggnadsnämnden.

Trafiknämnden svarar på remissen i de delar som föreslagna uppdrag berör trafiknämnden.

Bromma stadsdelsnämnd är överens med motionärerna om vikten av en god framtida hållbar utveckling. Samtidigt som staden växer för att möta människors förändrade behov, är det centralt att slå vakt om grönskan och kulturarvet så att Stockholm förblir en av världens vackraste städer. Nämnden kommenterat de punkter där Bromma ansett sig vara berörd eller där frågorna är av generell karaktär.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd är positiv till några av förslagen som motionen anger men har vissa synpunkter.

Första stadsdelsnämnd anför att det är förvånande att föreslå en utförsäljning av allmännyttans bestånd som har en lägre hyresnivå än vad dagens nyproducerade bostäder i flerbostadshus har oavsett upplåtelseform då det skulle innebära att stora grupper av våra invånare utestängs från

möjligheten att få en bostad med en hyra som de kan bära ekonomiskt. Vidare anser nämnden att ett avvecklande av byggregler skulle kunna innebära att så kallade nödbostäder med sämre boendemiljö och standard som tillhör en svunnen tid återkom.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd har inga invändningar mot de delar av förslaget som rör stadsdelsnämndens ansvarsområden eller på annat sätt rör stadsdelsområdet. I det fall att en eller flera överdäckningar av Södertäljevägen sker framhålls vikten av att bevara de ekologiska sambanden som pekats ut i området.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd framhåller att översiktsplanen är ett av stadens viktigaste strategiska styrdokument för stadsutvecklingen och anser att staden i det nuvarande förslaget till översiktsplan har angivit en tydlig inriktning för en hållbar stadsutveckling.

Kungsholmens stadsdelsnämnd anser bland annat att ännu en policy eller riktlinje inte behöver tas fram för den permanenta utformningen av det offentliga rummet, men delar motionärernas uppfattning om att staden behöver styrmedel för att säkerställa en god gestaltning vid tillfälliga evenemang i det offentliga rummet och vill poängtera vikten av att dessa tas fram i samarbete mellan berörda aktörer.

Norrmalms stadsdelsnämnd anser att den planering som finns är tillräcklig för att kunna uppnå bostadsmålet i Stockholm och anser vidare att god gestaltning, skötsel och gott underhåll av det offentliga rummet är viktigt för att uppnå stadens mål, men att frågorna redan hanteras i flera av stadens styrdokument. Nämnden delar dock motionärernas uppfattning om att staden behöver styrmedel för att säkerställa en god gestaltning vid tillfälliga evenemang i det offentliga rummet.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd anser att stadens befintliga styrdokument, till exempel möbleringsprogram, skyltprogram och teknisk handbok utgör ett tillräckligt underlag för utformning av torg och parkmiljöer.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att policydokumentet Grönare Stockholm, stadsdelsförvaltningarnas parkplaner och stadens möbleringsprogram är tillräckligt som underlag för att skapa ett enhetligt uttryck för stadens parker.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att de styrdokument som finns är tillräckligt som underlag för att skapa ett enhetligt uttryck för stadens parker. För övriga områden lämnas löpande synpunkter inom ramen för medverkan i stadsbyggnadsprocesser.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anser att stadens möbleringsprogram, skyltprogram, blomsterprogram, Levande Stockholms sommarmöbler och

Grönare Stockholm utgör tillräckligt underlag för att skapa ett enhetligt uttryck för stadens parker.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att det inte behövs ytterligare ett dokument för stadens parker och torg. Dessutom kommer trafikkontorets nya strategi för offentliga rum att svara mot uppdraget från motionens författare.

Älvsjö stadsdelsnämnd anser bland annat att gestaltungsfrågor ska hanteras i ett samlat policydokument och inte vara enskilda uppdrag, för att på så sätt främja en modern och sammanhållen stad.

Östermalms stadsdelsnämnd anser att staden redan har en tydlig målsättning om 140 000 nya bostäder till 2030 och anser därför inte att det finns anledning att frånga de regler och beslut som finns för att få till ytterligare bostäder på Loudden, utan att den planering som finns är tillräcklig för att kunna uppnå bostadsmålet framåt.

Stockholms Stadshus AB konstaterar att stadens bostadsföretag redan har etablerade samverkansorganisationer, där samarbete sker mellan offentliga och privata aktörer inom ett geografiskt avgränsat område i syfte att främja områdets utveckling i olika avseenden.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet väljer att inte yttra sig rörande behovet av politiska reformer och anför att det viktiga utvecklingsarbetet för ett modernt och hållbart växande Stockholm har god grund att genomföras av stadens förvaltning, med tydlighet i politiska direktiv, i dialog med allmänhetens intressen och i dess nuvarande tjänstemannaorganisation och att förslagen i sak, framställda i motionen, på bästa sätt hanteras genom att utredas var för sig i stadens nämnder.

Länsstyrelsen Stockholm anser att behovet av bostäder och arbetsplatser är stort i hela regionen och att det är angeläget att kontinuerligt utveckla planeringsmetoder och förhållningssätt så att de på bästa sätt återspeglar aktuella behov och samhällsutmaningar. Däremot anser de inte att lagstiftningen om hänsyn till exempelvis befintlig bebyggelse, hälsa eller naturområden som sådan utgör ett påtagligt hinder för bostadsbebyggelse.

Samfundet S:t Erik instämmer inte med motionärerna om att lösningen idag är att ersätta en ensidig inriktning med en annan som är lika ensidig. De menar att innerstadens kvarterstad inte kan vara lösningen för hela staden och att den modernistiska epoken är en del av stadens historia och en del av vårt kulturarv.

Villaägarna Stockholm anser bland annat att motionärerna vill definiera och bygga den stad de vill se för framtiden men att de egentligen aldrig kommer till en förklaring av denna definition. Det saknas alltför många detaljer för att remissinstanserna ska kunna förstå och ta till sig vad det som föreslås egentligen kommer innebära för remissinstanserna.

Mina synpunkter

Stockholm växer i rekordfart. Vi är idag mitt inne i en period av stadsutveckling fullt jämförbar med när malmarna bebyggdes vid sekelskiftet, när spårvagnen drogs ut utanför tullarna och när tunnelbanestaden byggdes. Behovet av fler bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor, kulturlokaler, idrottsytor liksom kommersiell och offentlig service är omfattande. Stockholm har ett mål om att växa med 140 000 bostäder till år 2030 och med delmål om 40 000 nya bostäder till år 2020 och 80 000 till år 2025. Denna utbyggnad innebär stora möjligheter att förbättra staden. Offentliga rum kan stärkas, barriärer i stadsmiljöerna överbryggas, tynande centrum väckas till liv och fler delar av staden erbjuda möjligheter för kultur, idrott och arbete.

Stadsutveckling är en svår konst. Den kräver hänsyn till befintliga strukturer och värden samtidigt som nya tillförs. Under många år utvecklades Stockholm i huvudsak genom större stadsutvecklingsprojekt, först i huvudsak på oexploaterad mark, senare genom att omvandla industri- och verksamhetsområden. Idag står vi inför en delvis ny situation. En stor del av de bostäder som kommer byggas i Stockholm kommer att byggas i en befintlig struktur, som tillägg och förtätningar. Det är en positiv stadsutveckling. Det möjliggör till exempel att vi kan öka exploateringsgraden i kollektivtrafiknära lägen. Den skapar möjlighet att tillföra kvaliteter och skapa större social blandning. Nya stråk och mötesplatser kan byggas och stadsdelar knytas närmare varandra. Ska denna utveckling lyckas krävs dialog och kunskap. Det krävs en respekt för stadsdelars karaktär och kulturhistoria.

Motionärerna lyfter i sin motion 35 olika förslag kring stadsutvecklingen. Jag kan konstatera att flera av dessa har hanterats som separata motioner tidigare. Det är välkommet med en bred och fördjupande debatt kring stadsutvecklingen och flera av förslagen har förtjänster. Dock kan jag konstatera att ett flertal av de 35 förslagen är redan pågående och ytterligare ett antal är onödiga eller olämpliga.

I motionen lyfts ett antal förslag för att effektivisera stadsbyggnadsprocessen. De flesta är antingen redan påbörjade eller under utredning. Inom ramen för Fokus Skärholmen och Fokus Hagsätra-Rågsved pågår ett arbete med att markanvisa efter detaljplan. Ett renodlat sådant förfarande är dock olämpligt. Stockholm växer idag i huvudsak på mark som antingen tidigare används för industri eller på mark som tidigare har ansetts svår eller olämplig att bebygga. Detta innebär ofta komplicerade grundläggningsförhållande eller dyra kostnader för markrening och liknande.

Det gör att i de flesta planer krävs medverkan av byggaktörer för att säkra genomförbarheten.

I budget för 2018 ges stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att utreda frågan om byggaktörsledd planprocess. Samverkan med byggaktörer är centralt för stadsbyggnadsprocessen och redan idag bekostar och gör byggaktörerna de flesta utredningarna. Det är alltså tveksamt om ett mer renodlat förfarande skulle minska tidsåtgången och minska kostnaderna. Risken är stor att effekten blir precis tvärtom. Dock behövs en fortsatt utveckling av stadens samverkan med byggaktörerna, något som sker inom bland annat Fokus Skärholmen och i utvecklingen av översiktsplanens tio strategiska samband.

Diskussionen om miljonprogrammets stadsbyggande är viktig. Utan ett historiskt perspektiv är det svårt att utveckla stadsbyggandet. Motionärerna ger dock exempel på ett förvånande enögt perspektiv och en oförmåga att se nyanserna i modernismens stadsbyggande. Miljonprogrammet kännetecknas av två faktorer, ett långt drivet industriellt byggande där både husens och stadsmiljöernas utformning anpassades efter byggtekniken, samt en långt driven trafikseparering. Detta har skapat miljöer som i vissa avseenden innehåller torftiga och otrygga offentliga rum och en struktur som ibland är svårorienterad och otrygg. Samtidigt finns stora kvaliteter. Centrumanläggningarna och den generösa mängden skolor liksom tillgången på möteslokaler är ofta stor och inte minst bostäderna är stora och med hög standard. Miljonprogrammets stadsbyggande skiljer sig också avsevärt från 1930-1950-talets ideal med hus i park.

För att kunna föra en diskussion kring var staden är på väg krävs också en kunskap kring varför andra stilideal har övergivits. Stenstaden så som den byggdes under 1800-talet var osanitär, ohälsosam och dåligt anpassad för nya transportslag som bilen. Något inte minst byggandet av centralbron visar.

Det är därför oroväckande att motionärerna så ensidigt fokuserar på en enda form av stadsbyggande. Kvarteretsstaden har många fördelar, men det är inte det slutna kvarteret i sig som skapar detta. Snarare är det tillgången på lokaler, ett sammanhängande och lättorienterat gatunät liksom hög entrétäthet som skapar dessa kvaliteter. När staden nu växer i områden med många gånger svåra förhållanden är det slutna kvarteret många gånger en mycket illa anpassad struktur som både blir dyr att bygga och skapar problem med dagvatten och respekten för naturvärden. En annan viktig aspekt av detta är också respekten för kulturhistoria och kulturvärden. I motionen lyfts Moderaternas kamp för kulturmiljövärden. Denna respekt må möjligen finnas i innerstaden men knappast för ytterstaden. När staden ska utveckla stadsdelar som exempelvis Bredäng finns knappast samma omsorg och respekt.

I motionen lyfts ett antal exploateringsområden. Dessa har behandlats i andra motioner. Sammanfattningsvis kan sägas att dessa prövas inom ramen för planprocessen och planeringen för flera av dessa pågå. I budget för 2018 finns uppdrag att genomföra markanvisningar för lägre hyra och det finns sedan tidigare ett uppdrag att utreda möjliga överdäckningar. Likaså pekas Södertäljevägen ut som ett utvecklingsområde där planeringen ska påbörjas.

I motionen lyfts behovet av nya billigare hyresrätter. Det är en ambition nuvarande majoritet delar och har också initierat projektet Stockholmshusen och även ökat allmännyttans nyproduktion. Det är i det sammanhanget anmärkningsvärt att Moderaterna vill fortsätta ombilda hyresrätter till bostadsrätter. Under det borgerliga styret i Stockholm åren 2006 till 2014 genomförde Alliansen en historisk utförsäljning av de allmännyttiga bostadsbolagens lägenheter och allmännyttans bestånd minskade med omkring 30 000 hyresrätter. Merparten av dessa lägenheter såldes genom ombildningar från hyresrätt till bostadsrätt. I synnerhet skedde dessa ombildningar i Stockholms innerstad och i närförort. Många av de lägenheter som sålts tillhörde ett äldre bestånd med lägenheter med rimliga hyror.

Att minska antalet hyresrätter minskar rörligheten på bostadsmarknaden och drabbar i längden resurssvaga hushåll. I en period där antalet hyresrätter i Stockholm antligen ökar vill alltså Moderaterna återigen minska dessa, helt emot behovet. Införandet av marknadshyror skulle också slå hårt mot resurssvaga hushåll och öka bostadskostnaderna för många stockholmare.

I motionen framförs också ett antal trafikpolitiska förslag. Trafiknämnden planerar redan och genomför utbyggnader av fler cykelbanor samt fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen. Vad gäller framkomligheten för nyttotrafiken har staden en godsstrategi ute på remiss. I stadens budget för år 2017 framgår att Stockholm ska vara en ren stad och städningen ska vara lika bra i hela staden. Stadens garanti gäller, vilket innebär att klottersanering ska ske inom 24 timmar efter anmälan. Förslagen om centralbron, en policy för stadens torg och parker samt utvecklingen av Kungsträdgården är redan besvarade i andra motioner och skrivelser.

Även om vi kan förstå missnöjet med landstingets planering och skötsel av länets kollektivtrafik och hur de möter upp befolkningstillväxten har staden tillräckliga utmaningar vad gäller investeringar av skolor, förskolor och annan samhällsservice för att det skulle vara möjligt för staden att återta ansvaret för kollektivtrafiken.

Att på sikt bilda ett läns gemensamt brandförsvarsförbund är något som vi tror är positivt för regionen och en inriktning som vi delar med motionärerna. Motionärerna lyfter fram ett förslag om att stadens bostadsbolag ska arbeta

efter en så kallad BID-modell för att stärka det lokala näringslivsarbetet. Det är i grunden positivt och något som stadens bolag redan arbetar med. I detta sammanhang kan det vara värt att konstatera att Moderaterna i sin budget för 2018 föreslår stora nedskärningar i stadens näringslivsarbete, vilket också skulle få konsekvenser för stadens möjlighet att stärka det lokala näringslivsarbetet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr och Cecilia Brinck (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Motion (2017:33) om ett modernt och hållbart växande Stockholm av Anna König m.fl. (M) bifalls.
2. Därutöver anføres följande.

Det behövs nya modeller, metoder och förenklade regler inom stadsbyggande när Stockholm växer. Glädjande nog uppfattar vi en samsyn vad gäller detta i yttrandena över motionen. Vi vill inledningsvis tacka för genomarbetade svar. Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv.

Stockholm är i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått mätt. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna. Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion.

Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill vi därför lyfta fram i särskild ordning. När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i

stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas.

Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, som även bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en väl fungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar. Vi noterar med förvåning att finansborgarrådet inte förmår se verklighetens miljonprogram och de problem och brister som finns där.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som oftast handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än enbart att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns – och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning,

värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även utanför innerstadens krets. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat så

i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle göra att ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras. Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak.

Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom City. De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Vi vill återigen lyfta fram värdet av byggherredrivna detaljplaner, det är väsentligt att fler kan vara med och bidra även i planarbetet. Vi vill även i sammanhanget påpeka att Stockholmshusen som finansborgarrådet lyfter fram inte har resulterat i några billigare hyresrätter. Det är enbart tom retorik från Socialdemokraternas sida. Avslutningsvis kan vi konstatera att Socialdemokraterna fortsätter sitt hårdnackade motstånd mot att människor i ytterstaden ska kunna äga sin bostad. Blandade upplåtelseformer är i själva verket ett viktigt verktyg för att minska bostadssegregationen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 11 april 2018

På kommunstyrelsens vägnar:

KARIN WANNGÅRD

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Markus Nordström och Lars Jilmstad (alla M) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Anna König Jerlmyr m.fl. (alla M) föreslår i en motion till kommunfullmäktige ett så kallat reformpaket för den moderna och hållbara staden. Reformpaketet syftar enligt motionen till ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

Motionärerna föreslår ett antal åtgärder som rör områden som bostadsbyggande, stadsmiljö, infrastruktur, transporter, bebyggelsestrukturer, gestaltning, planprocess, regelverk med mera.

Sammanlagt omfattar motionen 35 förslag till beslut, som innebär uppdrag främst till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och kommunstyrelsen, men även kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Stadshus AB och stadens bostadsbolag.

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Kulturnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden, samtliga stadsdelsnämnder, Stockholms Stadshus AB, Rådet till skydd för Stockholms skönhet, Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen Stockholm, Länsstyrelsen Stockholm, Naturskyddsföreningen Stockholm, Samfundet St. Erik, Stadsmuseet, Stockholms Handelskammare, Stockholms Läns Landsting, Stockholms Studentbostäder (SSSB), Villaägarna Stockholm och Yimby Stockholm. Stockholms Stadshus AB har remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder och AB Stockholmshem. AB Familjebostäder har valt att inte själva svara på remissen utan instämmer i AB Svenska Bostäders svar. Fastighetsägarna Stockholm, Hyresgästföreningen Stockholm, Naturskyddsföreningen Stockholm, Stadsmuseet, Stockholms Handelskammare, Stockholms Läns Landsting, Stockholms Studentbostäder (SSSB) och Yimby Stockholm har ej inkommit med svar.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret	13
Exploateringsnämnden	15
Fastighetsnämnden	17

Kulturnämnden	18
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	19
Stadsbyggnadsnämnden	23
Trafiknämnden	30
Bromma stadsdelsnämnd	34
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	36
Farsta stadsdelsnämnd	37
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd	39
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	40
Kungsholmens stadsdelsnämnd	42
Norrmalms stadsdelsnämnd	43
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	44
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	44
Skärholmens stadsdelsnämnd	45
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	46
Södermalms stadsdelsnämnd	46
Älvsjö stadsdelsnämnd	47
Östermalms stadsdelsnämnd	48
Stockholms Stadshus AB	50
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	51
Länsstyrelsen Stockholm	52
Samfundet S:t Erik	53
Villaägarna Stockholm	56

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm växer i snabb takt. År 2030 beräknas invånarantalet uppgå till cirka 1 150 000 personer. Jämfört med år 2016 är det en ökning med 23 procent. Stadens långsiktiga mål är att 140 000 bostäder ska byggas 2010-2030. Det är ett historiskt stort åtagande som ska genomföras med både omsorg och effektivitet. Staden ska byggas klimatsmart, socialt hållbart och med god arkitektur. Minst hälften av det som byggs ska vara hyresrätter.

Sedan år 2010 har drygt 40 000 bostäder påbörjats varav drygt 20 000 sedan år 2014. Staden har därmed nått mer än halvvägs till etappmålet om 40 000 bostäder 2014-2020. I finansborgarrådets förslag till budget för 2018 införs ytterligare ett etappmål, om 80 000 bostäder 2014-2025.

Arbetet för ett modernt och hållbart växande Stockholm sker i ordinarie plan- och budgetprocesser, utifrån ett antal centrala styrdokument och den långsiktiga visionen för staden, Vision 2040 - Ett Stockholm för alla.

En hög utbyggnadstakt ställer krav på god samordning mellan inblandande parter. För att stärka samordningen i arbetet för ett ökat bostadsbyggande finns en särskild bostadsfunktion under ledning av kommunstyrelsen och med deltagare från berörda nämnder och bolag.

Stadsbyggnadsnämnden arbetar i allt större utsträckning med löpande områdesplanering, som möjliggör en större helhetssyn och bättre samordning med andra nämnder och bolag.

I juni 2017 godkände kommunfullmäktige Riktlinjer för bostadsförsörjningen 2017-2020. Riktlinjerna grundar sig på en analys av den demografiska utvecklingen, efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar. Riktlinjerna belyser också utmaningarna med bostadsförsörjning i en snabbt växande region.

Beslut om stadens nya översiktsplan planeras i kommunfullmäktige till början av år 2018. I den kommande översiktsplanen adresseras flera av de utmaningar som motionen beskriver, såsom en bitvis gles och osammanhängande stadsstruktur. I den nya översiktsplanen identifieras tio strategiska samband som är prioriterade i arbetet för ett sammanhängande Stockholm. Genom utvecklingen av dessa samband kan tillgängligheten till stadskvaliteter samt rörelser och utbyten mellan områden öka, och den sociala hållbarheten stärkas. Enligt förslag till budget 2018 ska exploateringsnämnden i samarbete med stadsbyggnadsnämnden välja ut omkring fem prioriterade samband med god genomförbarhet som ska initieras under året.

Budgetförslaget innehåller också direktiv kring stabilt tillskott av bostäder genom större stadsutvecklingsprojekt, fortsatt fokus på prioriterade grupper, låga byggkostnader, genomförande av Stockholmshusen, samordning för utbyggnad av samhällsservice med mera.

Utvecklingen av stadens offentliga rum och infrastruktur sker utifrån ett antal styrdokument som Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, En strategisk inriktning för bättre leveranstrafik 2014-2017, Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, Grönare Stockholm – Riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden och stadsdelsnämndernas lokala utvecklingsprogram. Trafiknämnden har nyligen också tagit fram Offentliga rum – förslag på komplettering till Framkomlighetsstrategin. Dokumentet som är på remiss under hösten innehåller planeringsprinciper för utvecklingen av stadens gator, torg och andra allmänna platser till mötes- och vistelseplatser i en växande, attraktiv och hållbar stad.

Enligt förslag till budget 2018 ska nämnderna kartlägga åtgärder i den fysiska miljön som kan bidra till ökad trygghet och säkerhet, och särskilda investeringsmedel har avsatts för att dessa ska kunna genomföras.

Den snabbt ökande befolkningen i staden och länet ställer ökade kapacitetskrav inte minst på kollektivtrafiken. Överenskommelser om utbyggnad av tunnelbanan

har tecknats inom 2013 års stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingen. Stadens åtaganden består dels av medfinansiering och dels av bostadsbyggande i influensområdena till den nya tunnelbanan.

Stadsledningskontoret anser att de 35 förslag till beslut som läggs fram i motionen är av en art som bör hanteras inom ramen för stadens ordinarie processer, och enligt stadsledningskontorets uppfattning gör flera av förslagen det redan.

Stadsledningskontoret kan vidare konstatera att flera av förslagen tidigare lagts fram i enskilda motioner, och hänvisar i förekommande fall till stadsledningskontorets tidigare motionssvar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anse motionen besvarad med vad som sägs i tjänsteutlåtandet.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 oktober 2017 att exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Torbjörn Erbe m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret konstaterar att åtskilliga av de uppdrag som riktas direkt till exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i motionen om ett modernt och hållbart växande Stockholm behandlats tidigare. Motionen innehåller sammanlagt 35 olika yrkanden. Flera av dessa förslag finns också med som uppdrag i stadens budget, ett Stockholm för alla. Nedan redovisas ett utdrag ur Budget 2017.

Exploateringsnämnden ska tillsammans med stadsbyggnadsnämnden pröva nya metoder för effektiva processer såsom större generella detaljplaner och processer där detaljplaner föregår markanvisningar. Syftet är att öka volymen i bostadsbyggandet minska detaljstyrningen i detaljplanerna och skapa snabbare planprocesser.

Projektet Fokus Skärholmen fortsätter och metoden utvecklas och används i området Hagsätra-Rågsved.

En mångfald boendeformer ska etableras, och hyresrätterna ska bli fler i hela staden. Bostäder för unga, studenter och andra grupper som står långt ifrån bostadsmarknaden ska prioriteras och nämnden ska arbeta för låga byggkostnader i dessa projekt.

Nämnden ska arbeta strategiskt för att uppnå fler arbetsplatser i samband med exploatering. Där marknadsförutsättningar i Söderort finns ska kontorsarbetsplatser prioriteras högt.

I motionen föreslås kommunstyrelsen få i uppdrag att hemställa hos regeringen om att driva på för fler regelförenklingar som syftar till att underlätta byggandet av fler bostäder i Stockholm.

Exploateringskontoret är positivt till regelförenklingar som bidrar till att det byggs fler bostäder i Stockholm, så länge det inte riskerar medföra rättsosäkerhet, att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning försämras eller att enskilda och allmänna intressen åsidosätts.

Exploateringskontoret delar motionärernas uppfattning om att Plan- och bygglagen i grund och botten fungerar bra. Kontoret anser dock att bristen på arbetskraft inom byggbranschen är ett allvarligt hinder för bostadsbyggandet. Fler bostäder kräver fler som bygger.

De senaste åren har antalet bostäder i Söderort ökat. I stadens arbete med att utveckla söderort har ett viktigt mål varit att få till fler kontorsarbetsplatser. Satsningarna på Tyngdpunkt Farsta och Söderstaden spelar en viktig roll i den utvecklingen både vad gäller bostäder och arbetsplatser.

Konkurrensen på byggmarknaden ska stimuleras genom att fler mindre aktörer ges möjlighet att delta i byggandet av Stockholm. Under till exempel 2016 fattade exploateringsnämnden beslut om tilldelning av mark för 10 616 bostäder fördelade på 50 olika aktörer.

Gynnsamma ekonomiska omständigheter har bidragit till att byggtakten i Stockholm är rekordhög. Det finns idag marknadsförutsättningar för att bygga bostäder i princip i hela ytterstaden. Förutsättningarna för en fortsatt stark bostadsefterfrågan är goda de närmaste åren. På lite längre sikt finns dock risken att räntehöjningar och andra regelförändringar leder till att efterfrågan avtar.

I motionen om ett modernt och hållbart växande Stockholm föreslås stadsbyggnadsnämnden få i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag leda arbetet med att ta fram ett nytt koncept med billigare ettor för unga. Innan ett nytt koncept tas fram anser exploateringskontoret att det finns anledning till att först utvärdera konceptet Snabba Hus d.v.s. mobila hyresrätter för unga.

Hur bostadsbehovet bland ekonomiskt svaga hushåll ska tillgodoses är en stor utmaning. Att skapa fler bostäder utan att de som behöver dem har möjlighet att efterfråga dem riskerar att leda till ett överskott på bostäder samtidigt som det råder bostadsbrist. Trots att staden själva bedriver ett aktivt och ambitiöst arbete inom området menar kontoret att det framför allt är statliga åtgärder som krävs för att svaga hushåll ska kunna lösa sitt bostadsbehov.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 oktober 2017 att fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lisa Fuglesang (KD) som instämde i Moderaternas förslag.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Motionen tar upp 35 olika förslag som enligt motionärerna skulle leda till *ett modernt och hållbart växande Stockholm*. Intentionen i motionen är att påskynda bostadsbyggandet, utöka och tillgängliggöra kollektivtrafiken samt skapa ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat. Då motionen primärt riktar sig till kommunstyrelsen och de förvaltningar inom staden som handhar frågor kring bostadsbyggandet och bostadsmålet har kontoret valt att svara för de punkter i paketet som direkt ingår eller på annat sätt berör dess uppdrag enligt nedan:

5. *"Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att öka planläggningen av mark i Stockholms stad genom att tillåta byggherredrivna planprocesser"*

Kontoret anser att försök i denna riktning kan vara värt att analysera vidare men ser samtidigt en risk i att helhetsbilden och det för staden på aggregerad nivå bästa riskerar att bli lidande av ett sådant förfarande. Viktiga värden som exempelvis förskolor, en bredare trottoar eller en stor park riskerar åsidosättas om den privata sektorn styr detaljplaneprocessen och kommunen enbart har översiktsplanen som verktyg. Det finns en inbyggd problematik med översiktsplanens bristande juridiska status då den inte är bindande även om den representerar den politiska viljan och en önskad framtida utveckling. Om detaljplaneringen övertas av den privata sektorn riskeras allt fler och större avsteg från översiktsplanen göras över tid, varför frågan noga bör utredas innan eventuellt verkställande.

12. *"Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, på lämpliga platser i såväl innerstaden som ytterstaden, planera för mer klassisk arkitektur"*

Motionen framhåller vikten av att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns, en uppfattning som kontoret delar med motionärerna. En stad som värnar om och bevarar dess arkitektoniska gestaltning bidrar till välmående hos dess invånare samt inbjuder till såväl turistbesök som långvariga etableringar av företag.

13. "Berörda nämnder ges i uppdrag att gemensamt utarbeta en policy för ett enhetligt uttryck för stadens torg och parker med bäring på såväl permanenta som tillfälliga anordningar"

Detta förslag har tidigare besvarats av kontoret i remissvar på *Motion (2017:3) om en policy för stadens torg och parker. Remissvar* (dnr. 1.6-094/2017).

Fastighetskontoret anser att torgen har en stor potential att utvecklas till att bli en aktiv mötesplats, inte minst i ytterstaden. Torgens sociala betydelse har också på senare år kommit att öka i takt med att behovet av fler mötesplatser i det offentliga rummet efterfrågats. Regleringen av torgen med torgstadgan och upplåtelse med polistillstånd kan, och bör, utvecklas ytterligare. För att utveckla torghandeln och uppnå ett effektivt nyttjande och effektiv drift av torgen har fastighetsnämnden och trafiknämnden i enlighet med budget 2017 fått i uppdrag att, i dialog med handlarna, se över torgstadgan samt utreda hur regelverket kan underlätta för torghandel på fler torg och ökad nyttjandegrad av torgen.

Utöver vad som är angivet i punkterna så ställer sig kontoret positivt till motionärernas förslag om att i ökad utsträckning nyttja grönska och vatten för förbättrande av stadsklimatet samt mildra klimatförändringar. Kontoret arbetar redan idag med tillskapande av nya gröna ytor vid större investeringar.

Kulturnämnden

Kulturnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 september 2017 att som svar på remissen överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Sophia Granswed m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Kulturförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen uppskattar motionärernas utförliga beskrivning av att nya modeller, metoder och regler inom stadsbyggnadssektorn behövs för att skapa en långsiktigt hållbar stad. Förvaltningen instämmer i stora drag med motionens förslag på åtgärder men har synpunkter avseende några av förslagen.

Förvaltningen delar inte motionärernas åsikt om att ett ökat privat ägande och inflytande inom stadsbyggnadssektorn skapar ett mer diversifierat bostadsbyggande med olika upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar eller prisbilder. Förvaltningens erfarenhet är att det behövs en tydlig målbild och vision samt styrmedel från det offentliga för att skapa kvalitativa bostäder för samhällets samtliga segment. Förvaltningen ser ett större offentligt inflytande som nödvändigt för att åtgärda bostadssegregationen, skapa sammankopplade och trygga stadsmiljöer samt

tillskapa billiga hyresrätter. Det samma gäller när detaljplaneringen öppnas upp för privata aktörer. Förvaltningen anser att staden då riskerar att förlora kontrollen och ägandeskapet över stadsbyggnadsprocessen vilket kan förhindra ett långsiktigt hållbart stadsbyggande.

Däremot ställer sig förvaltningen mycket positiv till framtagandet av detaljplaner innan markanvisning just för att kunna styra processen och förädla marken efter kommunens egna mål och visioner. Ett dylikt förfarande bör även vara ekonomiskt hållbart eftersom markpriserna ökar när marken detaljplaneras. Förvaltningen är även positiva till att skapa nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. Förvaltningen instämmer i att det är av yttersta vikt att tillskapa fler arbetstillfällen, särskilt i söderort. Det låter även positivt att tillskapa nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen.

Förvaltningen ser positivt på att parker och grönområden utvecklas och bevaras och ser ett stort behov av att nya parker byggs i takt med att stadsdelen växer och det befintliga strategidokumentet Grönare Stockholm är ett verktyg för detta.

Förvaltningen ser dock en tydlig målkonflikt i att å ena sidan bygga många nya bostäder på kort sikt för att stävja bostadsbristen, och att å andra sidan bygga socialt och ekologiskt hållbara stadsdelar med hög kvalitet. Det är av stor vikt att de kvalitetshöjande faktorerna inte hastas bort när många nya bostäder ska byggas på kort tid. Därför avråder förvaltningen förslaget att sänka kvalitetskraven för uppförandet av nya bostäder.

Förvaltningen anser därutöver att det krävs ett varierat utbud av bostäder, av olika upplåtelseformer, storlek och pris för att skapa en stad för alla. Förvaltningen anser att hyresreglering kan fungera som ett verktyg för att skapa möjlighet för samhällets samtliga segment att ha råd med en bostad i Stockholm. Förvaltningen anser slutligen att Stockholms stad som kommun har stora möjligheter att som markägare och genom planmonopolet påverka samhällsbyggnadsprocessen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen kommenterar nedan endast de reformförslag som har beröring med förvaltningens bevakningsområde. Reformförslagen står med kursiv stil och är

numrerade i enlighet med motionen. Övriga förslag finns att läsa i själva motionen, bilaga 1.

3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att utreda markförhållandena på Loudden inför kommande bostadsexploatering.

Miljöförvaltningen har tagit fram ett miljöunderlag för planprogrammet för Loudden, vilket förvaltningen gör för alla detaljplaner och program. I detta redovisar förvaltningen kända fakta kring markföreningar, samt vilka frågor som förvaltningen anser behöver utredas vidare.

En sammanställning av markföreningssituationen på Louddens oljehamn har redan gjorts på uppdrag av Stockholms stad genom Exploateringskontoret och Stockholms hamn AB.

Sanering av markföreningar har påbörjats av ett par verksamhetsutövare i området, för att uppnå Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning, MKM. Sådana arbeten ska, enligt 10 kap. miljöbalken, anmälas till tillsynsmyndigheten innan de påbörjas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden/-förvaltningen granskar anmälan och meddelar, vid behov, beslut om ytterligare försiktighetsmått. Förvaltningen bedriver därefter tillsyn över att arbetena genomförs i enlighet med det beslut som meddelats i det enskilda ärendet.

Staden kommer att sanera marken ytterligare så att platsspecifika riktvärden, kopplade till den planerade markanvändningen, uppnås. Platsspecifika riktvärden har tagits fram i samråd med miljöförvaltningen och i enlighet med övriga riktvärden för Norra Djurgårdsstaden. Miljöförvaltningen har, som redan nämnts, tillsyn över saneringen och saneringsanmälan har inkommit för de delar av området där sanering påbörjats.

I planprocessen ansvarar stadsbyggnadskontoret för att erforderliga utredningar görs. Dessa utförs vanligen av konsulter anlitate av aktuell byggherre eller av exploateringskontoret. Det ingår inte i miljöförvaltningens uppdrag att utföra sådana utredningar i planprocessen. Förvaltningen bistår dock vid behov med kompetens vid beställning, samt tolkning av utredningar.

4. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att öka exploateringsgraden i kollektivtrafiknära lägen. Dessa lägen är attraktiva för många människor, då det är enkelt att ta sig till och från arbete eller fritidsaktiviteter. Detta gäller även för andra attraktiva lägen, som vid stadens brofästen eller i större stadsutvecklingsområden. I dessa lägen kan många gånger en högre och tätare stad tillåtas.

Miljöförvaltningen är generellt positiv till att exploateringsgraden ökas i kollektivtrafiknära lägen, eftersom detta ökar möjligheten till miljövänliga transporter. I vissa lägen kan det dock vara olämpligt p.g.a. andra miljöfaktorer som höga luftföroreningshalter, bullerstörningar eller värdefull naturmiljö. Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen har dessutom en nära koppling mellan bostadsbyggande och nybyggd kollektivtrafik.

6. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att ta fram en strategi för att fasa in en arbetsordning där mark i större omfattning planläggs innan markanvisning sker.

Miljöförvaltningen är positiv till förslaget, eftersom det finns större möjligheter att beakta olika miljöaspekter när staden detaljplanerar före markanvisning till specifika projekt. Det har också uttalats i förslaget till översiktsplan m.m. Men det kan vara svårt att hinna ställa om till god planberedskap när bostadsbyggandet är så högt som det är nu.

7. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att i högre utsträckning arbeta med slutna kvarter i detaljplaner, i syfte att öka såväl stadsmässighet som trygghet i staden.

Miljöförvaltningen anser att bebyggelseutformning ska anpassas till de lokala förutsättningarna på respektive plats. Ibland kan slutna kvarter vara positiva ur miljösynpunkt, t.ex. för att få god ljudmiljö i bullerutsatta lägen, och ibland kan det vara negativt ur miljösynpunkt, t.ex. där ekologiska spridningszoner behöver behållas genom ett bostadsområde.

8. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att revidera programmet för Bagarmossen – Skarpnäck utifrån inriktningen med en exploatering om ytterligare 2 000 bostäder jämfört med nuvarande programförslag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden avstyrkte en motion med samma förslag 2016-04-12 p. 19. Miljöförvaltningen anser att nuvarande program är väl avvägt med 2 500 bostäder. I programarbetet har noggranna studier och bedömningar gjorts för att utveckla stadsdelen på ett långsiktigt hållbart sätt. Exempelvis har skogsområdet mellan Bagarmossen och Skarpnäck bevarats som naturmark, eftersom det har mycket höga rekreativa och ekologiska värden. Skogsområdet används flitigt av boende i både Bagarmossen och Skarpnäck och det ska utvecklas till en gemensam stadspark enligt programmet och därmed bidra med ytterligare sociala funktioner. Skogen har höga naturvärden i sig, men fyller framförallt en viktig funktion i stadens övergripande ekologi eftersom det ingår i Stockholms gröna infrastruktur. Nuvarande program för Bagarmossen – Skarpnäck innebär en kraftig förtätning av området och genomförandet har knappt påbörjats. Miljöförvaltningen avstyrker därför förslaget.

10. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att, i samverkan med stadsbyggnadsnämnden, påbörja planeringen av omkring 4 000 nya bostäder mellan Gubbängen och Skarpnäck.

Miljöförvaltningen är osäker på vilka ytor som avses och kan därför inte bedöma förslaget.

11. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, i samarbete med exploateringsnämnden utreda förutsättningarna för att utveckla Tyngdpunkt Farsta med ytterligare 1 000 bostäder vid och intill sjön Magelungen.

Naturmarken vid sjön Magelungen ingår i ett kärnområde inom Stockholms gröna infrastruktur. Längs vissa sträckor är det också strandskydd. Inom denna värdefulla naturmark pågår redan planering för 750-1000 lägenheter. En avvägning

mellan exploatering och naturvärden respektive rekreativa värden har gjorts och miljöförvaltningen avstyrker därför ytterligare intrång i naturmark.

15. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att upprätta en handlingsplan, kopplad till såväl Den gröna promenadstaden som Vision City 2040, i syfte att öka möjligheterna till stadsodling på stadens befintliga och tillkommande tak och fasader.

Miljöförvaltningen är positiv till en handlingsplan för ökad stadsodling, eftersom sådan odling kan bidra till ett flertal ekosystemtjänster. Odlingar kan t.ex. bidra till biologisk mångfald i form av blommor och insekter, möten, gemenskap och sinnliga upplevelser för stadens invånare, samt naturpedagogik för både barn och vuxna.

19. Exploateringsnämnden ges, tillsammans med andra berörda nämnder, i uppdrag att genomföra en grundlig utredning i syfte att tunnelförlägga den del av centralbron som hanterar biltrafik.

Miljöförvaltningen ställer sig positiv till en tunnelförläggning av centralbron ur miljösynpunkt, eftersom detta skulle ha flera positiva miljöeffekter som t.ex. mindre buller och luftföroreningar på denna centrala plats. Detta måste dock vägas mot tekniska möjligheter och kostnad och det är tveksamt om det är tekniskt möjligt.

20. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för att överdäcka två delar av Södertäljevägen. Dels sträckan från Liljeholmsbrons södra del ned mot Nybodahöjden, dels på sträckan mellan Västertorp och Fruängen. Marken öster om Södertäljevägen vid Årstadal har varit föremål för diskussion om möjligheterna till överdäckning. Överdäckningarna kan möjliggöra omkring 3 000 nya bostäder samt service, kontor och hotell, och genomföras i etapper.

Miljöförvaltningen är positiv till att sträckan Liljeholmsbron – Nybodahöjden längs Södertäljevägen ses över. Vid förtätning av området med bostäder måste hänsyn bl.a. tas till höga bullernivåer och höga halter av luftföroreningar, samt det strategiskt viktiga, men svaga ekologiska sambandet från Årstaskogen västerut mot Gröndal. Detta kan eventuellt göras genom en överdäckning, men det kan även lösas på andra sätt.

Miljöförvaltningen är positiv till att E4:an överdäckas, t.ex. vid Västertorp – Fruängen, eftersom detta kan ge förbättrad luft- och ljudkvalitet i närområdet och förutsättningar för fler bostäder. Förvaltningen föreslår att en sådan överdäckning också utformas så att Stockholms gröna infrastruktur stärks, t.ex. genom att knyta ihop värdefull naturmark på respektive sida av E4 med anlagd naturmark på delar av överdäckningen.

24. Trafiknämnden ges i uppdrag att planera för en utbyggnad av fler cykelbanor samt fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen.

Miljöförvaltningen är positiv till att det byggs ut fler cykelbanor och cykelparkeringar.

25. Trafiknämnden ges i uppdrag att uppdatera stadens framkomlighetsstrategi i syfte att öka tillgängligheten och framkomlighet för transporter och varuleveranser. Det kan handla om att öka tillsynen på lastzoner, införa fri leverans under kvällar

och nätter samt se över vilka enkelriktningar som skapar större trafikflöden än de förhindrar.

Miljöförvaltningen är positiv till att efter noggrann prövning införa leveranser under kvällar och nätter på vissa platser i staden, under förutsättning att riktvärden för buller kan klaras. Miljöförvaltningen deltar i ett projekt kring nattleveranser som drivs av trafikkontoret. Förvaltningen är däremot negativ till att införa fria leveranser under kvällar och nätter, eftersom leveranser ofta orsakar bullerstörningar för närboende både vid transport och lastning och lossning, vilket exempelvis kan medföra sömnstörningar.

32. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen om att driva på för fler regelförenklingar som syftar till att underlätta byggandet av fler bostäder i Stockholm.

I motionen exemplifieras regler som behöver förändras med avseende på strandskydd, bullerregler och riksintressen.

Strandskyddet syftar enligt 7 kap. 13 § miljöbalken till att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden för Stockholmare och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Detta är värden som är högt skattade i Stockholm och därför bör värnas. Det är just i orter med högt bostadstryck som denna lagstiftning är extra betydelsefull. Miljöförvaltningen avstyrker därför förslaget om att strandskyddet ska försvagas.

Miljöförvaltningen avstyrker också förslaget till ytterligare urholkningar av reglerna kring buller, eftersom de redan nu har försvagats till den grad att det riskerar ge hälsoeffekter enligt forskare. Förvaltningens bedömning är att nuvarande nya lagstiftning är utformad på ett sådant sätt att det går att bygga bostäder i de allra flesta miljöer, även de mycket bullerutsatta, om bebyggelsen utformas på rätt sätt. Förvaltningens bedömning är att detta gällde även innan den senaste ändringen av Trafikbullerförordningen som trädde ikraft 1 juli 2017.

Däremot anser förvaltningen att staden bör uppvakta riksdagen om att särkrav (krav som går utöver gällande lagar och föreskrifter) kan ge positiva effekter, eftersom dessa kan driva den tekniska utvecklingen framåt i de delar av landet där det finns hårt exploateringsstryck och goda ekonomiska förutsättningar.

34. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen om att göra Stockholms stad till pilotkommun för undantag av byggregler under en period på fem år.

Många av de byggregler som finns syftar till att det byggs hälsosamma bostäder och att den negativa miljöpåverkan blir acceptabel. Miljöförvaltningen bedömer att det föreligger stora risker med att ta bort regelverket och avstyrker därför förslaget.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret besvarar de förslag som är direkt vända till stadsbyggnadsnämnden samt fyra förslag som är vända till kommunstyrelsen men som särskilt berör stadsbyggnadsnämnden.

Förslag 2 "Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att påbörja planläggning av Loudden, innehållande omkring 10 000 nya bostäder, minst 2 500 arbetsplatser samt Sveriges högsta byggnad." samt förslag 30 "Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen om att vidta nödvändiga åtgärder för att möjliggöra en modern och hållbar stadsdel på Loudden enligt inriktningen ovan."

Kontoret delar motionärernas ambition om att det är önskvärt att exploatera och utveckla Loudden. Detta utvecklas mer i kontorets svar på "Om en ny stadsdel på Loudden. Motion (2017:31) från Anna König Jerlmyr och Joakim Larsson, båda (M)."

I svaret på motion (2017:31) lyfts bland annat att planeringen för stadsdelen pågår inom ramen för Norra Djurgårdsstaden som Loudden är en viktig del av och att kontoret delar bilden av att riksintressen ibland kan komplicera stadsbyggnadsprocessen.

Att i dagsläget utmana gällande regelverk bedömer kontoret skulle förlänga arbetet, med risk för att exploateringen inte kommer att kunna inräknas i de 140 000 nya bostäderna som staden åtagit sig att bygga. Kontoret ser positivt på att även med nu gällande regler uppnå bostadsmålet om 140 000 nya bostäder till 2030.

Förslag 4 "Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att öka exploateringsgraden i kollektivtrafiknära lägen. Dessa lägen är attraktiva för många människor, då det är enkelt att ta sig till och från arbete eller fritidsaktiviteter. Detta gäller även för andra attraktiva lägen, som vid stadens brofästen eller i större stadsutvecklingsområden. I dessa lägen kan många gånger en högre och tätare stad tillåtas."

Kontoret instämmer i vikten av att ha ett effektivt markutnyttjande och tillvarata stadens kollektivtrafiknära lägen. Stockholms stads förslag till ny översiktsplan utgår från att planera för täthet och blandade funktioner så att gång-, cykel och kollektivtrafik blir de självklara valen. Samspelet mellan planeringen av bebyggelse och trafik är viktigt för att utveckla hög tillgänglighet och goda livsmiljöer på en begränsad yta. En hög exploateringsgrad i kollektivtrafiknära lägen stämmer även

väl överens med stadens åtaganden inom Stockholms- och Sverigeförhandlingen. En hög exploateringsgrad, särskilt i kollektivtrafikhäna lägen, är en förutsättning för att uppnå målen om 140 000 bostäder till 2030.

Utifrån inriktningen i översiktsplanen kommer kontorets områdesplanering och detaljplanering ta vid för att uppnå en hög exploateringsgrad i kollektivtrafikhäna lägen, vid brofästen och i större stadsutvecklingsområden där så bedöms motiverat.

Förslag 5 ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att öka planläggningen av mark i Stockholms stad genom att tillåta byggherredrivna planprocesser.”

En hög takt i planläggningen är avgörande för att uppnå stadens mål om 140 000 nya bostäder till 2030. Idag tar byggaktörer, vid planläggning på privat mark, fram en stor del av de planeringsunderlag som behövs i planprocessen. Om staden själv är markägare informerar stadsbyggnadskontoret handläggaren på exploateringskontoret vilka planeringsunderlag som behöver tas fram.

Stadsbyggnadskontorets uppgift är utifrån framtagna planeringsunderlag och inkomna synpunkter göra en avvägning och hantera motstående intressen. Kontorets bedömning är att det finns en risk att överklagandena skulle öka ifall kontoret inte uppfattas som en opartisk myndighet vid intresseavvägningar. Myndighetsrollen omfattar inte bara besluten utan även att beredningen av ärendena ska vara opartisk och fri från jäv.

Kontoret ställer sig utifrån detta tveksamma till om planprocessen skulle effektiviseras genom att tillåta byggherredrivna planprocesser.

Förslag 6 ”Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att ta fram en strategi för att fasa in en arbetsordning där mark i större omfattning planläggs innan markanvisning sker.”

Kontoret delar synen på att planläggning innan markanvisning kan vara en lämplig arbetsform och av förslaget till ny översiktsplan lyfts detta samt att generella detaljplaner kan vara en lämplig arbetsform vid planering av stadsutvecklingsområden. I Fokus Skärholmen arbetas med planläggning innan markanvisning.

Detta utvecklas mer i kontorets svar på Planläggning innan markanvisning. Motion (2017:4) från Joakim Larsson (M) som behandlar dessa frågeställningar. I motionssvaret lyfts bland annat flera ekonomiska frågeställningar som att kommunen behöver ligga ute med alla kostnader för planeringen om detaljplanen görs innan markanvisning. Samt att om inte alla genomförande aktörer deltar riskeras kostnadsfördyringar i genomförandet av allmän plats samt att staden får sämre betalt för byggrätterna om dessa är svårare att genomföra.

Förslag 7 ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att i högre utsträckning arbeta med slutna kvarter i detaljplaner, i syfte att öka såväl stadsmässighet som trygghet i staden.” samt förslag 12 ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, på lämpliga platser i såväl innerstaden som ytterstaden, planera för en mer klassisk arkitektur.”

Kontoret anser att slutna kvarter och så kallad klassisk arkitektur ofta skapar goda förutsättningar för bra stadskvaliteter. Detta utvecklas mer i kontorets svar på

motion (2016:100) av Joakim Larsson (M) och Sten Nordin (M) om nya bostäder med klassisk arkitektur.

I detta svar lyfts bland annat: ”Stadsbyggnadskontoret anser att slutna kvarter likt stenstadens utbyggnad på slutet av 1880-talet kan ge höga och stadsmässiga kvaliteter både i innerstaden och i ytterstaden. Det är dock viktigt att varje plats enskilda förutsättningar får vara styrande vid all stadsplanering gällande planmönster, gatustruktur och gestaltning av enskilda byggnader. Mycket av den bebyggelse som nu planeras är komplement i befintliga miljöer. I dessa fall är det viktigt att tolka alla delar till en helhet och sett i ett samtida sammanhang. Det innebär att det är svårt att entydigt sträva efter en viss typologi t. ex. klassisk kvartersstad utan risk att förstöra miljöer med andra karaktärer.”

Förslag 8 ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att revidera programmet för Bagarmossen – Skarpnäck utifrån inriktningen med en exploatering om ytterligare 2 000 bostäder jämfört med nuvarande programförslag.”

Kontoret delar bilden av att det finns stora stadsutvecklingsmöjligheter i stadsdelarna men anser att fokus i närtid bör ligga på att genomföra det beslutade programmet och att man därefter får utreda eventuella ytterligare exploateringar. Mer utvecklat svar finns i kontorets svar på motion (2016:6) av Kristina Lutz (M) om sambandet Bagarmossen – Skarpnäck.

I detta svar lyfts bland annat: ”Kontorets bedömning är att exploateringen nu är väl avvägd i förhållande till mål, riktlinjer och strategier som anges i stadens styrdokument och planeringsunderlag. Kontoret bedömer att programmet efter ett antal mindre bearbetningar och kompletteringar kan godkännas av stadsbyggnadsnämnden och detaljplanearbetet kan starta. Med en planprocess på ca 1½-2år bör första byggstart kunna ske 2018.”

Förslag 9 ”Exploateringsnämnden ges i uppdrag att, i samverkan med stadsbyggnadsnämnden, ta ett helhetsgrepp på Rinkeby, Bromsten, Tensta och Spånga i syfte att planlägga och anvisa mark för omkring 5 000 nya bostäder.”

Kontoret instämmer i behovet av helhetssyn och i planeringen ta helhetsgrepp på större områden vilket görs inom ramen för översikts- och områdesplaneringen. I förslaget till ny översiktsplan finns lokala utvecklingsmöjligheter redovisade för samtliga stadsdelar.

Kontoret bedömer utvecklingsmöjligheterna som goda i stadsdelarna. För närvarande pågår planering för ca 3000 lägenheter i stadsdelarna och utöver detta finns ca 1300 lägenheter i lagakraftvunna planer, varav ca 1000 är under uppförande dvs sammanlagt drygt 4000 lägenheter. Stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret konstaterar att det dessutom finns en relativt stor potential till ytterligare förtätning både på stadens mark och på privata fastigheter inom befintlig bebyggelsestruktur.

Förslag 10 ”Exploateringsnämnden ges i uppdrag att, i samverkan med stadsbyggnadsnämnden påbörja planeringen av omkring 4 000 nya bostäder mellan Gubbängen och Skarpnäck.”

Kontoret ställer sig i grunden positiv till förslaget, ett mer utvecklat svar finns i svaret på motion (2016:56) av Kristina Lutz (M) om 4 000 nya bostäder mellan Gubbängen och Skarpnäck för ett mer utförligt svar.

I detta svar lyfts bland annat:

”En exploatering av ytorna mellan Gubbängen och Skarpnäck och längs Örbyleden och Tyresövägen skulle passa väl in med den utveckling som sker i området, samt ligger i linje med områdes- och översiktsplaneringen. Till exempel finns pågående arbete rörande Sköndals industriområde, i Hökarängen, på östra Gubbängsfältet och i Stora Sköndal, där bara det senare projektet kan innebära ett tillskott på mellan 4000 och 5000 bostäder. Till detta kommer programmet för tyngdpunkt Farsta och projekten i bland annat Teliaområdet, Klockelund och Perstorp, som sammanlagt förväntas resultera i cirka 5000 bostäder. Det finns dessutom ytterligare möjligheter att bygga om Gubbängsmotet.

Ett eventuellt framtida arbete skulle behöva fokusera bland annat på lämplig exploateringsgrad, hur ny bebyggelse kan integreras med idrottsverksamheterna i området, riskfrågor som transport av farligt gods, samt på hur behovet av förskolor och skolor skulle påverkas av ett ytterligare tillskott av bostäder.”

Förslag 11 ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, i samarbete med exploateringsnämnden utreda förutsättningarna för att utveckla Tyngdpunkt Farsta med ytterligare 1 000 bostäder vid och intill sjön Magelungen.”

Kontoret anser i likhet med förslaget att Tyngdpunkt Farsta har en mycket stor potential. Programmet för Farsta utgår från en strategi kring hur Farsta skulle kunna kompletteras med ytterligare mycket omfattande bebyggelse, nästan en fördubbling av antalet bostäder. Förslaget tar sikte på ett genomförande fram till år 2030.

När det gäller projekt utmed Magelungen kan kontoret, bla utifrån pågående detaljplanering för Magelungens strand, konstatera att möjligheten att bygga i nära anslutning till vattnet till stor del förhindras av nuvarande strandskyddslagstiftning. Skall bebyggelse längs Magelungen vara möjlig att studera i dagsläget måste den alltså ligga minst 100 meter från vattnet. Ett stort antal platser som ligger utanför denna linje har redan markerats som utbyggnadsområden i programmet för Tyngdpunkt Farsta. Kontoret anser att resurseffektivast i närtid är att fokusera på genomförandet av de redan identifierade stora stadsutvecklingsmöjligheterna.

Förslag 15 ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att upprätta en handlingsplan, kopplat till såväl *Den gröna promenadstaden* som *Vision City 2040*, i syfte att öka möjligheterna till stadsodling på stadens befintliga och tillkommande tak och fasader.”

Kontoret instämmer i att det är önskvärt att öka möjligheterna till stadsodling och att detta bör bejakas i hela staden då det tillför staden många kvaliteter. Av riktlinjerna i Grönare Stockholm framgår bland annat att staden ska ta tillvara medborgarnas kunskap och engagemang både i vardagen och vid förändringsprocesser.

Berörda förvaltningar arbetar med möjligheterna att få in mer grönska i de täta delarna av staden, på tak och väggar såväl som gator och torg. I t.ex.

samrådsförslaget till program för City, är ”Ett grönare City med fler bostäder” ett av sju utvecklingsområden och ”Planera för högre inslag av grönska genom kompletteringar i kvarteren och på stadens offentliga platser” en av riktlinjerna.

Även om stadsodling generellt inte kan eller behöver regleras i detaljplan anser kontoret att frågan om var och vilken typ av stadsodling bäst diskuteras och utreds i ordinarie planprocess, då så bedöms relevant, och att det inte finns behov av att ta fram en handlingsplan för detta.

Förslag 16 ”Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att planlägga och markanvisa fler små bostäder i Stockholm stad.” samt förslag 18 ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och bolag, leda arbetet med att ta fram ett nytt koncept med billigare ettor för unga. Inom ramen för uppdraget ska stadsbyggnadsnämnden även se över möjligheterna att prioritera detaljplaner där smålägenheter ingår, utan att det minskar genomförandet av den totala planerade bostadsvolymen i staden.”

Kontoret instämmer i att det behövs fler små bostäder men även att det är viktigt med en blandning av storlekar och upplåtelseformer. Staden har under senaste tiden markanvisat ett stort antal små lägenheter. Stadsbyggnadskontoret planlägger det som exploateringsnämnden markanvisar.

Både Stockholmshuset och Snabba hus är lyckade koncept och eventuella ytterligare initiativ på området bör ske i samarbete med allmännyttan som även bör driva arbetet.

Förslag 19 ”Exploateringsnämnden ges, tillsammans med andra berörda nämnder, i uppdrag att genomföra en grundlig utredning i syfte att tunnelförlägga den del av Centralbron som hanterar biltrafik.”

Kontoret instämmer i att en eventuell tunnelförläggning av Centralbron är något som skulle behöva utredas grundligt om det blir aktuellt. Kontoret har nyligen besvarat motionen Om att lägga ned Centralbron i en tunnel. Motion (2017:27) från Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck, alla (M).

I detta svar lyfts bland annat:

”Kontoren konstaterar att genomförbarheten och kostnaderna måste utredas grundligt. Kostnaderna för projektet måste därför noga avvägas mot kostnader och nytta för andra projekt.

Exploateringskontoret har påbörjat ett arbete med att kartlägga möjliga överdäckningar av trafikinfrastrukturen. Med utgångspunkt i den bör man utreda var nedgrävning eller överdäckning är mest angeläget och som har en mycket positiv påverkan på möjligheterna att utveckla staden.”

Förslag 32 ”Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen om att driva på för fler regelförenklingar som syftar till att underlätta byggandet av fler bostäder i Stockholm.”

Kontoret anser att utifrån ett mer övergripande perspektiv behövs en viktig form av regelförenkling – och det är att genomföra en bred och djup parlamentarisk utredning som i möjligaste mån återställer överblickbarheten, stabiliteten och

systematiken i PBL-systemet, vilken i sin tur är kopplad till tillämpningen av annan speciallagstiftning.

Detta då de senare årens ständiga lagändringar inom plan- och bygglagstiftningen medfört att regelsystemet upplevs alltmer överblickbart. Noterbart är också att det rör sig om ett 30-tal ändringar bara i PBL sedan år 2010. Vilket i sin tur skapar stor rättsosäkerhet i myndighetsutövning och i övrigt, för såväl kommuner, byggbolag som berörd allmänhet/fastighetsägare.

Regeringens och lagstiftarens olika åtgärder för att förenkla PBL upplevs inte heller lätt till några egentliga förenklingar vid handläggningen av ärenden, utan har snarare lett till ökade oklarheter på flera områden

Det råder även oklarheter avseende t.ex. vem som ska anses vara känd sakägare. I anslutning till detta har lagstiftaren inte lyckats skriva en hanteringsordning för kommunikation och expediering av lovbeslut – vilket i sin tur medför att det svårligen kan fastställas när och om lovbesluten vinner laga kraft.

Genom nya ”förenklingar” har lagstiftaren medvetet gått från en förhandskontroll av byggandet till att tillsyn ska bedrivas i efterhand – vilket förstås innebär ökade tillsynsinsatser för byggnadsnämnderna

Ständiga lagändringar i så kallat förenklingssyfte rycker i någon mening sönder PBL-systematiken och påverkar efterföljande/parallella prövningar enligt annan speciallag på fastighetsrättens område - och medför ett ökat behov av rådgivning samt överadministration, istället för konkret ärendehandläggning.

Även om Boverket under senare tid förbättrat sin information och vägledning, kan man hävda att de alltför grunda och för snabba utredningsbrister/lagändringar som genomförts på PBL-området ställer till med svåra tolknings-/tillämpningsproblem av regelverket, dvs. för tillämpande tjänstemän och byggnadsnämnder. Vilket ständigt visar sig i överklagade ärenden och mål – efter Attefalls reglering har exempelvis grannar getts talerätt på konventionsrättslig basis – trots att de i lagstiftningsarbetet inte var tänkt att grannar skulle kunna överklaga startbesked.

Även senaste förslaget att reducera bygglovavgifterna visar att statsmakten inte riktigt beaktar underliggande bestämmelser då 10-veckorsfristen för lovhandläggning egentligen bara avser kommersiella aktörer ansökningar och inte då privatpersoner är sökande (enligt tjänstedirektivet).

Förslag 34 ”Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen om att göra Stockholms stad till pilotkommun för undantag av byggregler under en period på fem år.”

Kontoret utvecklar svaret på detta förslag i besvarandet av Om att göra Stockholm till en pilotkommun för undantag av byggregler. Motion (2017:22) från Anna König Jerlmyr m.fl. alla (M).

I detta svar lyfts bland annat att regeringen i februari 2017 tillsatte en kommitté med uppdrag att genomföra en systematisk och grundlig översyn av 8 och 10 kap. plan- och bygglagen, 3–5 och 7 kap. plan-och byggförordningen, Boverkets byggregler, Boverkets föreskrifter om tillämpning av europeiska

konstruktionsstandarder och de standarder dessa hänvisar till. Med hänvisning till den pågående utredningen föreslår stadsbyggnadskontoret att förslag på undantag som tas upp i motionen överlämnas över till kommittén för vidare analys innan beslut om genomförande fattas.

Förslag 35 ”Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen om att utreda möjligheterna till ändringar i Plan- och bygglagen på så vis att en administrativ avgift kan tas ut för varje enskilt överklagande.”

Kontoret har besvarat Remiss av betänkandet: Effektiv och rättssäker PBL-överprövning (SOU 2014:14). Utredningen ansåg inte att fördelarna att införa en överklagandeavgift övervägde nackdelarna. Kontoret instämmer i utredningens övervägande i denna del.

Kontorets förslag till beslut

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner och överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 följande.

1. Trafiknämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret konstaterar att stadens inriktning är att 140 000 nya bostäder ska byggas mellan åren 2010 och 2030 och att trafikkontoret spelar en central roll i detta arbete eftersom ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att bostads- och arbetsmarknader ska fungera i den växande staden.

Tät- och funktionsblandad bebyggelse är gynnsamt för hållbara transporter. Staden planerar därför för bostäder i blandade och täta miljöer nära kollektivtrafik och prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet.

Nedan kommenteras särskilt de föreslagna uppdrag som är ställda till eller berör trafiknämnden. Frågan om huvudmannaskapet för kollektivtrafiken har bäring på trafikfrågor men är en fråga som trafiknämnden inte rör över, och dessutom riktad till kommunstyrelsen. Den lämnas därför okommenterad i detta tjänsteutlåtande.

Berörda nämnder ges i uppdrag att gemensamt utarbeta en policy för ett enhetligt uttryck för stadens torg och parker med bäring på såväl permanenta som tillfälliga anordningar.

I tjänsteutlåtande till trafiknämnden 2017-08-31 angående motion (2017:3) av Joakim Larsson (M) om en policy för stadens torg och parker, framgår att trafikkontoret delar motionärens syn att våra parker och torg är viktiga offentliga platser. Trafikkontoret bedömde i tjänsteutlåtanden att det pågående program- och visionsarbetet och samarbetet med berörda förvaltningar kommer att leda till en utveckling av Kungsträdgården (parken tas särskilt upp som exempel i motionen) som ligger i linje med de stora värden som denna plats har. Kontoret ansåg vidare att förslaget om framtagande av en ny policy ligger i linje med trafikkontorets arbete med en strategi för offentliga rum.

Trafikkontoret bedömde därför att någon ny policy inte behövs. Den bedömningen kvarstår.

Trafiknämnden ges i uppdrag att införa en nolltolerans mot klotter och olovlig graffiti.

I Stockholms stads budget 2017 framgår att Stockholm ska vara en ren stad och städningen ska vara lika bra i hela staden. Trafikkontoret ansvarar för klottersanering av gatu- och parkmark. Stadens garanti gäller, vilket innebär att klottersanering ska ske inom 24 timmar efter anmälan. Om anmälan avser klotter på annans anläggning skickas anmälan vidare till ansvarig part med uppmaning om att sanera.

I samband med saneringen klotterskyddas ytan regelmässigt för att underlätta eventuellt återkommande klotter. För att minska och motverka klotter medverkar kontoret återkommande vid möten med stadsdelsförvaltningar, fastighetsägare och andra aktörer för att informera om hur stadens saneringsarbete bedrivs och värdet av ett aktivt arbete för att motverka och sanera klotter. Vidare utgör områdessaneringar utan hänvisning till 24-timmarsregeln viktiga insatser.

Exploateringsnämnden ges, tillsammans med andra berörda nämnder, i uppdrag att genomföra en grundlig utredning i syfte att tunnelförlägga den del av Centralbron som hanterar biltrafik.

Trafikkontoret bedömde i tjänsteutlåtande till trafiknämnden 2017-09-21 att en nedgrävning av Centralbron riskerar att bli kostsam samt att förslagen på exploateringar inte kommer att ekonomiskt kunna täcka de kostnader som projektet skulle medföra.

Kontoret bedömde att även tunnelbanans placering i ytläge vid Gamla stan skulle behöva diskuteras i sammanhanget, eftersom Centralbron är placerad ovanför tunnelbanan på ett parti norr om station Gamla stan.

Exploateringsnämnden ges i uppdrag att, tillsammans med trafiknämnden, inventera knutpunkter i stadens offentliga rum som är i behov av upprustning. Utifrån detta ska en konkret åtgärds- och investeringsplan arbetas fram. Det gäller exempelvis Gullmarsplan och Fridhemsplan, men även Odenplan där nämnderna ska verka för tillskapandet av en piazza.

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag på en komplettering till Framkomlighetsstrategin - Offentliga rum. I denna föreslås planeringsprinciper för att utveckla stadens gator, torg och andra allmänna platser till mötes- och vistelseplatser i en växande, attraktiv och hållbar stad. Två av dessa är dels att kvaliteten i det offentliga rummet behöver höjas i hela staden, dels att ett nätverk av offentliga rum ska binda samman stadens olika delar. Trafiknämnden beslutade 2017-09-21 att skicka förslaget på remiss.

I den handlingsplan som ingår i Offentliga rum har kontoret identifierat ett antal aktiviteter som ytterligare skulle kunna stärka inriktningen i strategin. En sådan aktivitet är att identifiera offentliga stråk och platser med utvecklingspotential.

Utveckling av stadens offentliga rum pågår även inom ramen för konceptet Levande Stockholm. Tillsammans med stockholmarna, stadsdelsförvaltningar, fastighetsägare och näringsidkare identifierar och skapar kontoret fler gågator, gångfartsgator och sommargånggator.

Kontoret bedömer att motionens förslag om inventering ryms inom vad som föreslås i det remitterade förslaget på komplettering till Framkomlighetsstrategin - Offentliga rum. Trafikkontoret bedömer därför inte att någon ytterligare inventering behövs.

Trafiknämnden ges i uppdrag att, i samverkan med kulturnämnden, ta fram konkreta åtgärdsförslag för en utveckling av Kungsträdgården. Inriktningen ska vara att utformningen av Kungsträdgården fastställs i dialog med medborgarna och fastighetsägare i anslutning till parken.

Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden svarade i ett gemensamt tjänsteutlåtande 2017-04-06 på skrivelse från Joakim Larsson (M) angående motion om utveckling av Kungsträdgården.

I tjänsteutlåtandet anfördes att miljöerna kring och i Kungsträdgården kan förbättras och att de redan idag är fokus för stadens arbete. Kungsträdgården med omgivningar berörs övergripande i Programmet för City som upprättas av stadsbyggnadskontoret och i Trafik- och gatumiljöplan för City, som trafikkontoret författar.

För att få till förbättringar i närtid arbetar trafikkontoret med en förstudie som beskriver en möjlig ambitionshöjning gällande Kungsträdgårdens utveckling till både en mer hållbar park och evenemangsplats. Utöver detta pågår ett planarbete avseende Sju Sekel 1, samt ett projekt att rusta upp Arsenalsgatan mellan Raoul Wallenbergs Torg och Gustav Adolfs Torg som innebär förbättringsåtgärder för fotgängare och cyklister.

Trafikkontoret anser därför inte att något ytterligare uppdrag behövs.

Trafiknämnden ges i uppdrag att planera för en utbyggnad av fler cykelbanor samt fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen.

I enlighet med Cykelplan Stockholm 2012 och med beaktande av Strategi för ökad cykling i Stockholms stad genomför trafikkontoret stora insatser för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden för alla stockholmare i alla sammanhang. Genom investeringar i utbyggnad av

pendlingsstråk, genom reinvesteringsprogrammet för cykel och satsningar på drift och underhåll skapas och upprätthålls ett väl fungerade cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. I Stockholms stad finns i nuläget (2017) drygt 890 km cykelinfrastruktur. Staden bygger succesivt ut de cykelstråk som pekats ut som viktiga för cykelpendling. Under 2017 har trafiknämnden fattat genomförandebeslut om cykelåtgärder på bland annat Bromstensvägen, Valhallavägen och Stadsgårdsleden. Bland färdigställda projekt under 2017 kan nämnas Norr Mälarstrand och Växthusvägen i Hässelby.

I Tertialrapport 2 2017 för trafiknämnden framgår att ca 255 miljoner kronor avses läggas på investeringar i cykelinfrastruktur 2017. Utöver detta tillkommer ca 14 mnkr i reinvesteringsåtgärder och ca 28 mnkr i övriga cykelåtgärder i investeringsbudgeten.

Under perioden 2014-2016 har trafikkontoret låtit uppföra ca 7000 säkra cykelparkeringsplatser, varav ett stort antal i kollektivtrafknära lägen. 2017 anläggs ytterligare minst 2000.

Trafikkontoret anser därför inte att något ytterligare uppdrag behövs.

Trafiknämnden ges i uppdrag att uppdatera stadens framkomlighetsstrategi i syfte att öka tillgänglighet och framkomlighet för transporter och varuleveranser. Det kan handla om att öka tillsynen på lastzoner, införa fri leverans under kvällar och nätter samt se över vilka enkelriktningar som skapar större trafikflöden än de förhindrar.

Trafikkontoret bedriver sedan 2014 ett långsiktigt arbete för ökad tillgänglighet och framkomlighet för transporter inom ramen för ”En strategisk inriktning för bättre leveransstrafik 2014-2017”, en inriktningsplan under Framkomlighetsstrategin. Arbetet utgår från mål rörande tillgänglighet, tillförlitlighet och rena fordon och bedrivs i tät dialog med branschens aktörer samt inom ramen för forsknings- och utvecklingsprojekt.

Nattleveranser testas och utreds redan inom projektet off peak och dialog förs löpande med åkare kring hur lastplatser kan förbättras.

Trafikkontoret har under hösten inlett arbetet med att uppdatera och utveckla den strategiska inriktningen för 2018 och framåt. Inom ramen för det arbetet kommer kontoret hämta in synpunkter från såväl privata som offentliga aktörer för en väl förankrad inriktning även de kommande åren.

Jämställdhetsanalys

I motionen föreslås ett antal uppdrag. Om kontoret ges sådana uppdrag kommer jämställdhetsanalyser ingå i de uppdrag där det bedöms relevant.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen samt att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 att nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på motionen om ett modernt och hållbart växande Stockholm.

Reservation anfördes av Jan Tigerström m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

En stad måste kunna växa med förändrade krav och framtida utmaningar. Det behöver inte stå i motsats till att vi bevarar vårt gemensamma kulturarv, så Stockholm förblir en av världens vackraste städer. Att bygga stad handlar inte bara om att bygga ändamålsenliga bostäder utan också om att utöka stadens urbana kvaliteter, skapa mötesplatser och förbättra flödena i områden där det saknas liv och rörelse och där varje stadsdels unika förutsättningar tas till vara.

Exploatering i kollektivtrafknära lägen

Förvaltningen instämmer helt med motionärernas förslag i det positiva att söka öka exploateringsgraden i kollektivtrafknära lägen. Förutom ett välbehövligt tillskott av lägenheter ger det en rad positiva effekter i form av minskat bilbehov, kortare restider och mer hållbart samhälle. Genom att bygga längs spår och stationer ökar även tryggheten när områdena befolkas, vid olika tider på dygnet, av personer som rör sig i sin närmiljö.

Nolltolerans mot klotter

Om garantin ska skärpas och hur den i så fall bör utformas överlåter förvaltningen åt trafikkontoret, som hade det samlade ansvaret för klotterborttagningen, att bedöma.

Stadsodling

Förvaltningen är positiv till Brommabornas engagemang för parker och naturområden och förvaltningen är positiv till upprättandet av brukaravtal som tar till vara odlingsintresset och engagemanget hos medborgarna avseende skötsel frågor. Inom stadsdelsnämnden finns även sexton koloniföreningar varav flera har kolonilotter för omgående uthyrning.

Fler små och billigare lägenheter

Bostadsbristen är en av våra största viktigaste samhällsutmaningar och tillika den fråga som bekymrar ungdomar mest. Förvaltningen anser det vara positivt att öka

byggnadstakten för små enkla och billiga lägenheter som ungdomar och övriga resurssvaga grupper har råd att efterfråga.

Utbyggnad av cykelbanor samt fler cykelparkeringar

I takt med att Stockholm blir en allt mer ledande cykelstad, vilket är positivt, är det dock viktigt att fotgängarna inte trängs undan i motsvarande takt. Utrymmet är ofta begränsat och erfarenheten visar att när ett trafikslag gynnas så kan ett annat istället missgynnas.

Cyklister kommer ofta ljudlöst och i hög fart och kan snabbt förorsaka en olycka om någon tar ett steg ut i cykelbanan. Extra utsatta är personer med olika funktionsnedsättningar, som har svårt att uppfatta och bedöma risker i trafiken.

Många resor med kollektivtrafiken börjar eller avslutas med cykelresor varför det finns behov av fler cykelparkeringar vid hållplatser och stationer. Att kunna ta cykeln med sig på kollektivtrafiken gör det även enklare att hitta alternativa färdvägar och resalternativ för den enskilda individen.

Ökad tillgänglighet och framkomlighet för transporter och varuleveranser.

Med ett allt mer begränsat gatuutrymme vill förvaltningen framhålla vikten av färre transporter, genom ökad samordning och styrning till lågtrafiktider. Fler lastzoner kan vara bra men bör då inrättas med begränsad tidsreglering för att inte i onödan ta upp parkeringsutrymme.

Trafik

För stadens tillväxt är det centralt att utarbeta trafikanalyser som tar sikte på att lösa trafikproblemen i Bromma med omnejd. Redan idag är trafiksituationen, inte minst vid Brommaplan och de stora vägarna, kraftigt ansträngd vilket kommer att bli än värre med de många nya lägenheter som planeras. Stockholms omfattande stadsbyggande innebär unika möjligheter att länka samman stadsdelar så att otrygga miljöer och trafikbarriärer reduceras. Ur miljö- och säkerhetssynpunkt förordar vi överdäckningar och bergtunnellösningar som, förutom att ge bättre gångmöjligheter, även skapar förutsättningar för ny bebyggelse med god boendemiljö.

Vid planering av nya bostadsområden är det viktigt att skapa närhet som inbjuder till att gå och cykla och gör staden mer tillgänglig och miljövänlig. Förvaltningen vill även framhålla vikten av att lokalisera stråk, som sammanbinder stadsdelarnas viktiga start och målpunkter, och att det ska vara lätt att ta sig fram, för personer med olika former av funktionsnedsättningar.

Parker och grönområden

Grönstråken som finns kvar i våra närförorter har stor betydelse för de boendes fysiska och psykiska välbefinnande. Ständigt återkommande förtättningsprojekt, utan inbördes sammanhang, riskerar dock att förstöra trädgårdsstadens kvalitéer varför förvaltningen anser att det bör tas fram en beskrivning för vilka områden och

värden som ska värnas respektive klassas som mindre värdefulla. Planeringen av ny bebyggelse måste även ske med hänsyn till helhetsperspektiv och den gröna infrastrukturen.

Kollektivtrafik

En lyckad expansion av Stockholm, med en långsiktigt hållbar stadsutveckling, förutsätter en effektiv kollektivtrafik. Buss och spårtrafik måste finnas med redan från början i planeringen av nya bostadsområden och framsynta utvecklingsplaner för kollektivtrafiken läggs fast som linjereservat i översiktsplanen. Strategiskt placerade parkeringar vid infartsleder in till centrum och i direkt anslutning till goda bytespunkter bidrar också till större kollektivtrafikresande. Det önskvärda framtidsscenarioet bör vara att man vare sig ska tjäna tid eller pengar på att använda bilen.

Samhällsservice

Förvaltningen vill även framhålla att förskoleplaneringen bör ta vid innan bebyggelse planeras och barnens och elevernas behov alltid stå i centrum vid utformningen. Skolor och förskolor spelar med sina gårdar en självklar central och viktig roll i dagens stadsliv. Förutsättningar för verksamheternas byggnader och planering av dessa bör samordnas tidigt mellan stadens olika förvaltningar.

Offentliga rum i behov av upprustning

I Bromma finns i huvudsak de två stora knutpunkterna Alvik- och Brommaplans centrum. I samband med den stora omdaning som stundar när Brommaplan ska byggas om vill förvaltningen framhålla behovet att se över fotgängarna och cyklisternas framkomlighet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 följande.

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som svar på remissen.
2. Nämnden avstyrker motionen.

Reservation anfördes av Gustav Johansson m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen uppskattar motionärernas utförliga beskrivning av att nya modeller, metoder och regler inom stadsbyggnadssektorn behövs för att skapa en långsiktigt

hållbar stad. Förvaltningen instämmer i stora drag med motionens förslag på åtgärder men har synpunkter avseende några av förslagen.

Förvaltningen delar inte motionärernas åsikt om att ett ökat privat ägande och inflytande inom stadsbyggnadssektorn skapar ett mer diversifierat bostadsbyggande med olika upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar eller prisbilder. Förvaltningens erfarenhet är att det behövs en tydlig målbild och vision samt styrmedel från det offentliga för att skapa kvalitativa bostäder för samhällets samtliga segment. Förvaltningen ser ett större-offentligt inflytande som nödvändigt för att åtgärda bostadssegregationen, skapa sammankopplade och trygga stadsmiljöer samt tillskapa billiga hyresrätter. Det samma gäller när detaljplaneringen öppnas upp för privata aktörer. Förvaltningen anser att staden då riskerar att förlora kontrollen och ägandeskapet över stadsbyggnadsprocessen vilket kan förhindra ett långsiktigt hållbart stadsbyggande.

Däremot ställer sig förvaltningen mycket positiv till framtagandet av detaljplaner innan markanvisning just för att kunna styra processen och förädla marken efter kommunens egna mål och visioner. Ett dylikt förfarande bör även vara ekonomiskt hållbart eftersom markpriserna ökar när marken detaljplaneras. Förvaltningen är även positiva till att skapa nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. Förvaltningen instämmer i att det är av yttersta vikt att tillskapa fler arbetstillfällen, särskilt i söderort. Det låter även positivt att tillskapa nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen.

Förvaltningen ser positivt på att parker och grönområden utvecklas och bevaras och ser ett stort behov av att nya parker byggs i takt med att stadsdelen växer och det befintliga strategidokumentet Grönare Stockholm är ett verktyg för detta.

Förvaltningen ser dock en tydlig målkonflikt i att å ena sidan bygga många nya bostäder på kort sikt för att stävja bostadsbristen, och att å andra sidan bygga socialt och ekologiskt hållbara stadsdelar med hög kvalitet. Det är av stor vikt att de kvalitetshöjande faktorerna inte hastas bort när många nya bostäder ska byggas på kort tid. Därför avråder förvaltningen förslaget att sänka kvalitetskraven för uppförandet av nya bostäder.

Förvaltningen anser därutöver att det krävs ett varierat utbud av bostäder, av olika upplåtelseformer, storlek och pris för att skapa en stad för alla. Förvaltningen anser att hyresreglering kan fungera som ett verktyg för att skapa möjlighet för samhällets samtliga segment att ha råd med en bostad i Stockholm. Förvaltningen anser slutligen att Stockholms stad som kommun har stora möjligheter att som markägare och genom planmonopolet påverka samhällsbyggnadsprocessen.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av motion från Anna König Jerlmyr med flera, Moderaterna, om ett modernt och hållbart växande Stockholm.
2. Nämnden anför därutöver att det är med förvåning nämnden noterat att motionärernas förslag läggs trots att det är cirka 80 000 av invånarna i Bostadsförmedlingens kö som akut behöver bostad. Att då föreslå en utförsäljning av allmännyttans bestånd som har en lägre hyresnivå än vad dagens nyproducerade bostäder i flerbostadshus har oavsett upplåtelseform skulle innebära att stora grupper av våra invånare utestängs från möjligheten att få en bostad med en hyra som de kan bära ekonomiskt. Även ett införande av marknadshyror skulle försvåra för exempelvis ensamstående föräldrar, låginkomsttagare och pensionärer med låga pensioner att på sikt bo kvar i de bostäder de hyr idag. Likaså vill nämnden erinra om att merparten av dagens byggregler utvecklats för att skapa en god boendemiljö med bra standard. Ett avvecklande av byggregler skulle kunna innebära att s.k. nödbostäder med sämre boendemiljö och standard som tillhör en svunnen tid återkom. Slutligen skulle en avgiftsbeläggning av rätten att överklaga detaljplaner enligt Plan- och bygglagen innebära att enbart de invånare som har råd i framtiden skulle ha möjlighet att nyttja den överklaganderätt som idag alla har möjlighet till.

Reservation anfördes av Lisbeth Crabo Ljungman m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Reservation gjordes av Peter Öberg (L) som yrkade att nämnden skulle bifalla förvaltningens förslag.

Ersätтарыttrande gjordes av Malena Liedholm Ndounou (C) som hänvisade till Liberalernas reservation.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Motionen är omfattande och kommer endast till liten del in på stadsdelsnämndernas ansvarsområde. Förvaltningen kommenterar bara de förslag som har beröring med Farsta stadsdelsområde och nämndens kompetens.

Förslag nummer 10: ”Exploateringsnämnden ges i uppdrag att, i samverkan med stadsbyggnadsnämnden, påbörja planeringen av omkring 4 000 nya bostäder mellan Gubbängen och Skarpnäck.”

Förslaget presenterades ursprungligen i en motion av Kristina Lutz (M) som remissbehandlades av stadsdelsnämnden den 20 oktober 2016. Nämnden framförde då att det finns få geografiska kopplingar mellan Gubbängen och Skarpnäck och att man ser flera svårigheter att bygga längs Tyresövägen och Örbyleden. Nämnden anförde också att frågan om eventuell framtida byggnation längs Lingvägen ännu inte hade behandlats av nämnden.

Förvaltningen vill ta tillfället i akt att påminna om att Gubbängsfältet detaljplaneläggs för bollsporter och utökade möjligheter till idrottsaktiviteter och rekreation. Att bebygga en av de större sammanhängande grönytor skulle inte vara särskilt klokt med tanke på en växande befolkning och ett därmed allt större behov av kvalitativa grönytor.

Förslag nummer 11: ”Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, i samarbete med exploateringsnämnden, utreda förutsättningarna för att utveckla Tyngdpunkt Farsta med ytterligare 1 000 bostäder vid och intill Magelungen.”

Förvaltningen har svårt att se hur det ska vara möjligt att mer än fördubbla antalet bostäder vid Magelungens strand. Med hänsyn till strandskydd, som är viktigt, och buller från Magelungsvägen och järnvägen är det en utmaning att få utrymme för de cirka 900 bostäder, förskolor med mera som nu planeras.

Förslag nummer 13: ”Berörda nämnder ges i uppdrag att gemensamt utarbeta en policy för ett enhetligt uttryck för stadens torg och parker med bäring på såväl permanenta som tillfälliga anordningar.”

Detta förslag har tidigare framförts i en motion av Joakim Larsson (M) som remissbehandlades av nämnden den 15 juni i år. Nämnden framförde då att staden redan har flera dokument som tar upp utformning och skötsel av parker och torg, som lokala parkplaner, möbleringsprogrammet och Grönare Stockholm. Man menade att det är tillräckligt, men att villkoren och riktlinjerna för tillfälliga evenemang behöver skärpas och bli mer enhetliga.

Övriga förslag har förvaltningen inga synpunkter på då uppdragen gäller andra nämnder och styrelser samt kommunstyrelsen. Moderaterna föreslår även förändringar av byggregler, hyressättning, strandskydd, bullerregler med mera där förvaltningen avstår från att ha någon ståndpunkt.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 att Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner

förvaltningens tjänsteutlåtande och översänder det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation anfördes av Lars Svärd m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen har inga invändningar mot de förslag som direkt berör stadsdelsnämndens ansvarsområden eller stadsdelsområdet.

I dagsläget finns det ett flertal program och riktlinjer för gestaltningar i parker och andra offentliga rum, bland annat Möbelprogram Stockholm och Skyltmanual för park och torg. Förvaltningen anser att stadsövergripande samordning av dessa frågor är bra och ställer sig positiva till ett fortsatt arbete med detta.

Stadsdelsförvaltningen välkomnar en större satsning på att uppdatera och vidareutveckla de lokala parkplanerna i staden då arbetet inte prioriterats under de senaste åren på grund av bristande resurser för ändamålet.

Förvaltningen ställer sig positiva till att stärka anknytningarna mellan stadsdelarna inom stadsdelsområdet, något som skulle kunna göras genom en delvis överdäckning av Södertäljevägen. Vid en eventuell överdäckning är det viktigt att ta hänsyn till de ekologiska samband som pekats ut i översiktsplanen. I det här fallet är det särskilt viktigt att ta hänsyn till det betydelsefulla ekologiska sambandet mellan Årstaskogen och Nybohovsbacken som skulle beröras av en överdäckning av Liljeholmsbrons södra del. Stadsdelsförvaltningen har svårt att se syftet med att överdäcka E4 mellan Västertorp och Fruängen. De två stadsdelarna har redan idag en fungerande koppling i form av tunnelbana och gångbro över E4.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2017 att stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Bo Arkelsten m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsnämnden har endast rådighet över stadens parkmark men är remissinstans i övriga stadsutvecklingsärenden. Förvaltningen samarbetar kontinuerligt med exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoret samt övriga berörda förvaltningar

och bolag i syfte att inkludera lokala behov i planeringsprocessen och därmed påverka stadsutvecklingen inom stadsdelsområdet.

Att utveckla ett mer differentierat utbud av parker och naturområden som kompletterar varandra och samtidigt klarar ökat slitage från en växande befolkning är en central uppgift för stadsdelsnämnden. Genom att skapa efterfrågade attraktiva stråk och parkfunktioner med exempelvis utomhusgym, odlingslotter och lekplatser, ökar förutsättningarna för välbefolkade, trygga och upplevelserika miljöer. I samband med planeringen och utformningen av stadsdelsområdets park- och naturområden, finns en unik möjlighet att överbrygga barriärer. Samtidigt skapas utrymme för spontana möten mellan människor med olika bakgrund, ett sätt att motverka segregation och utanförskap.

Översiktsplanen är ett av stadens viktigaste strategiska styrdokument för stadsutvecklingen. Förvaltningen anser att staden i det nuvarande förslaget till översiktsplan har angivit en tydlig inriktning för en hållbar stadsutveckling. I förslaget till reviderad översiktsplan anges kopplingen till de nationella målen samt till stadens berörda styrdokument, strategier och riktlinjer.

Förvaltningen instämmer i att samspelet mellan bebyggelseplanering och trafikplanering är avgörande för en hållbar stadsutveckling. Möjligheten att skapa mer yta för biltrafik inom staden är begränsad. Om trafiken ska fungera lika bra eller bättre än idag får biltrafiken i högtrafik inte öka, istället måste kapacitetsökningar i andra färdmedel möjliggöra ett ökat resande. Det är därför viktigt att transportfrågorna kommer in i tidiga skeden i planeringen. En utbyggnad av fler cykelbanor med cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen ökar också möjligheten till miljöeffektiva transporter.

I motionen föreslås också att det ska finnas möjlighet att kringgåstrandskyddsbestämmelserna som finns i kapitel 7 i Miljöbalken. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att långsiktigt bevara goda livsmiljöer för växt- och djurlivet på land och i vatten. Förvaltningen anser att allmänhetens tillgång till stränderna är särskilt viktig i en tät storstadsmiljö som Stockholm.

Vidare föreslås att byggherrar ska tillåtas att själva ta fram detaljplaner utifrån stadens översiktsplan med syfte att öka takten i planläggningen av stadens mark.

Det är PBL som reglerar planprocessen och den syftar till att pröva om ett förslag till markanvändning är lämpligt. Det kommunala planmonopolet 1 kap. 2§ PBL innebär att det är kommunerna som bestämmer om planläggning ska ske eller inte. Detta innebär dock inte en total frihet för kommunerna då bedömningen av markanvändning ska göras utifrån olika allmänna, exempelvis riksintressen, och enskilda intressen. Samråd ska också ske med de som berörs av planen. Lagstiftningen kräver att kommunen ska sträva efter en hållbar utveckling utifrån ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter, vilket innebär att planeringen bör ske ur ett långsiktigt perspektiv. En detaljplan är rättsligt bindande och styr prövning av bygglov och reglerar andra rättigheter och skyldigheter, inte bara mellan markägarna och samhället utan också markägarna emellan.

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Förvaltningen menar att en utökad medborgardialog i ett tidigt skede kan vara ett sätt att minska risken för att projekt överklagas och som innebär att planprocessen förlängs.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 att stadsdelsnämnden besvarar remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Joel Laurén m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Johansson m.fl. (alla L), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen håller med motionärerna om att Stockholm stad står inför stora utmaningar framöver för att kunna möta behovet av nya bostäder, och att utvecklingen av Stockholm bör ske genom skapandet av täta och funktionsblandade stadsdelar med grönområden av hög kvalitet. Förvaltningen anser dock att staden har en tydlig målsättning om 140 000 nya bostäder till 2030, för att möta denna utmaning. Stadsbyggnadskontoret har även gjort en uppskattning kring hur dessa 140 000 nya bostäder ska fördelas i de olika stadsdelsområdena för att målet ska kunna uppnås, utifrån de förutsättningar som finns inom respektive stadsdelsområde samt de lagar, regler och bestämmelser om riksintressen som finns idag.

I Stockholms stads nya översiktsplan, som förväntas antas första kvartalet 2018, pekas Fridhemsplan ut som lokalt stadsdelscentrum med möjlighet att utvecklas till en tryggare och mer attraktiv mötesplats. Arbetet med att utveckla Fridhemsplan är redan igång och under sommaren 2017 startade arbete för att bredda gångbanan på norra sidan av Drottningholmsvägen för att öppna upp platsen och få en trivsammare torgkänsla. Förvaltningen anser därför inte att det finns något behov av att ta fram en åtgärds- och investeringsplan för utvecklingen av Fridhemsplan.

Förvaltningen delar motionärernas uppfattning om att åtgärder för att skapa fler hyresrätter med rimliga hyror, för personer som står långt ifrån bostadsmarknaden, behöver genomföras.

Förvaltningen anser att god gestaltning, skötsel och gott underhåll av det offentliga rummet är viktigt för att uppnå stadens mål. I översiktsplanen Promenadstaden, stadsdelsnämndsområdenas parkplaner, möbleringsprogrammet samt i hållbarhetskommissionens pågående arbete nämns dessa frågor. Därför anser

förvaltningen att ännu en policy eller riktlinje inte behöver tas fram för den permanenta utformningen av det offentliga rummet. Förvaltningen delar dock motionärens uppfattning om att staden behöver styrmedel för att säkerställa en god gestaltning vid tillfälliga evenemang i det offentliga rummet. Förvaltningen vill poängtera vikten av att dessa tas fram i samarbete mellan berörda aktörer.

Förvaltningen anser att det inte alltid är mest lämpligt att bygga slutna kvarter i stadens stadsutveckling. Eftersom det idag finns ett behov av mer gröna rum i de täta delarna i staden kan det vara intressant att prova att bygga öppna kvarter där både de närboende och allmänheten har möjlighet att nyttja friytorna. Vilken stadsbyggnadsprincip som väljs styrs också av landskapets och topografins förutsättningar. Därför kan det ibland vara lämpligt med öppna kvarter eller punkthus för att kunna uppnå en anpassning till landskapet och bevara naturmark, träd och växtlighet mellan husen.

Förvaltningen anser att det är viktigt att staden har en god styrning och kontroll över detaljplaneringen. Därför anser inte förvaltningen att staden bör tillåta byggherrar att själva ta fram detaljplaner.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 att remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Petra Gardos Ek m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Olov Lindquist (L), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att staden redan har en tydlig målsättning om 140 000 nya bostäder till 2030, för att möta denna utmaning. Stadsbyggnadskontoret har även gjort en uppskattning kring hur dessa 140 000 nya bostäder ska fördelas i de olika stadsdelsområdena för att målet ska kunna uppnås, utifrån de förutsättningar som finns inom respektive stadsdelsområde samt de lagar, regler och bestämmelser om riksintressen som finns idag. Vad gäller motionärernas förslag om att fler möjligheter till överdäckningar av vägar bör ses över vill förvaltningen framhålla att flera projekt av denna karaktär redan pågår eller planeras i staden, några exempel är Hagastaden och spårområdena norr och söder om Klarabergsviadukten.

Odenplan är en av Stockholms viktigaste knutpunkter för kollektivtrafiken, inte minst till följd av den nyligen öppnande Citybanan. Odenplans torgyta har de senaste åren byggts om och utvecklats till en mötesplats som rymmer bland annat

torghandel och nya sittplatser. Någon större omdaning ser vi därför inte som aktuell men välkomnar insatser som kan tillföra platsen ytterligare kvaliteter.

Förvaltningen delar motionärernas uppfattning om att åtgärder för att skapa fler hyresrätter med rimliga hyror för personer som står långt ifrån bostadsmarknaden, behöver genomföras.

Förvaltningen anser att det god gestaltning, skötsel och gott underhåll av det offentliga rummet är viktigt för att uppnå stadens mål. I översiktsplanen Promenadstaden, stadsdelsnämndsområdenas parkplaner, möbleringsprogrammet samt i hållbarhetskommisionens pågående arbete nämns dessa frågor. Därför anser förvaltningen att ännu en policy eller riktlinje inte behöver tas fram för den permanenta utformningen av det offentliga rummet. Förvaltningen delar dock motionärens uppfattning om att staden behöver styrmedel för att säkerställa en god gestaltning vid tillfälliga evenemang i det offentliga rummet. Förvaltningen vill poängtera vikten av att dessa tas fram i samarbete mellan berörda aktörer.

Förvaltningen anser att det inte alltid är mest lämpligt att bygga slutna kvarter i stadens stadsutveckling. Eftersom det idag finns ett behov av mer gröna rum i de täta delarna i staden kan det vara intressant att prova att bygga öppna kvarter där både de närboende och allmänheten har möjlighet att nyttja friytorna. Vilken stadsbyggnadsprincip som väljs styrs också av landskapets och topografins förutsättningar. Därför kan det ibland vara lämpligt med öppna kvarter eller punkthus för att kunna uppnå en anpassning till landskapet och bevara naturmark, träd och växtlighet mellan husen.

Förvaltningen anser att det är viktigt att staden har en god styrning och kontroll över detaljplaneringen. Därför anser inte förvaltningen att staden bör tillåta byggherrar att själva ta fram detaljplaner.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 23 november 2017 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Omedelbar justering.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 november 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att stadens befintliga styrdokument, t.ex. möbleringsprogram, skyltprogram och teknisk handbok utgör ett tillräckligt underlag för utformning av torg och parkmiljöer. Förvaltningen anser vidare att dessa dokument regelbundet bör följas upp och utvärderas med ett särskilt fokus på tillgängligheten i offentliga miljöer.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 följande.

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

Reservation anfördes av Kristina Lutz m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Av de 35 uppdragen till stadens nämnder och bolag träffar ett (nr 13) stadsdelsnämndens ansvarsområde; ”Berörda nämnder ges i uppdrag att gemensamt utarbeta en policy för ett enhetligt uttryck för stadens torg och parker med bäring på såväl permanenta som tillfälliga anordningar”. Förvaltningen anser att policydokumentet Grönare Stockholm, stadsdelsförvaltningarnas parkplaner och stadens möbleringsprogram är tillräckligt som underlag för att skapa ett enhetligt uttryck för stadens parker. Det behövs inget ytterligare dokument. För övriga uppdrag/förslag lämnar förvaltningen synpunkter inom ramen för pågående eller kommande medverkan i stadsbyggnadsprocessen där förvaltningen blir involverad.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2017 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Elisabeth Johnson m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Av reformpaketets 35 åtgärder berör endast åtgärd, nummer 13, ett av Skärholmens stadsdelsnämnds ansvarsområden. Förvaltningen anser att det befintliga policydokumentet Grönare Stockholm, stadsdelsförvaltningarnas parkplaner och

stadens möbleringsprogram är tillräckligt som underlag för att skapa ett enhetligt uttryck för stadens parker.

För övriga områden lämnar förvaltningen löpande synpunkter inom ramen för medverkan i stadsbyggnadsprocessen där förvaltningen involveras. I det sammanhanget kan Fokus Skärholmen särskilt lyftas.

Förvaltningen är drivande i stadens profilprojekt för socialt hållbar stadsutveckling. Här har det lokala utvecklingsprogrammet kopplats till stadsbyggandet för att säkerställa en hållbar utveckling av Skärholmens stadsdelsnämndsområde som helhet och med de lokala behoven som utgångspunkt.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2017 följande.

1. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutar att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutar om omedelbar justering.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning anser att stadens möbleringsprogram, skyltprogram, blomsterprogram, Levande Stockholms sommarmöbler och Grönare Stockholm utgör tillräckligt underlag för att skapa ett enhetligt uttryck för stadens parker.

För övriga uppdrag och förslag lämnar förvaltningen synpunkter inom ramen för pågående eller kommande medverkan i stadsbyggnadsprocesser där förvaltningen blir involverad.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2017 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Christoffer Järkeborn m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Idag finns flera dokument och planer som handlar om stadens parker och torg. Dessa är stadsdelsnämndernas parkplaner, stadens möbleringsprogram och skyltmanual samt policydokumentet Grönare Stockholm. Utöver dessa arbetar trafikkontoret med att ta fram en strategi för offentliga rum, en inriktning och vägledning för stadens planering. Syftet med strategin är att ge en tydligare beskrivning av stadens gator, torg och kajer och deras roll som mötesplats i en växande stad. Strategin ska också ta upp förvaltningars olika roller och ansvar avseende det offentliga rummet. Samtliga dokument ovan är i sin tur sprungna ur stadens viktigaste stadsövergripande styrdokument inom detta område: stadens långsiktiga vision – Vision 2040, Översiktsplanen och stadens miljöprogram, se översikt bilaga 2.

Förvaltningen anser att det inte behövs ytterligare ett dokument för stadens parker och torg. De som nämnts ovan är tillräckliga. Dessutom kommer trafikkontorets nya strategi för offentliga rum att svara mot uppdraget från motionens författare.

Det är också relevant att ställa sig frågan om ett enhetligt uttryck för stadens torg och parker är eftersträvt. Olika platser i staden har olika förutsättningar när det kommer till gestaltning, funktioner och vilka uttryck som är lämpliga. Varje plats egen karaktär och kvaliteter bör vara vägledande vid gestaltningsuppdrag. På så sätt skapas en varierande stad med en mångfald av olika torg och parker.

Som tillägg vill förvaltningen kommentera ett av de uppdrag som riktas till trafiknämnden: ”trafiknämnden ges i uppdrag att planera för en utbyggnad av fler cykelbanor samt fler cykelparkeringar i kollektivtrafikhöga lägen”. Förvaltningen anser att cykeln är ett fordon som i möjligaste mån ska uppehålla sig på eller intill stadens gatunät bredvid andra fordon som exempelvis bilar och motorcyklar. Om cykeln trots allt ska tillåtas i ett parkrum måste det tas stor omsorg om parken vid anläggandet av en cykelbana. Parkens gestaltning och dess kulturhistoriska och rekreativa värden ska alltid sättas i första rummet liksom att cykling i en park ska ske på de gåendes villkor. Det går att skylta för att cyklisterna ska cykla på de gåendes villkor, det har förvaltningen gjort längs det populära stråket vid Årstaviken. Våra parker tål inte breda cykelvägar då sådana vägar förtar parkens gestaltning och ändrar dess karaktär.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2017 att Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på kommunstyrelsens remiss.

Reservation anfördes av Johan Nilsson m.fl. (alla M), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av Evy Kjellberg (C), bilaga 1.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Motionen innehåller många olika förslag kring bostadsbyggande och stadsutveckling. De allra flesta handlar om uppdrag till stadsbyggnads-, exploaterings- och trafiknämnden. Det är inte något förslag som riktar sig direkt till stadsdelsnämnderna. Älvsjö stadsdelsförvaltning har valt att kommentera en del av förslagen.

Stadsbyggnadsnämnden föreslås få i uppdrag att dels arbeta mer med slutna kvarter i detaljplaner, dels planera för en mer klassisk arkitektur på lämpliga platser. Stadsdelsförvaltningen är osäker på vad begreppet klassisk arkitektur avser, men anser att gestaltungsfrågor ska hanteras i ett samlat policydokument, istället för att ges som enskilda uppdrag. Som ett tillägg till gällande översiktsplan *Promenadstaden* finns *Arkitektur Stockholm*, som är stadens arkitekturpolicy. Förvaltningen känner inte till om den kommer att uppdateras när stadens nya översiktsplan har antagits nästa år, men om man önskar en ny inriktning på stadens gestaltning, kan det vara lämpligt. Då skulle man också kunna lägga in riktlinjer för odling på tak och fasader, vilket är ytterligare ett förslag i motionen.

Berörda nämnder föreslås få i uppdrag att gemensamt utarbeta en policy för enhetligt uttryck för stadens torg och parker med bäring på såväl permanenta som tillfälliga anordningar. Stadsdelsförvaltningens synpunkt är att detta redan finns i form av möbleringsprogram samt skyltprogram för stadens parker.

Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att öka exploateringsgraden i kollektivtrafiknära lägen. Stadsdelsnämnden anser dels att detta redan görs, dels att det är en fråga som bör regleras av översiktsplanen. Vid framtagandet av program och detaljplaner för kvarteret Kabelverket i Älvsjö uppmanades stadsbyggnadskontoret av nämnden vid flera tillfällen att höja exploateringen. Problemet är att det kan fördröja projektet då det måste planeras om, och det är bättre att ha klara direktiv från början. En högre exploatering gör det också svårare att skapa bra miljöer för barn i form av ljusa bostadsgårdar och tillräckligt stora förskolegårdar.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2017 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

2. Omedelbar justering.

Reservation anfördes av Andrea Ström m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att staden redan har en tydlig målsättning om 140 000 nya bostäder till 2030 för att möta behovet. Stadsbyggnadskontoret har även gjort en uppskattning kring hur dessa 140 000 nya bostäder ska fördelas i de olika stadsdelsområdena för att målet ska kunna uppnås, utifrån de förutsättningar som finns inom respektive stadsdelsområde samt de lagar, regler och bestämmelser om riksintressen som finns idag.

Inom Östermalms stadsdelsområde bedöms det vara möjligt att bygga cirka 16 700 nya bostäder fram till 2030. I Norra Djurgårdsstaden planeras det för minst 12 000 nya bostäder, varav cirka 4 000 i planområdet Loudden. Erfarenheten från de detaljplaner som antagits i området hittills visar dock på att fler bostäder än vad som var tänkt från början planeras in i respektive etapp. Runt om på Östermalm pågår det dessutom komplettering och förtätning av befintlig bebyggelse på ett flertal platser. Förvaltningen anser därför inte att det finns anledning att frånga de regler och beslut som finns för att få till ytterligare bostäder på Loudden, utan att den planering som finns är tillräcklig för att kunna uppnå bostadsmålet framåt.

I enlighet med Arkitektur Stockholm, tillägg till Stockholms översiktsplan och stadens arkitekturstrategi, anser förvaltningen att väl placerade och genomtänkta skalförändringar genom exempelvis högre byggnader, kan gynna stadslivet men bör prövas som alla nybyggnadsprojekt utifrån sina förutsättningar, helhetskvaliteter och tillförda allmänvärden för stadens invånare. Högre byggnader har uppförts i vissa utpekade tyngdpunkter, exempelvis Kista. Med hänsyn till riksintresset för Nationalstadsparken anser inte förvaltningen att det är lämpligt att Sveriges högsta byggnad planeras här.

Förvaltningen delar däremot motionärernas uppfattning att åtgärder för att skapa fler hyresrätter med rimliga hyror, för personer som står långt ifrån bostadsmarknaden, behöver genomföras.

Förvaltningen anser att det god gestaltning, skötsel och gott underhåll av det offentliga rummet är viktigt för att uppnå stadens mål. I översiktsplanen Promenadstaden, stadsdelsnämndsområdenas parkplaner, möbleringsprogrammet samt i hållbarhetskommissionens pågående arbete nämns dessa frågor. Därför anser förvaltningen att ännu en policy eller riktlinje inte behöver tas fram för den permanenta utformningen av det offentliga rummet. Förvaltningen delar dock motionärens uppfattning om att staden behöver styrmedel för att säkerställa en god gestaltning vid tillfälliga evenemang i det offentliga rummet. Förvaltningen vill poängtera vikten av att dessa tas fram i samarbete mellan berörda aktörer.

Förvaltningen anser att det inte alltid är mest lämpligt att bygga slutna kvarter i stadens stadsutveckling. Eftersom det idag finns ett behov av mer gröna rum i de tätta delarna i staden kan det vara intressant att prova att bygga öppna kvarter där både de närboende och allmänheten har möjlighet att nyttja friytorna. Vilken stadsbyggnadsprincip som väljs styrs också av landskapets och topografins förutsättningar. Därför kan det ibland vara lämpligt med öppna kvarter eller punkthus för att kunna uppnå en anpassning till landskapet och bevara naturmark, träd och växtlighet mellan husen.

Förvaltningen anser att det är viktigt att staden har en god styrning och kontroll över detaljplaneringen. Därför anser inte förvaltningen att staden bör tillåta byggherrar att själva ta fram detaljplaner.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 17 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder har valt att kommentera de förslag som har bäring på bolagets verksamhet. Avseende förslagen gällande bebyggelse med tät kvartersstruktur och klassisk arkitektur anser bolaget att varje plats har sina förutsättningar och att en slutna kvartersstruktur inte kan genomföras i områden med en annan bebyggelsestruktur. Bolaget framhåller även vikten av att skapa arkitektoniska avtryck, som speglar den aktuella tidsperioden.

Gällande förslagen om infrastrukturprojekt som t.ex. överdäckning av Södertäljevägen är bolaget positivt inställda till dessa, då de kan ge förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Däremot framhåller bolaget att beslutsfattandet ligger utanför bolagets påverkan.

Förslaget om att bostadsbolagen tillsammans ska utveckla en formaliserad Stockholmsmodell för så kallade Business Improvement Districts (BID) förhåller sig Svenska Bostäder positivt till.

Motionens förslag på en ökad rörlighet på bostadsmarknaden och underlätta bostadsbyggandet genom lagändringar välkomnar bolaget. Likaså gällande förslagen om en reformering av hyressättningssystemet, men framför att det är en grannlaga uppgift.

AB Stockholmsshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholmshem har valt att lämna svar på förslaget som riktade sig till de tre bostadsbolagen gällande uppdraget att arbeta fram en formaliserad Stockholmsmodell för så kallade Business Improvement Districts (BID). Övrigt innehåll i motionen har bolaget valt att inte lämna några kommentarer på.

Stockholmshem deltar idag i olika former av BID:s, exempelvis fastighetsägarna Skärholmen, Järva och Hässelby, där privata och kommunala fastighetsägare går samman bl.a. för att förbättra ett områdes attraktivitet, delta i viss stadsdelsutveckling samtidigt som det skapar god ekonomi för deltagarna. Arbetet med fastighetsägarsamarbeten utvecklas idag kontinuerligt och bolaget anser att en särskild modell som gäller för de kommunala bostadsbolagen riskerar att bli svårarbetad. Detta då samarbetena bygger på unika och lokala förutsättningar utifrån de parter som deltar. I övrigt är bolaget positivt inställt till dessa samarbeten med andra fastighetsägare, både lokalt och centralt.

Koncernledningens synpunkter

Inom ramen för stadsutveckling berör motionens förslag gällande utvecklingen av en formaliserad Stockholmsmodell för BID:s, koncernens bostadsbolag.

Stadens bostadsföretag har redan etablerade samverkansorganisationer som bygger på BID-modellen, där samarbete sker mellan offentliga och privata aktörer inom ett geografiskt avgränsat område i syfte att främja områdets utveckling i olika avseenden. Det kan handla om att säkra en gemensam organisering för att hålla området rent, tryggt och snyggt, investeringar i den fysiska miljön, marknadsföring av området och en affärsutveckling av områdets verksamheter.

Stockholms första BID är föreningen Fastighetsägare i Järva som bildades 2007 på initiativ av Svenska Bostäder. Bolaget har innehaft ordförandeposten sedan starten. Denna stockholmska modell har legat till grund för ett samarbete mellan bostadsrättsföreningar, allmännyttiga, privata och kommersiella fastighetsägare i Hjulsta, Tensta, Rinkeby, Kista, Akalla och Husby.

Skärholmens Fastighetsägare har varit verksamma i ett gemensamt samarbete sedan 2008 och samlar fastighetsägare och bostadsrättsföreningar i området. Stockholmshem innehar ordförandeposten i föreningen sedan starten.

Rågsveds Fastighetsägarförening bildades 2012 för att lösa gemensamma frågor genom samarbete över fastighetsgränser och mellan andra aktörer i stadsdelen. Familjebostäder innehar ordförandeposten i föreningen sedan starten.

Förslaget avseende förändrad lagstiftning är en politisk fråga och koncernledningen anser, i likhet med vad som framfördes i motionen om att göra Stockholms stad till en pilotkommun för undantag av byggregler, att alla förändringar måste utredas noggrant innan de införs och sedan gälla långsiktigt.

Angående förslaget som riktade sig till Stockholms Stadshus AB gällande uppdraget att leda arbetet för att bereda hyresgäster i stadens bostadsbolag möjligheter att förvärva sina lägenheter genom ombildning till bostadsrätter i ytterstaden är även det en politisk angelägenhet. Stockholms Stadshus AB har i uppdrag att följa de inriktningsmål och ägardirektiv som beslutas av kommunfullmäktige och för perioden 2017 och i finansborgarrådets förslag till budget 2018 finns inga ägardirektiv som anger en sådan inriktning.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet till skydd för Stockholms skönhets yttrande daterat den 21 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Motionen beskriver förtjänstfullt den diskurs som behövs för en stadsplanering i en stad som utvecklas: det prövande resonemanget, återblicken, visionerna, erfarenhetsöverföringen, de definierade problemställningarna och lyhördheten inför stadsbyggnadsdebatten. Rådet har sedan tillkomsten 1917 verkat för en kontinuerlig granskning av stadsmiljöfrågorna i förhållande till Stockholmarens livsbetingelser och ser med glädje hur frågor om attraktivitet, social integration och kopplingar genom förstärkta rörelsemönster blivit allt mer självklara i den nyanserade stadsplaneringen.

Stockholms stad har ett översiktsplanarbete i form av ett arbetande dokument med styrdokument; förutsättningarna är definierade av den politiska ambitionen i kommunfullmäktige och facknämnder.

Skönhetsrådet väljer att inte yttra sig rörande behovet av politiska reformer. Utan att ta ställning till motionens 35 att-satser, i vilka rådet både instämmer och erinrar mot, vill rådet anföra att det viktiga utvecklingsarbetet för ett modernt och hållbart växande Stockholm har god grund att genomföras av stadens förvaltning, med tydlighet i politiska direktiv, i dialog med allmänhetens intressen och i dess nuvarande tjänstemannaorganisation och att förslagen i sak, framställda i motionen, på bästa sätt hanteras genom att utredas var för sig i stadens nämnder.

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen Stockholms yttrande daterat den 13 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsen anser att behovet av bostäder och arbetsplatser är stort i hela regionen. Vidare anser länsstyrelsen att det är angeläget att kontinuerligt utveckla planeringsmetoder och förhållningssätt så att de på bästa sätt återspeglar aktuella behov och samhällsutmaningar.

Däremot anser inte länsstyrelsen att lagstiftningen om hänsyn till exempelvis befintlig bebyggelse, hälsa eller naturområden som sådan utgör ett påtagligt hinder för bostadsbebyggelse.

Syftet med huvuddelen av lagstiftningen är att inom ramen för planprocesser kunna göra avvägningar mellan olika intressen och utgör alltså inte ett absolut hinder mot ny bebyggelse. Det finns inte någon automatik i att ny bebyggelse hindras bara för att den är placerad inom ett område som pekats ut som riksintresse. Det kan vidare konstateras att även om bostadsförsörjning hade varit ett riksintresse

så skulle det i flera fall krävas avvägning mellan konkurrerande intressen. Inte heller skulle lagstiftningen i sig vara det som försvårade en sådan avvägning. I 3 kap. 10 § 1 st. miljöbalken föreskrivs hur hantering mellan konkurrerande riksintressen ska ske.

Om ett område enligt 5-8 §§ är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Behövs området eller del av detta för en anläggning för totalförsvaret skall försvarsintresset ges företräde.

Andra delar av befintlig lagstiftning har tillkommit för att skydda människor mot påverkan som skadar hälsan eller mot olyckor samt för att skydda känsliga naturmiljöer mot påtagliga skador. Dessa delar av lagstiftningen är på goda grunder mer begränsande för tillkomst av ny bebyggelse.

Kommunerna ska i översiktsplan väga samman allmänna intressen och i detaljplaner göra avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Det är kommunerna som har planmonopol och ska i planprocessen visa att mark- och vattenområden är lämpliga för det föreslagna ändamålet. Länsstyrelsens roll i prövning av detaljplaner är att särskilt beakta dessa i förhållande till fem stycken överprövningsgrunder. Länsstyrelsen kan överpröva och upphäva kommunens beslut om antagande av detaljplan under nedanstående vissa särskilda omständigheter.

1. Om riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses
2. Om miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken inte tillgodoses
3. Om strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser
4. Om kommunerna brustit i mellankommunal samordning
5. Om frågor om människors hälsa eller säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion inte hanterats på ett tillfredsställande sätt.

Länsstyrelsen ställer sig positiv till olika initiativ som syftar till att effektivisera planprocesserna, till att ta fram gemensamma planeringsförutsättningar och till att genomföra tidiga dialoger mellan intressenter för att tidigt kunna avvärja oklarheter.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Eriks yttrande daterat den 27 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Samfundet S:t Erik har beretts möjlighet att yttra oss över motionen av Anna König Jerlmyr m.fl. (M) om ett modernt och hållbart växande Stockholm. Samfundet S:t Erik bildades 1901 och agerar i frågor av synnerlig vikt för Stockholms utveckling. Vi har i uppdrag att verka för historiska, estetiska och konstnärliga krav vid

Stockholms omdaning och utveckling. Motionen innehåller ett stort antal förslag som på olika sätt har bäring på stadsplaneringen i Stockholm. Motionärerna kritiserar den planering som skett i Stockholm under den modernistiska epoken med betoning på 1960-talsstaden, som motionärerna vill ersätta med en modern och hållbar stad. Motionen tar sin utgångspunkt i den typ av kvartersstad som finns i innerstaden, men vill öppna för en hårdare exploatering med höghus och förespråkar inslag av klassicistisk arkitektur. Nationalstadsparken beskrivs som en särslagstiftning. Motionärerna anser också att regelverket försvårar bostadsbyggandet, som de vill göra till ett riksintresse.

Samfundet S:t Erik instämmer i att 1960-talets planering och byggande på flera sätt var problematisk. Då som nu gällde det att bygga många bostäder, bra bostäder och snabbt. Det föreföll rationellt att bygga standardiserat i stora volymer, helst på tidigare obebyggd mark och ofta i storstadens ytterområden. Med funktionssepareringen, en alltför hård exploatering av naturmarken och en betoning på storskalighet i planering och byggande, en prioritering av bilismen som bidragit till de klimatproblem vi ser idag och inte sällan okända rivningar av äldre bebyggelse. Det stora problemet med den modernistiska epoken i Sverige är den ensidighet som kännetecknade förhållningssättet, att det bara fick vara på ett sätt, och att tidigare epoker skulle suddas ut från våra städer. I Stockholm står tack och lov större delen av bebyggelsen i innerstaden och äldre ytterstaden fortfarande kvar eftersom så stor del av fastighetsägarna motsatte sig rivningarna.

Men Samfundet instämmer inte med motionärerna om att lösningen idag är att ersätta en ensidig inriktning med en annan som är lika ensidig. Innerstadens kvartersstad kan inte vara lösningen för hela staden. Den modernistiska epoken är en del av stadens historia och en del av vårt kulturarv. Samfundet S:t Erik instämmer inte heller i att en hårdhänt exploatering är lösningen i dagens bostadsbyggande. Vi måste lära av de misstag som gjordes under rekordåren. Det är Staden själv som ska styra planeringen. Vi är kritiska till att kapitalintressena tillåts styra utvecklingen. Vi har fått en okänslig uppjäsning av bebyggelsen i innerstaden.

Höga hus i en tät kvartersstad leder till en ogästvänlig miljö med mörka gator och gårdar. Stockholm ligger på samma breddgrad som de nordligast belägna städerna i Sibirien. Solen står här lågt under större delen av året. En hårdhänt exploatering i bostadsområden kommer att leda till att segregationen förstärks. Det starka fokuset på att bygga i och intill innerstaden och i andra centrala lägen försvårar för grannkommunerna att få avsättning för sina bostadsprojekt. Stockholm har 3 procent av markytan i länet, men planerar för att mer än 50 procent av bostadsbyggandet ska ske här, vilket inte kan ses som en rimlig fördelning.

Tidigare har regionplaneringen arbetat med trädgårdsstäder som ett alternativt utbyggnadssätt. Den planeringsformen utgår från en blandning av upplåtelseformer och av bostäder, arbetsplatser och service i en låg och tät skala. Den skulle lämpa sig väl för byggande vid glest befolkade samhällen längs pendeltågslinjerna. Den nuvarande planeringsinriktningen utgår helt från innerstadens skala som ett ideal.

Vi ser en stor brist i en så ensidig inriktning på planeringen. Trädgårdsstaden bör ingå som ett alternativ i RUF5 2050, särskilt nu när marknaden börjar vika.

Samfundet S:t Erik anser att Stockholms stad ska lära av de epoker där Staden har byggt mycket och bra. Stockholm har haft tre stora stadsbyggare, som har lämnat efter sig fantastiska miljöer till eftervärlden: Albert Lindhagen, Per-Olof, PO Hallman och Sven Markelius. Alla tre har i sin stadsplanering utgått från stockholmslandskapet och planerat in bebyggelsen i ett subtilt samspel med parker och natur. Detta arv måste vi vårda och hämta inspiration från när vi utvecklar staden. Det är angeläget att byggnadsordningen uppdateras och infogas som en del av Översiktsplanen. Den innehåller mycket värdefulla beskrivningar av det som kännetecknar Stockholms olika stadsbyggnadsepoker, liksom av sprickdalslandskapet, de lerfyllda dalgångarna och de tre arkipelagerna. Byggnadsordningen behövs i Stadens styrning av planering. Det är viktigt att Staden ställer krav på byggherrarna.

Samfundet S:t Erik delar motionärernas uppfattning att tågordningen behöver ändras så att detaljplanering kommer före markanvisning och att dagens ordning förminskar översiktsplanens roll. Vi anser att översiktsplaneringen behöver förstärkas. När PBL lades fram fanns områdesplaner med i diskussionen som en mellanform mellan översiktsplanen och detaljplanen. Syftet med den formen är att komma ifrån bruket av frimärksplaner och att städerna ska kunna ta ett helhetsgrepp över större områden. Områdesplaneringen behöver utvecklas. Det är bra att Staden har börjat arbeta med den. Det arbetet behöver fördjupas. Detaljplaner kommer även fortsättningsvis att behövas, inte minst med tanke på den rättsverkan de har, och för de befintliga stadsdelarna och möjligheten att ta kulturhistoriska hänsyn.

Vi delar inte motionärernas beskrivning av att byggnadslagstiftningen lägger hinder i vägen för bostadsbyggandet. Regelverket är en central del i rättsstaten. Ytterst handlar bestämmelserna där om att garantera rättigheten för invånarna till goda bostäder och stadsmiljöer, och till att förhindra lösningar som är osunda och skadliga för den fysiska och psykiska hälsan. Rätten att överklaga detaljplaner är urgammal. Den handlar om att man som enskild ska kunna värna sin äganderätt gentemot sina grannar och mäktiga affärsintressen. Det är en grundläggande rättighet i en rättsstat. Att inskränka på den skulle strida mot EU-rätten. Vi vill understryka den särställning som stadsbyggnadsnämnden har i den kommunala förvaltningen. Den ingår som en del i domstolsväsendet och styrs av den specialreglerade lagstiftningen i PBL och Miljöbalken. Den ska inte styras av exploateringsintressen eller av Stadens egen ekonomi. Den politiker som kanske allra hårdast har framhållit detta i Sveriges riksdag genom åren var Gösta Bohman.

Motionärerna föreslår att bostadsbyggandet uppgraderas till riksintresse i Miljöbalken och Plan- och Bygglagen. Det är lovvärt att partierna värnar om bostadsbyggandet, men ett sådant förslag bör utvärderas utifrån vad det kan få för konsekvenser för staden och för den enskilde. Som vi tidigare påpekat är det inte bara Stockholms stad som ska ansvara för bostadsbyggandet i länet. Riksintressena är på olika sätt kopplade till expropriationslagstiftningen. Det innebär att om en väg

eller järnväg ska dras fram över en sträcka så har staten rätt att expropriera enskildas egendom mot deras vilja. Även kommunen och enskilda fastighetsägare har rätt att begära expropriation i vissa situationer. Det kan ifrågasättas om det behövs fler instrument i lagstiftningen som riskerar att gå ut över den enskildes rättigheter.

Lagstiftningen om Kungliga nationalstadsparken togs fram i politisk enighet. Den behövdes inte minst för att staten skulle ta ett ansvar för de marker som staten äger inom Nationalstadsparken. Rader av statliga verk och institutionen vände sig till Stockholm och Solna med krav på att få bygga överallt i parkerna utan att ta hänsyn till parkernas särart. Länsstyrelsen tog då inte något helhetsgrepp om detta, vilket den nu tvingas göra. Vi anser att Stockholm måste slå vakt om lagstiftningen om nationalstadsparken och att staden måste bli bättre på att se till att den efterlevs.

Nu ser vi att marknaden börjar vika, vilket kommer att få konsekvenser för byggandet. Samtidigt med en sjunkande marknadsefterfrågan så finns det stora grupper som har ett behov av bostäder, men som inte kan konkurrera om de bostäder som byggs, eftersom de är för dyra. Här menar vi att Staden måste ta ett ansvar genom sina allmännyttiga bostadsföretag.

Samfundet S:t Erik välkomnar att moderaterna tagit initiativ till en nedgrävning av Centralbron. Det är ett stort missgrepp att den har fått dras rakt igenom stadens historiska kärna. Som vi har påpekat i vårt yttrande över moderaternas särskilda motion om detta (2017:27), så förutsätter det att tunnelbanan förbi Gamla stan förläggs i tunnel. Tunnelbanan ligger i Riddarholmskanalen och Centralbron vilar på den norr om Gamla stan. Tunnelbanan är här utsatt för en översvämningrisk, som vi anser att Staden och landstinget har en skyldighet att undanröja. SMHI har påpekat att havsnivåhöjningar kan komma långt tidigare än vad de tidigare förutspått. Den enda rimliga lösningen är att dra tunnelbanan i tunnel hela vägen. Först då kan Riddarholmskanalen friläggas så att vi ser att Stadsholmen och Riddarholmen är två öar, och att hela det stora vattenrummet mellan dem båda och Södermalm öppnas upp. Det vore en storslagen satsning för eftervärlden att återskapa natur- och kulturlandskapet i Mälarens lås.

Samfundet S:t Erik ber också att få hänvisa till våra yttranden över remisserna om Översiktsplanen och över moderaternas motion och alliansens skrivelse om nedgrävning av Centralbron, som bifogas detta yttrande.

Villaägarna Stockholm

Villaägarna Stockholms yttrande daterat den 27 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Motionärerna inleder med att beskriva att de vill definiera och bygga den stad de vill se för framtiden men de kommer egentligen aldrig till en förklaring av denna

definition. Det saknas alltför många detaljer för att remissinstanserna ska kunna förstå och ta till sig vad det som föreslås egentligen kommer innebära för oss.

Regionstyrelsen ABC har inget emot förtätning i sig. Nybyggnation av bostäder med äganderätter behövs, framför allt villor, radhus och andra småhus. Men vi förordar äganderätten oberoende av om det är i form av en bostadsrätt eller direkt ägande. Fokus ska vara på att skapa miljöer där människor trivs. Miljöer som är inkluderande och hållbara, även socialt. Exempelvis är de allmänna grönytor som finns värda att slå vakt om.

Det talas om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns och det kulturarv som vi idag skapar för framtiden. Detta bör i allra högsta grad beaktas vid den föreslagna exploateringen i befintliga villaområden.

Att skatter på reavinster samt hyresintäkter bör analyseras välkomnas varmt av våra medlemmar. Likaså att se över skatteregler för att stimulera enskilt bosparande.

Vi ifrågasätter skarpt att byggherrar ska tillåtas ta fram detaljplaner själva i nära anslutning till villabebyggelse. Det kan inte ses som en självklarhet att byggherrarna skulle beakta försiktighet och anpassning till befintlig bebyggelse om detta innebär merkostnader / intäktsförluster för dem ifråga om begränsning i framtida byggnation.

På senare år har redan skett flera regelförenklingar, vilka lett till ökat bostadsbyggande. Att i nuläget förenkla ytterligare är riskabelt. Följden kan bli alltför okontrollerat byggande och dåliga bostadslösningar.

Att göra Stockholm Stad till pilotkommun för undantag av byggregler under en period om fem år framstår som en åtgärd som kan få mycket negativa konsekvenser

Avslutningsvis vill vi påpeka att såsom motionärerna förslår ta ut en administrativ avgift i samband med överklagan har en kraftig inverkan på var och ens demokratiska rätt att yttra sig kring det som pågår i ens närområde och därmed påverkar den lokala boendemiljön.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Torbjörn Erbe m.fl. (alla M) enligt följande.

1. att tillstyrka motionen
2. att därutöver anför följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför några av förslagen ligger utanför exploateringskontorets ansvarsområde. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för svaren på förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill vi därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande

bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska

anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Vi tolkar exploateringskontorets svar som att förvaltningen delar motionens förslag om värdet av byggherredrivna detaljplaner, vilket är glädjande. För precis som förvaltningen anför så har staden en utmaning när det gäller arbetskraftsbrist, och då är det väsentligt att fler kan vara med och bidra även i planarbetet.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (alla M) enligt följande.

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför fastighetskontorets ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för en seriös och väl genomarbetad genomgång av de förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära

storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns – och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det

viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Det är särskilt glädjande att fastighetskontoret ställer sig positiv till att analysera byggherredrivna detaljplaner. Vi är övertygade om att en sådan modell skulle kunna ge positiva effekter, både genom att avlasta tjänstemännen på stadsbyggnadskontorets planavdelning och genom att fler mindre detaljplaner med bostäder kan genomföras i snabbare takt. Det är också glädjande att kontorets delar vår uppfattning om att stadens torg och parker har potential att, och bör, utvecklas med en mer enhetligt och tilltalande uttryck,

liksom motionens förslag om att i ökad utsträckning nyttja grönska och vatten för förbättrande av stadsklimatet.

Kulturnämnden

Reservation anfördes av Sophia Granswed m.fl. (alla M), enligt följande.

1. att tillstyrka motionen
2. att därutöver anföra följande

Vi vill tacka för svaret från kulturförvaltningen. Stockholm har under sina dryga 750 år genomgått många utbyggnadsperioder, men ingen som kan mäta sig med den vi nu är mitt i. I närtid ska 40 000 nya bostäder fram, men vi vet redan att behoven av bostäder ingalunda kommer att täckas av detta, utan stadens utbyggnad kommer att fortsätta.

Det finns en i högtidstalen stor samstämmighet i att vi nu skall bygga den täta staden och ta tillvara stenstadens kvalitéer. Ändå finns det fortfarande planer som inte stämmer överens med dessa ideal och där tätheten är alldeles för låg. Planeringen av framtidens Stockholm måste utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Utgångspunkten måste vara att gator och torg ägs av staden medan fastigheter i huvudsak ägs privat. Mindre fastigheter ger både fler aktörer, spridd ägarbild, ett varierat intryck och en diversifierad arkitektur.

Det finns behov av att, inte minst nu när bostadsbyggandet måste öka markant, i ännu större utsträckning planera för en utbyggd stenstad och promenadstad. Och att detta tillåts ske inte bara i den gamla innerstadens närhet utan även låter nya delar av ytterstaden präglas av detta. Vi tror inte att en ny årsring av tämligen själlösa punkthus blir något bra minne av 2010- och 20-talen.

Det offentliga rummet – gator och trottoarer, torg och parker, kajer och lekplatser – är en väsentlig del av varje stad. Det är i ”utrymmet mellan husen” som spontana möten kan ske, där vi promenerar, fikar, umgås eller bara vistas. Kvaliteten på miljöerna i det offentliga rummet är givetvis viktiga för upplevelsen av hur det är att vistas i Stockholm. Offentliga miljöer som är skräpiga, vandaliserade eller skumt upplysta skapar en känsla av otrygghet. Ett attraktivt offentligt rum kännetecknas av att det är rent, helt, snyggt och överblickbart.

Stockholms stad har idag en gedigen parkplan för samtliga stadsdelar. Det är givetvis bra och riktlinjerna i dessa ska upprätthållas. Staden har därtill ett möbleringsprogram på 70 sidor med detaljerade riktlinjer för hur bland annat bänkar och blomsterurnor ska gestaltas och var de ska placeras. Det är naturligtvis också bra. Olika platser i Stockholm har olika förutsättningar när det gäller gestaltning och vilka uttryck som är lämpliga, men tyvärr faller staden på målnöret så länge pusselbitar läggs utan att bilden för pusslet finns närvarande. Att gestaltningsprogram eller

kvalitetsprogram tas fram för alla nya större områden kan ses varande en del i denna problematik. Om detta inte görs utifrån ett centralt kopplat policydokument så är det lätt hänt att helhetsperspektivet uteblir.

Kungsträdgården används idag i hög utsträckning till festivaler, uteserveringar och särskilda event. Vintertid anläggs också en skridskobana och en marknad som trivsamma inslag. Parken uppfyller dock långt ifrån sin potential som mötesplats för stockholmarna och turister. Parken är relativt sluten och det är nog många som snarare uppfattar Kungsträdgården mer som ett uppdelat torg än som en trädgård. Om Kungsträdgården öppnas upp från Hamngatan och möter stadslivet på ett tydligare sätt skulle den ha större möjligheter att bli en stadspark värdig sitt namn.

För att åstadkomma detta krävs att staden tar ett helhetsgrepp på Kungsträdgården, så att parken åter kan bli en naturligt integrerad del av stadslivet. I arbetet med parkens utveckling är det viktigt att säkerställa balansen mellan dess roll som attraktiv grönskande stadspark och dess funktion som evenemangs- och mötesplats. Det behöver göras en grundlig översyn av hur Kungsträdgården ska användas på bästa sätt framöver, utifrån stockholmarnas perspektiv. Utifrån detta perspektiv ska kulturnämnden, tillsammans med trafiknämnden, utveckla Kungsträdgården för att säkerställa Kungsträdgårdens roll som Stockholms kanske mest betydelsefulla park och mötesplats för alla åldrar.

Kulturförvaltningen anför att Kungsträdgården med omgivning berörs övergripande i Programmet för City som upprättas av stadsbyggnadskontoret och i Trafik- och gatumiljöplan för City, som trafikkontoret författar. Det återstår att se hur arbetet med programmet faller ut, men vi vill fortsatt understryka vikten av Kungsträdgården behöver ett konkret åtgärdsprogram framför ett övergripande omnämnande i ett styrdokument. Detta ska därtill göras i dialog med stockholmarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Vi vill se en utveckling av vår stad som sätter människan i centrum. Därför yrkar vi bifall till motionen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (alla M) enligt följande.

Lars Jilmstad m.fl. (alla M) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen och att därutöver anföras:

Vi vill tacka förvaltningen för en seriös och väl genomarbetad genomgång av de förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) enligt följande.

Vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Vi vill börja med att tacka stadsbyggnadskontoret för en tydlig och genomarbetad genomgång av de förslag i motionen som förvaltningen ansett sig beröras av. Vi tolkar svaret som att förvaltningen i stora drag ställer sig bakom motionens intentioner.

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför några av förslagen ligger utanför exploateringskontorets ansvarsområde. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för svaren på förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvarterstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M) enligt följande.

1. att tillstyrka motionen
2. att därutöver anföra följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför trafikkontorets ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav. Vi vill därför inleda med att tacka kontoret för en seriös och väl genomarbetad genomgång av de förslag som kontoret bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som

närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även

utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvanvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jan Tigerström m.fl. (alla M) enligt följande.

att tillstyrka motionen och att därutöver anföra följande.

Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför stadsdelens ansvarsområde. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för en seriös och väl genomarbetad genomgång av de förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som oftast handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer

intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Gustav Johansson m.fl. (alla M) enligt följande.

att tillstyrka motionen
att därutöver anföra följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppna. Att bygga en modern och hållbar stad

som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvarterstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafikhöga lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvanvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Farsta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Lisbeth Crabo Ljungman m.fl. (alla M), enligt följande.

att Nämnden föreslår fullmäktige att bifalla motionen
att därutöver anføres följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill vi därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvarterstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Lars Svärd m.fl. (alla M) enligt följande.

att tillstyrka motionen
att därutöver anföras följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav. Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört

en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvarterstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut. Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt.

Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönkan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på

ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvarsvårt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Vi är övertygade om att en modell med byggherredrivna detaljplaner skulle kunna ge positiva effekter, både genom att avlasta tjänstemännen på stadsbyggnadskontorets planavdelning och genom att fler mindre detaljplaner med bostäder kan genomföras i snabbare takt. Det är också glädjande att kontorets delar vår uppfattning om att stadens torg och parker har potential att, och bör, utvecklas med en mer enhetligt och tilltalande uttryck, liksom motionens förslag om att i ökad utsträckning nyttja grönska och vatten för förbättrande av stadsklimatet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Bo Arkelsten m.fl. (alla M) enligt följande.

Att tillstyrka motionen

Att därutöver anförda följande:

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som

närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill vi därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet.

Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även

utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är både stort och akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden.

Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvanvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Det är särskilt glädjande att fastighetskontoret ställer sig positiv till att analysera byggherredrivna detaljplaner. Vi är övertygade om att en sådan modell skulle kunna ge positiva effekter, både genom att avlasta tjänstemännen på stadsbyggnadskontorets planavdelning och genom att fler mindre detaljplaner med bostäder kan genomföras i snabbare takt. Det är också glädjande för framtiden att stadens torg och parker har potential att utvecklas med ett mer enhetligt och tilltalande uttryck, liksom motionens förslag om att i ökad utsträckning utnyttja grönska och vatten för förbättrande av stadsklimatet.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Joel Laurén m.fl. (alla M) enligt följande.

- att tillstyrka motionen
- att därutöver anföra följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför stadsdelsnämndens ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Kungsholmens läge i centrum av en snabbt växande huvudstad gör att vår stadsdels publika platser så som Fridhemsplan kommer att få en allt viktigare roll för staden framöver. Vi instämmer med förvaltningen i att det är positivt att översiktsplanen identifierar Fridhemsplan som en plats där tryggheten behöver stärkas och att åtgärder nu planeras i delar av området som kan öka stadskvaliteterna, såsom ombyggnaderna vid kvarteret väktaren. Vi ser dock behov av ett större helhetsgrepp där mer stadsmässiga kvaliteter, naturliga mötesplatser, uteserveringar och gröna värden tillförs över hela området från Fridhemsplan till korsningen Sankt Eriksgatan-Fleminggatan. En viktig del av ett sådant helhetsgrepp är att ta fram en åtgärds- och investeringsplan för hela området, istället för att nöja sig med enskilda upprustningar av delar av området.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig

slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Johansson m.fl. (alla L) enligt följande.

Från Liberalerna gläds vi åt att allt fler ser och uttrycker Fridhemsplans potential och behov av upprustning. Vi har under flera år nu i de nämnder som berörs, drivit förslaget att där skapa mer utrymme för folkliv, mer plats för människor. Vi förespråkar mer grönska och gläds åt att bredare trottoar äntligen är på gång. Men detta är inte tillräckligt, vi vill se att platsen utvecklas mer.

Redan 2011 lade Liberalerna i Kungsholmens SDN förslag till en framtidsstrategi med utveckling och förtätning av Fridhemsplan, ett område som behöver utvecklas med långsiktighet och omtanke.

En framtidsstrategi behöver ha bredd och omfatta bland annat:

- Högre kvalitet på stadsrummet och bättre vardagsmiljö för alla åldrar, allt för att bidra till ökad trivsel och säkerhet.
- Vara en naturlig och vacker samlingsplats.
- Bidra till en levande stadsmiljö med handel, arbetsplatser, serveringar och rekreation.
- Leda till bevarande och utveckling av parker och grönområden.
- Höga krav på kvalitet, tillgänglighet, användbarhet och hållbarhet
- Bidra till förbättrad trafiksäkerhet i ett område där många trafikslag, cyklister, gångtrafikanter möts.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Petra Gardos Ek m.fl. (alla M) enligt följande.

1. tillstyrka motionen.
2. därutöver anför följande:

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför fastighetskontorets ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regel-förenklningar och tekniska egenskapskrav. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för en seriös och väl genom-arbetad genomgång av de förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande

bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare.

Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafikhärlägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtids omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska

anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Det är särskilt glädjande att fastighetskontoret ställer sig positiv till att analysera byggherredrivna detaljplaner. Vi är övertygade om att en sådan modell skulle kunna ge positiva effekter, både genom att avlasta tjänstemännen på stadsbyggnadskontorets planavdelning och genom att fler mindre detaljplaner med bostäder kan genomföras i snabbare takt. Det är också glädjande att kontorets delar vår uppfattning om att stadens torg och parker har potential att, och bör, utvecklas med en mer enhetligt och tilltalande uttryck, liksom motionens förslag om att i ökad utsträckning nyttja grönska och vatten för förbättrande av stadsklimatet.

Reservation anfördes av Olov Lindquist (L) enligt följande.

Olov Lindquist (L) reserverade sig mot beslutet och ansåg att stadsdelsnämnden skulle ha beslutat följande:

Motionen besvaras i enlighet med nedanstående yttrande.

I sin motion framför Moderaterna flera intressanta förslag, som vi i det här läget väljer att inte ta ställning till. Vi vill dock påpeka att vi fortfarande är för att det ska anläggas en piazza vid Odenplan.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Kristina Lutz m.fl. (alla M) enligt följande.

att tillstyrka motionen
att därutöver anföra följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklningar och tekniska egenskapskrav. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för en seriös och väl genomarbetad genomgång av de förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvarterstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer

intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Det är särskilt viktigt att analysera byggherredrivna detaljplaner. Vi är övertygade om att en sådan modell skulle kunna ge positiva effekter, både genom att avlasta tjänstemännen på stadsbyggnadskontorets planavdelning och genom att fler mindre detaljplaner med bostäder kan genomföras i snabbare takt. Det är också glädjande att kontorets delar vår uppfattning om att stadens torg och parker har potential att, och bör, utvecklas med en mer enhetligt och tilltalande uttryck, liksom motionens förslag om att i ökad utsträckning nyttja grönska och vatten för förbättrande av stadsklimatet.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Elisabeth Johnson m.fl. (alla M) enligt följande.

- att tillstyrka motionen
- att därutöver anför följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför fastighetskontorets ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för en seriös och väl genomarbetad genomgång av de förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som

närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppet. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även

utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvanvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Christoffer Järkeborn m.fl. (alla M) enligt följande.

att tillstyrka motionen

att därutöver anföra följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen ligger utanför stadsdelsnämndens ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklingar och tekniska egenskapskrav.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppna. Att bygga en modern och hållbar stad som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är

nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvarterstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade

möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvansvärt i de tätastadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den tätastaden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bostadsområden, dels blir den mer klimatsmart. Den tätastaden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johan Nilsson m.fl. (alla M) enligt följande.

1. att tillstyrka motionen
2. att därutöver anför följande

Det finns ett stort antal åtgärder som behöver analyseras ur ett helhetsperspektiv för att öka nybyggnationen av bostäder, men också för att öka rörligheten i det befintliga beståndet. Motionens syfte är att lyfta stadens framtida utveckling ur ett brett perspektiv, varför flera av förslagen

ligger utanför stadsdelens ansvarsområde. Det handlar om allt ifrån plan- och överklagandeprocess, till skattepolitik, regelförenklningar och tekniska egenskapskrav. Vi vill därför inleda med att tacka förvaltningen för en seriös och väl genomarbetad genomgång av de förslag som förvaltningen bedömt sig beröras av.

Stockholm är en stor stad och i allt fler sammanhang även en storstad med internationella mått sett. Vi sätter människan i centrum och ser positivt på att fler vill flytta hit. En växande och attraktiv region är en förutsättning för utveckling, ekonomisk tillväxt och förmågan att skapa allt bättre förutsättningar för invånarna.

Det som gör Stockholmsregionen speciell är just storstaden och dess attraktionskraft. Den påverkar inte bara Stockholms stad, utan också kringliggande kommuner där många väljer att bo samtidigt som de arbetar i staden, eller åtminstone på en arbetsmarknad som präglas av närheten till storstaden. Många vill kunna bo nära storstadens puls, men ändå ha tillgång till småskalighet, pålitlig kollektivtrafik och närhet till naturen och vattnet. Det finns möjligheter till detta i Stockholms län som närmast är unika för en storstadsregion. Samtidigt ser vi idag ett antal utmaningar för stadens framtida utveckling. Några av dessa vill därför lyfta fram i särskild ordning:

När Stockholm växer är det viktigt att bygga klokt. Många människor som söker sig till Stockholm föredrar att bo i stadsmiljö, gärna i stenstadens kvartersmiljö. Genom en ökad täthet på lämpliga platser kan också mer av stadens grönska sparas. Framtidens stad måste därför utmana de normer och bestämmelser som tagits fram för att bygga en gles stad. Fortfarande är det lättare att med dagens lagstiftning bygga en 1960-talsstad än en stad som motsvarar våra behov. De gamla idéerna finns kvar som frusen ideologi trots att få står för den öppna. Att bygga en modern och hållbar stad

som också värnar grönska och kulturvärden ska vara vägledande för den framtida utvecklingen.

Vi måste bryta med den ohållbara stadsplaneringen från mitten av förra seklet, och som bidragit till dagens segregerade samhälle. I en modern stadsmiljö är boendet sammanlänkat med jobb eller studier, näringsliv och nöjen. Det är olika funktioner i människors liv, men lika viktiga delar i den infrastruktur som ligger till grund för en välfungerande stad. Vi vill därför gå fram med reformer för ett omfattande bostadsbyggande, en utökad och tillgänglig kollektivtrafik och ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

En av de största utmaningarna är att definiera och bygga den stad vi vill se för framtiden. Vi vet av erfarenhet att en snabb utveckling av staden kräver ett stort mått av eftertänksamhet. Genomförandet av miljonprogrammets glesa struktur har medfört en av de allra största samhällsutmaningarna vi har i Stockholm idag – segregerade stadsdelar.

Den lokala debatten i Stockholm tenderar att allt som ofta handla om antalet bostäder som tillskapas inom ramen för specifika områdes- eller detaljplaner. Detta är nog så väsentligt, men dagens stadsbyggnadsdebatt behöver ändra riktning och handla om mer än att bygga nytt. Det handlar om att vara hänsynsfull mot det kulturarv som finns - och det kulturarv som vi i dag skapar för framtiden. Det handlar om att värna Stockholms särart, om vilken stad vi vill se.

Vi ser positivt på att utveckla stadens bortglömda rum med nya och tillgängliga rekreationsytor som blir till gagn för såväl stockholmarna som stadens publika gestaltning, värden som är omistliga. Mer resurser kan komma att behöva läggas på att utveckla befintliga, och skapa nya, gröna värden när Stockholm växer. I detta avseende bör även fler möjligheter till överdäckningar av vägar ses över. Båda dessa gröna och urbana åtgärder skulle rimligen få mycket önskvärda effekter på möjligheten att välja bort bilen när alternativa förbindelser bättre knyter samman de växande stadsdelarna med varandra.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi bejakar och eftersträvar en utveckling av Stockholm med nya funktionsblandade stadsdelar där bostäder, verksamheter och olika trafikslag samsas. För att skapa så högkvalitativa stadsdelar som möjligt är det viktigt med en stadsmässig bebyggelse och att våga pröva den täta kvartersstaden även utanför innerstadens krans. Stockholm har inte råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafknära lägen eftersom behovet av bostäder är akut.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp.

Stockholm är känt för sina gröna och blå värden. I stadsplaneringen ska det vara självklart att verka för ekologiska värden, att bygga klimatsmart och till en rimlig slutkostnad för de boende. Ett större invånarantal ökar trycket på stadens parker, grönområden och vattenspeglar. Därför är det viktigt att peka ut strategiskt viktiga naturområden och att hantera bebyggelse vid och på vatten varsamt. Stadens parker ska utvecklas med nya metoder för planering av grönområden. Nya parker och träd ska anläggas som en naturlig del av stadsutvecklingsområden. Befintliga parkers stora värde tillsammans med andra rekreationsytor ska bevaras.

Grönskan och vattnet ska utnyttjas för att förbättra stadsklimatet och mildra konsekvenserna av klimatförändringar. Särskilt i tätbebyggda stadsdelar är det viktigt att minska andelen hårdgjorda ytor och öka mängden grönska med fler träd, pocketparker, planteringar och gröna tak. Genom att använda stadens taklandskap på ett bättre och mer effektivt sätt än vi många gånger gör idag får vi åtminstone mervärden på tre olika sätt. Taklandskapen och kvarterens gestaltning blir mer intressanta och dynamiska, vi får sammantaget mer plats för socialt umgänge och för barnen att leka på samtidigt som vi får plats för mer grönska i staden, och vi får ökade möjligheter till närproducerade råvaror. Detta förhållningssätt är framförallt eftersträvanvärt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

De beslut och de byggnader vi bygger idag ska gälla under väldigt många år. Då är det viktigt att vi gör rätt från början, och vi ser att den täta staden har många fördelar. Dels blir staden mer levande om den byggs för korta avstånd med levande bottenvåningar, dels blir den mer klimatsmart. Den täta staden kräver helt enkelt mindre energiåtgång och färre resor.

Beslutsgång

Ordförande yrkade bifall till förvaltningens förslag till beslut. Ordförande ställde förslagen mot varandra och förklarade att nämnden beslutat att bifalla förvaltningens förslag till beslut. Reservation från Johan Nilsson med flera (M) till förmån för eget förslag till beslut.

Särskilt uttalande gjordes av Evy Kjellberg (C) enligt följande.

Motionen är mycket omfattande och innehåller både smått och stort och avslutas med 35 förslag där vissa måste tas av regering/riksdag för att genomföras. Trots alla förslag som framförs kan jag inte se något som specifikt berör Älvsjö, vilket jag tycker är märkligt då Älvsjö står för en gigantisk exploatering-växande nu och de närmsta åren.

Centerpartiet har länge förordat att man bygger högt och tätt i kollektivtrafiknära lägen. På detta sätt kan man minska miljöbelastningen samt behålla parker, grönområden och naturreservat samtidigt som man gör det möjligt att anlägga nya parker. Att använda tak och fasader till gröna oaser – trädgårdar samt solceller har Centerpartiet framfört bl.a. här i nämnden vid flera tillfällen. Hur tak och fasader kan

utnyttjas bör på ett eller annat sätt ingå redan i början av planprocessen – markupplåtelsen. Det är nu glädjande att fler partier inser fördelarna med att bygga tätt och högt i kollektivtrafiknära lägen samt utnyttja tak och fasader.

Utbyggnad av cykelleder och cykelparkeringar intensifierades under tidigare miljöborgarrådet Per Ankersjös (C) ledning. Självfallet måste utbyggnaden fortsätta.

När det gäller Älvsjö vill jag lyfta fram några områden: enligt uppgift planeras för 10000 lägenheter i södra Älvsjö – Mässtaden – Älvsjö Örby. Centerpartiet anser att området bör bli en trygg, levande miljöstadsdel där man från början planerar in gröna tak och fasader, solceller samt parker. Förskolor, skolor, äldreboenden, LSS-boenden, kommunal- och kommersiell service, restauranger, träff- och kulturlokaler, idrottsplats med gemensamma fritidslokaler för ung som gammal. Älvsjö måste bli attraktivt för bl.a. småföretagares vilja att etablera sig här. Arbetsplatser är ett måste för tillväxten och sysselsättningen samt för att undvika att Älvsjö blir en ”sovstad”.

Motionen tar inte heller upp miljöproblemen med Älvsjövägen. Det bästa vore att lägga Älvsjövägen i tunnel/däcka över den. Om det inte går p.g.a. markförhållanden så måste andra åtgärder till. De som presenteras i förslaget till översiktsplan m.m. är inte tillfylles anser Centerpartiet. Det går inte att bygga det ena bostadsområdet efter det andra i Älvsjö utan att frågan om Älvsjövägen först löses. Redan idag är det en katastrofal situation där bilarna under vissa tider bildar långa köer och står stilla. När det inte är köer ”kör man allt vad man kan” utan tanke på vägens hastighetsskyltar. Tunga lastbilar tar Älvsjövägen trots förbud. Allt detta gör att boende efter Älvsjövägen har en dålig boendemiljö. Säkerheten är dålig och olyckor är vanlig. Så sent som för några veckor sedan blev en pojke påkörd på ett obevakat övergångsställe. Omedelbara åtgärder måste till redan idag. Sänkt hastighet, bättre skyltning och ökad kontroll av tunga fordon som tar Älvsjövägen trots förbud, fler bevakade övergångsställen, tyst asfalt samt bullerplank är några förslag som kan genomföras omgående.

Något modernt och hållbart växande Stockholm/Älvsjö är inte tänkbart så länge trafiksituationen på Älvsjövägen inte löses.

Centerpartiet värnar Brännkyrka kyrka, en av stadens äldsta byggnader, genom att anlägga en park närmast kyrkan med vattenspegel/fontän, fruktlund, odlingslotter samt rekreationsyta.

I motionen sägs att man är kulturhistoriska byggnaders främsta beskyddare. Centerpartiet hoppas att detta sträcker sig till att omfatta även ovan samt ”Röda stugan” i Älvsjöskogens naturreservat.

I avvaktan på beslut om Sjöängens framtid anser Centerpartiet att Sjöängen bör upplåtas för stadsodling och stadsbruksodling.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Andrea Ström m.fl. (alla M) enligt följande.

1. Att avslå förvaltningens förslag till beslut
2. Därutöver anføres följande.

Stockholm behöver reformera normer, bestämmelser och lagstiftning i syfte att möjliggöra byggandet av en modern, tät och hållbar stad, som samtidigt värnar grönska och kulturvärden. Detta skulle möjliggöra en ökad exploatering i flera stadsutvecklingsprojekt, i högre grad planera för klassisk arkitektur och förändra stadsbyggnadsprocessen i Stockholm. Det skulle även leda till en ökad rörlighet på bostadsmarknaden.