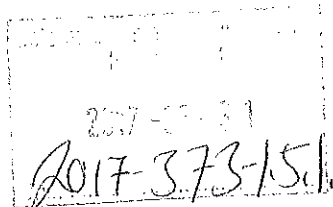


33.



|                                                     |              |
|-----------------------------------------------------|--------------|
| STOCKHOLMS STAD<br>Kommunstyrelsen<br>Registraturet |              |
| Ink.                                                | 2017-05-15   |
| Dnr:                                                | 106-876/2017 |
| Till:                                               | RI           |



BILAGA

## Motion av Anna König Jerlmyr m.fl. (M) om ett modernt och hållbart växande Stockholm

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.

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. Moderaterna föreslår därför ett reformpaket för den moderna och hållbara staden. 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.

Skiljelinjen går mellan en planeringssyn som önskar lägga människornas liv till rätta genom totalplanering och offentligt ägande och en syn som ser stadsplaneringen som enkla gemensamma regler i marknadsekonomin. Utgångspunkten måste vara att gator och torg ägs av staden medan byggnader i huvudsak ägs privat. Här har staden med sitt stora markinnehav en viktig roll i markanvisningsskedet och i planprocessen. Mindre fastigheter ger både fler aktörer, också privatpersoner, med spridd ägarbild, ett varierat intryck och en diversifierad arkitektur. Ett gott exempel på denna typ av planering är det pågående projektet i kvarteret Persikan på östra Södermalm.

En annan konfliktlinje gäller de fysiska gränserna mellan det som är gemensamt och det som är enskilt. Ju tydligare gränser, desto bättre fungerar stadslivet. Exempelvis ger slutna kvarter tydliga gaturum och välanvända gårdar. Öppna bebyggelsemönster där det är otydligt var gränsen går mellan privat och offentligt ger ofta resultatet att ingen använder gårdarna; de uppfattas för privata av allmänheten och för allmänna av de närboende.

Stockholmsregionen har utrymme både för stadsbebyggelse och mer småskaliga områden. Gemensamt är att de miljöer som skapas ska vara attraktiva, genomtänkta och välkomna samspel mellan människor. Det behöver inte byggas stad överallt, men i de kommuner och områden där det görs ska det byggas en god stadsmiljö. Hela Stockholms län är också en sammanlänkad region för arbets- och bostadsmarknaden. Därför är det också viktigt hur infrastrukturen mellan de olika bostäder som byggs och de arbetsplatser som finns i regionen ser ut.

I vår tid är det vår förmåga att bygga en modern, hållbar och välfungerande stad som kommer att avgöra om Stockholm även i framtiden kommer att vara en av världens bästa platser att bo på, växa upp i och arbeta och verka i.

### **En modern och hållbar storstad**

Stockholm står just nu inför ett av sina mest dramatiska skeden när det handlar om stadens framtida gestaltning och uttryck. Det är en utveckling som under de närmsta åren kommer att vara fullt jämförbar med andra omfattande förändringar i Stockholms historia.

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.

Moderaterna 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.

Vi ser att styrkan i Stockholms arbetsmarknad är bredden och mångfalden: små, medelstora och stora företag, forskare, entreprenörer, kreatörer och ingenjörer. Det ska vara enkelt att byta mellan olika arbeten och mellan arbete, utbildning och företagande. Stockholm behöver fler arbetsplatser. Nya jobb och företag behöver växa fram i hela staden. När vi planerar för ett växande Stockholm är det i högsta grad väsentligt att samtidigt skapa fler arbetsplatser. Detta är särskilt prioriterat där det idag råder ett underskott av arbetsplatser, i synnerhet i Söderort. Sett till staden som helhet måste det i den fysiska planeringen även ingå att värna företagsområden, och i det fall något av dessa behöver tas i anspråk bör nya platser pekas ut i dialog med berörda företag.

Ur ett företagsperspektiv är inte minst hyresrätten som initial boendeform en viktig fråga för många. Bland annat vittnar start-ups och andra växande företag som vill etablera sig i Stockholmsregionen om hur bostadsbristen gör det svårt för dem att expandera. Det som primärt efterfrågas är små hyresrätter för nyanställda som efter några år i företaget sedan avser köpa ett boende. Även kollektivboenden är något som efterfrågas. Större bostadsutvecklingsprojekt bör även innefatta en andel ägarlägenheter, för att erbjuda företag och deras anställda fler alternativ. En annan väsentlig del i detta handlar om tillgången till lokaler med rimliga hyresnivåer så att små och nya företag ges rätt förutsättningar att anställa och växa.

Vår ambition är att Stockholm kännetecknas av modernitet och urbanitet. Staden ska vara hållbar och innehålla all den service som stockholmarna har rätt att förvänta sig. Det innebär såväl förskolor och skolor, som butiker, restauranger, kultur, idrott och väl utbyggd kollektivtrafik. Det innebär också att den som saknar bil ska kunna återvinna i staden, men även att den som behöver bilen för att få livet att gå ihop ska ha tillgång till parkering. Tyvärr motverkas denna utveckling idag av lagstiftningen och ett stort antal riksintressen. Utöver de regler som gäller i övriga landet har Stockholm en särlagstiftning om Kungliga nationalstadsparken som ytterligare försvårar bebyggelse i centrala delar av Stockholm. Dagens regelverk bidrar till att vi tvingas bygga en lika dålig stad som på 60-talet – utglesat, bilberoende, hus i park. Det är inte hållbart, och regelverken måste således utmanas och förändras.

Det handlar såväl om allt ifrån att reformera strandskyddet och bullerreglerna till att tillåta avsteg från tekniska egenskapskrav i bostadsbyggandet. Något som skulle ge en direkt och konkret effekt vore att göra bostadsbyggandet till ett riksintresse. I Stockholm finns ett stort antal riksintressen som alltför ofta ställs emot nya bostäder i planprocessen. Bostadsbyggandet bör därför uppgraderas till riksintresse i Miljöbalken och Plan- och bygglagen, så att det ges den tyngd det ska ha och anpassas till vår tids utmaningar. I detta sammanhang bör också lagstiftningen kring Kungliga nationalstadsparken ändras, så att ny bebyggelse tillåts synas inifrån parken. I detta avseende föreslår vi att oljehamnen på Loudden omvandlas till en modern och hållbar stadsdel med plats för 10 000 nya bostäder, minst 2 500 arbetsplatser och Sveriges högsta byggnad. Motsvarande typ av utveckling, om än i något mindre skala, bör vara möjlig även på andra håll i staden.

För att klara den utvecklingen behöver Stockholm planeras för framtiden och lära av de misstag som begåtts tidigare. Moderaterna 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. Dåtidsens 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, pocket-parker, 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 eftersträvt i de täta stadsmiljöerna såsom city.

I Stockholms snabba utveckling måste vi slå vakt om Stockholms byggnadstradition där äldre värdefull bebyggelse kompletterats med högkvalitativ spännande ny bebyggelse från varje tidsepok. Därmed kan staden utvecklas beaktande av de kulturhistoriska värdena och behovet av förnyelse. Gammal industrimark i centrala lägen kan omvandlas till attraktiva stadsdelar som binder samman staden.

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.

## Rörlighet och regelförenklingar för en robust bostadsmarknad

Grundläggande i den marknadsekonomiska teorin är att en tjänst utförs eller en produkt tillverkas när en köpare och säljare är överens om ett pris som båda upplever sig tjäna på. På en bostadsmarknad som är full av olika regler och begränsningar finns det anledning att lyfta frågan vad det är som är drivkrafterna på byggmarknaden. Vad händer exempelvis med statliga subventioner till byggbolag – medför de verkligen fler byggda bostäder eller innebär de endast att byggbolagens vinstmarginaler ökar? Det finns också andra faktorer som påverkar priser och kostnader på byggmarknaden. Grundläggande blir då vilket pris som krävs för att kunna bygga. Hur ser vinstmarginalerna och konkurrensen ut bland byggföretagen – är det för svårt att göra inträde på byggmarknaden och vad kan göras för att sänka trösklarna? Trots att många andra faktorer påverkar är självklart även hyresnivån av stor vikt. Hur påverkar dagens regler för hyressättning möjligheterna att bygga nya bostäder?

Rörligheten på bostadsmarknaden är en stor utmaning. Med stora värdestegringar och krav på beskattning av reavinster drar sig många för att sälja stora bostäder och flytta till mindre, även när behoven av utrymme minskar. Även skatten på reavinster bör därför analyseras ur ett bostadsmarknadsperspektiv.

I detta sammanhang är hyressättningen en ofta omtvistad fråga som ibland kommer att kallas för frågan om "marknadshyror" eller "avskaffande av hyresregleringen". Båda beteckningarna är missvisande eftersom få, om någon, förespråkar en hyressättning där marknadens regler gäller helt utan avsaknad av påverkande faktorer. Samtidigt är alla de system som nämns som tänkbara förebilder reglerade – men på ett annat sätt än det svenska. Frågan som bör ställas är därför inte om marknadshyror bör införas eller inte, utan hur de regler som finns på bygg- och bostadsmarknaden på bästa sätt kan skapa ett långsiktigt bostadsbyggande, ett bostadsutbud som svarar upp mot efterfrågan på bostäder och en sund hyresmarknad.

Det finns flera skäl att gå mycket varsamt fram med sådana reformer. Om snabba förändringar av hyressystemet ruckar på förutsägbarheten på hyresmarknaden finns även där en stor källa till oro och problem för människor. Dock är det nog att föredra att förändringar av hyressättningssystemet sker inom hela beståndet samtidigt, istället för att riskera en spotmarknad vid byten. I kombination med lång implementeringstid och förutsägbarhet bör även ett avskaffande av hyresregleringen förutsätta ett reformerat och riktat bostadsbidrag.

Andra regler tar sikte på generella värden i samhället som ska värnas, exempelvis tillgången till naturupplevelser för medborgarna. Också rena bevarandevärden finns, som naturmiljöer eller arter som kan störas av bebyggelse, kulturvärden och bevarande av byggnader för eftervärlden.

Sett till bevarandet av kulturhistoriska byggnader som helhet, och över hela staden, så är det Moderaterna som har varit dess främsta beskyddare. Det var Moderaterna som var först ut med att vilja bevara Almarna i Kungsträdgården, det var Moderaterna som räddade Münchenbryggeriet från rivning. Att stå upp för, och skydda, stadens kulturvärden är fortsatt Moderaternas uppgift.

Den relevanta frågan är därför vilka regler som verkligen skapar dessa värden och vilka som till större delen skapar problem. Det handlar om allt från bullerregler och tekniska egenskapskrav, till den stora mängden riksintressen och särlagstiftning i miljöbalken. Med en huvudstad byggd på öar och en hel skärgård i länet kan omfattningen och syftet med strandskyddet ifrågasättas. Att befolkningen vill och bör ha tillgång till vatten och strandmiljöer är alla överens om, men frågan är om tillgången till dessa miljöer för det första är hotad av bebyggelse och för det andra bäst värnas av dagens regler. Ofta ser vi hur strandskyddsregler leder till igenvuxna strandmiljöer snarare blir mer otillgängliga än om bebyggelse tillåts. Att lyckas bygga i dessa attraktiva naturnära områden kan skapa mer tillgänglighet för alla, om det görs förnuftigt.

Stockholms stad har flest singelhushåll i världen i relation till den totala befolkningen, och många ungdomar som försöker komma in på arbetsmarknaden vittnar om att nya bostäder som byggs är för dyra. De höga hyrorna beror bland annat på att inredningsstandarden är för hög och på krav i regelverket. I den moderna staden är det inte rimligt med krav för storleken på städskåp eller full tillgänglighet i alla lägenheter. Fler avsteg från plan- och bygglagen och Boverkets byggregler måste tillåtas.

Vi menar att det behövs ett nytt koncept riktat till ungdomar och unga vuxna. Det kan vara vanliga lägenheter likväl som standardiserade moduler i flerbostadshus, kombolägenheter eller kollektivboende. Konceptet ska vända sig till unga under 30 år som söker sin första bostad och ge möjlighet till betydande avsteg från dagens detaljerade regler. Ett antal lösningar, nationellt och kommunalt, skulle ge direkt genomslag på hyran genom att underlätta för ett mer kostnadseffektivt byggande.

### **Öka takten i planläggningen av stadens mark**

Fler bostäder är en förutsättning för en fortsatt stark utveckling av Stockholm. Ett fortsatt högt bostadsbyggande måste vara en av stadens främsta prioriterade uppgifter. Stockholm kommer i framtiden behöva växa också vertikalt snarare än horisontellt på grund av stigande efterfrågan på kontorslokaler från nya och expanderande företag, framförallt start-ups och kreativa näringar, och ännu större tryck på bostäder som drivs av befolkningstillväxt och ökade fastighetsvärden. Höga byggnader bör därför uppmuntras av staden i "möjlighetsområden", särskilt om de är arkitektoniskt tilltalande. Exempel på sådana fördelaktiga områden är Loudden och Kista. Men för att vi ska klara av detta krävs att vi är fler som hjälps i planprocessen.

De stora byggherrarna har egen kompetens och personal när det handlar om att arbeta med detaljplaner. Genom att tillåta byggherrar att själva ta fram detaljplaner, utifrån stadens översiktsplan och vision, skulle betydligt fler bostäder kunna planläggas snabbare. Dessa detaljplaner bör sedan i möjligaste mån delas på olika byggherrar, något vi vet att de större aktörerna också vill göra. En annan fördel med detta är att det ger stadens handläggare möjlighet att lägga mer fokus på områdesplaneringen, snarare än på enskilda detaljplaner.

Stockholm lider inte brist på mark att bygga på, däremot behöver mer av marken planläggas snabbare än idag för att möta det stora behov av bostäder och nödvändiga samhällsfunktioner som finns. Det är politikens och förvaltningarnas uppgift att dra upp riktlinjerna för den

övergripande strukturen i staden - det vill säga vilka volymer som ska tillåtas i respektive del av staden samt hur gatunätet och samhällsservice ska se ut. Stadsdelar ska fortsätta att kompletteras och förtätas med mindre bostadsprojekt, men av ännu större vikt är att utvidga områdesplaneringen. Denna ska utgå ifrån principerna i Promenadstaden och möjligheterna för stadens olika stadsdelar som beskrivs i rapporten Bostadspotential i Stockholm. Planeringen kan därför med fördel utgå ifrån stadsbyggnadsnämndens befintliga organisation med planenheter uppdelade utifrån just stadsdelarna.

I grund och botten menar vi dock att Plan- och bygglagen fungerar bra, men under relativt lång tid har vi tenderat att ge markanvisningar till byggherrar med utgångspunkt i vad de vill ha, istället för att planlägga mark utifrån stadens behov. Resultatet blir att översiktsplanens roll förminskas och processerna blir längre då fler detaljplaner överklagas. Istället bör Stockholm planläggas i större omfattning än idag, utifrån översiktsplaner och regionala utvecklingsplaner. Markanvisningar bör även i större utsträckning ske i ett senare skede, om möjligt helst efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Detta förfarande skulle medföra en ökad ekonomisk trygghet och robusthet i planprocessen för såväl byggbolagen som staden. Samtidigt är det ett rimligt antagande att mark med lagakraftvunnen detaljplan får ett högre marknadsvärde än motsvarande mark som har en mångårig och kostsam planprocess framför sig.

Stockholmsöverenskommelsen 2013 visar tydligt hur viktigt det är att koppla produktionen av nya bostäder till en utveckling av kollektivtrafiken, i syfte att öka investeringstakten i båda delar. Det är dock viktigt att dessa två delar följer varandra tidsmässigt, vilket blir onödigt svårt när huvudmannaskapet för bostadsförsörjningen och kollektivtrafiken delas av kommun och landsting. Därför ska kommunstyrelsen ges i uppdrag att inleda förhandlingar med landstinget om att överföra ansvaret för Stockholmsregionens kollektivtrafik från landstinget till kommunerna, till exempel genom ett regionalt samverkansorgan såsom ett kommunalförbund.

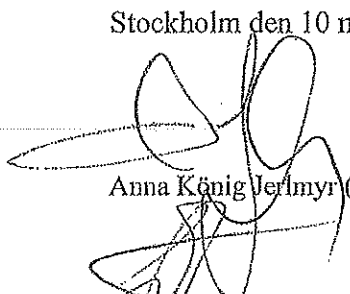
Med hänvisning till vad som ovan anförts yrkar vi att kommunfullmäktige beslutar följande:

1. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att genomföra en markvärdering av Loudden inklusive en investeringskalkyl avseende nödvändiga exploateringskostnader.
2. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att påbörja planläggning av Loudden, innehållande omkring 10 000 nya bostäder, minst 2 500 arbetsplatser samt Sveriges högsta byggnad.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att utreda markförhållandena på Loudden inför kommande bostadsexploatering.
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.
5. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att öka planläggningen av mark i Stockholms stad genom att tillåta byggherredrivna planprocesser.
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.

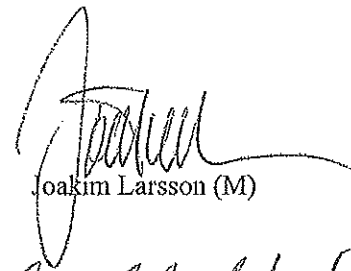
7. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att i högre utsträckning arbeta med slutna kvarter i detaljplaner, i syfte att öka såväl stadsmässighet som trygghet i staden.
8. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att revidera programmet för Bagarmossen – Skarpnäck utifrån inriktningen med en exploatering om ytterligare 2 000 bostäder jämfört med nuvarande programförslag.
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.
10. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att, i samverkan med stadsbyggnadsnämnden, påbörja planeringen av omkring 4 000 nya bostäder mellan Gubbängen och Skarpnäck.
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.
12. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att, på lämpliga platser i såväl innerstaden som ytterstaden, planera för en mer klassisk arkitektur.
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.
14. Trafiknämnden ges i uppdrag att införa en nolltolerans mot klotter och olaglig graffiti.
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.
16. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att planlägga och markanvisa fler små bostäder i Stockholms stad.
17. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att initiera tre markanvisningstävlingar med omkring 200 lägenheter, i kollektivtrafikhärlägen, per tävling där utgångspunkten är att den som kan bygga med den lägsta hyran får markanvisningen.
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 genomförande av den totala planerade bostadsvolymen i staden.
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.
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.
21. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att, inom ramen för projekt Nya Slussen, omgående starta genomförandet av komplementlösning 3a från utredningen av en separat gångbro och ny hiss på andra sidan Stadsgårdsleden.
22. 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.

23. 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.
24. Trafiknämnden ges i uppdrag att planera för en utbyggnad av fler cykelbanor samt fler cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen.
25. 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.
26. Svenska Bostäder, Familjebostäder och Stockholmshem ges i uppdrag att arbeta fram en formaliserad Stockholmsmodell för så kallade Business Improvement Districts (BID).
27. Stockholms Stadshus AB ges i uppdrag att leda arbetet för att bereda hyresgäster i stadens bostadsbolag möjlighet att förvärva sina lägenheter genom ombildning till bostadsrätter i ytterstaden.
28. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att inleda förhandlingar med landstinget om att överföra ansvaret för Stockholmsregionens kollektivtrafik från landstinget till kommunerna, till exempel genom ett regionalt samverkansorgan såsom ett kommunalförbund.
29. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att påbörja förhandlingar med berörda kommuner i syfte att åstadkomma ett gemensamt brandförsvarsförbund.
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.
31. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen att ta fram reformer för en ökad rörlighet på bostadsmarknaden. Bostadsbristen går inte att enbart bygga bort, samtidigt är den en av stadens mest akuta problem, det kräver genomgripande reformer. Det handlar i första hand om följande:
  - Avveckla flyttskatterna.
  - Skattereglerna måste ses över för att stimulera enskilt bosparande så att det blir lättare för fler att spara ihop en egen kapitalinsats för inträde på bostadsmarknaden.
  - Privatpersoner ska kunna hyra ut upp till halva bostadsytan skattefritt.
  - Införa en ansvarsfull infasning av ett marknadsmässigt hyressättningssystem.
  - Förändra lagstiftningen så att ombildning av hyresrätter i befintligt bestånd till ägarlägenheter möjliggörs.
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.
33. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att uppvakta regeringen om att uppdra åt Statens fastighetsverk att se över sina fastigheter i Stockholm, i syfte att utveckla lämpliga fastigheter för bostadsändamål.
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.
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.

Stockholm den 10 maj 2017

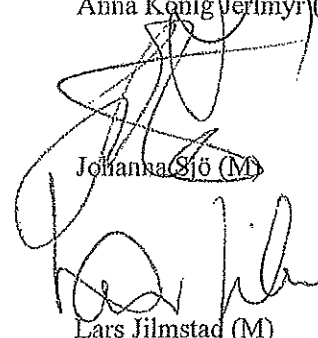


Anna König Jerlmyr (M)

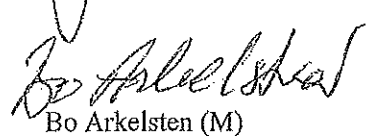


Joakim Larsson (M)

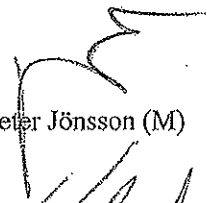
Cecilia Brinck (M)



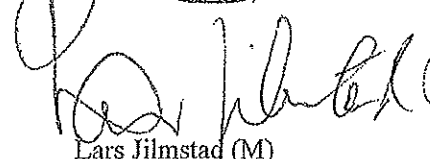
Johanna Sjö (M)



Bo Arkelsten (M)



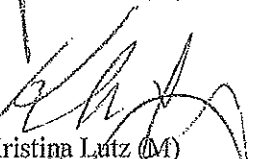
Peter Jönsson (M)



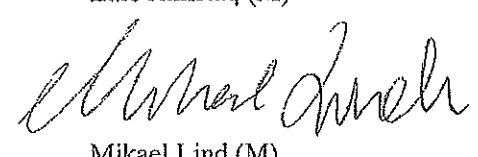
Lars Jilmstad (M)



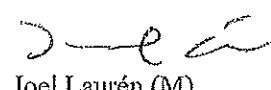
Yvonne Fernell-Ingelström (M)



Kristina Lutz (M)



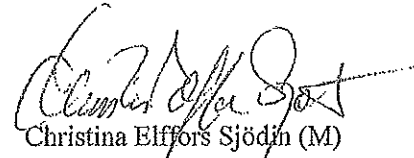
Mikael Lind (M)



Joel Laurén (M)

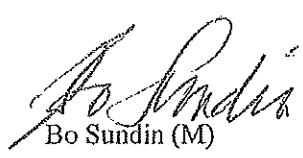


Henrik Sjölander (M)



Christina Elffors Sjödin (M)

Christoffer Järkeborn (M)



Bo Sundin (M)