



**Tid** Torsdagen den 25 augusti 2011 kl 16.00 – 16.20

**Plats** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat** Fredagen den 2 september 2011

Joakim Larsson

Maria Östberg Svanelind

### **Närvarande**

Beslutande ledamöter:

Joakim Larsson (M) ordföranden

Maria Östberg Svanelind (S), vice ordföranden

Jan Tigerström (M)

Lars Svärd (M)

Sebastian Carlsson (M)

Christoffer Järkeborn (M)

Daniel Forslund (FP)

Johan Hedin (C)

Lars Arell (S)

Maria Nygård (S)

Gabrielle Gjerswold (MP)

Åke Askensten (MP)

Ann-Margarethe Livh (V)

Ersättare:

Per Hallberg (M)

Göran Kindvall (M)

Louise Ajnesjö (M)

Gustav Johansson (M)

Patrik Silverudd (FP)

Inga Osbjer (FP)

Kenneth Nilsson (S)

Sara Gunnerud (S)

Håkan Olander (S)

Lennart Tonell (MP)

Anna Bäcklund (MP)

Clara Lindblom (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Krister Schultz, Eva Olofsson, Ann-Charlotte Bergqvist, Gunnar Jensen, Martin Skillbäck, Åsa Wigfeldt och Marita Anheim samt biträdande borgarrådssekreteraren Martin Edgélius.

**§ 1****Val av justerare och tid för justering****Beslut**

Exploateringsnämnden utser vice ordföranden Maria Östberg Svanelind (S) att tillsammans med ordföranden Joakim Larsson (M) justera dagens protokoll.

Justering sker fredagen den 2 september 2011 .

**§ 2****Frågor för beredning och eventuell information från kontoret**

Inga frågor för beredning till kontoret.

Ingen information från kontoret.

**§ 3****Anmälan av inkomna skrivelser till exploateringsnämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till exploateringsnämnden enligt förteckningar från den 16 augusti 2011 och den 25 augusti 2011 anmäls.

**§ 4****Anmälan av delegationsbeslut fattade inom exploateringskontoret**

Dnr E2011-010-00078

**Beslut**

Exploateringsnämnden godkänner anmälan.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 23 juni 2011.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) följande:

*Tilläggsavtal nyttjanderätt fastigheten Tennisbollen 1 på Kungsholmen.*

Vi konstaterar att majoritetens oförmåga att genomföra den beslutade detaljplanen och uppföra Kristinebergs Strandpark samt att hitta en ny plats för

den provisoriska tennishallen innebär att nyttjanderätten för Stockholm Tennis AB förlängts ytterligare ett år. Det är uppenbart att frågan måste få en snabb lösning och att alla berörda förvaltningar måste få ett tydligt uppdrag att medverka i det arbetet.

## **§ 5**

### **Anmälan av handikapprådets protokoll**

Protokoll nr 6/2011 från stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens gemensamma handikappråds sammanträde den 7 juni 2011 anmäls.

## **§ 6**

### **Ansökan om tillstånd att inrätta helikopterflygplats, Stockholm/Nya Karolinska Solna. Anmälan av svar på remiss**

Dnr E2011-330-00916

#### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner anmälan.

#### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 29 juni 2011.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

## **§ 7**

### **Markanvisning för bostadsändamål inom fastigheten Årsta 1:1, vid Kolsnarsvägen och Långhalsvägen, till Veidekke Bostad AB**

Dnr E2011-513-00942

#### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostadsändamål inom fastigheten Årsta 1:1 till Veidekke Bostad AB och ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt kontorets förslag i tjänsteutlåtandet.
- 2 Exploateringsnämnden begär att stadsbyggnadsnämnden ändrar detaljplanen för områdena.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 10 juni 2011.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) och Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att ärendet återremitteras enligt följande:

Nämnden ger förvaltningen i uppdrag att återkomma till nämnden med ett förslag som istället för bostadsrätter omfattar hyresrätter samt att därutöver anföra:

Vi anser att det föreslagna området lämpar sig väl för bebyggelse, men husen måste anpassas till den omgivande miljön så att intrång inte görs i närliggande grönområden och kopplingen till Årstaskogen bevaras.

Men vi motsätter oss starkt att det återigen prioriteras byggande av bostadsrätter när Stockholmarna har ett skriande behov av hyresrätter. Alliansen talar om blandade bostadsområden men bedriver i praktiken en konsekvent politik för att få en stad där dyra bostadsrätter dominerar. I Årsta har andelen allmännyttiga hyresrätter minskat med från 29,4 till 13,2 procent mellan 1990 och 2010. Övriga hyresrätter har minskat från 28,9 procent till 13,6 procent under samma tid och andelen bostadsrätter har ökat från 41,7 procent till 73,2 procent (siffrorna enligt USK). Hur ska Årsta bli ett blandat bostadsområde när Alliansen väljer att konsekvent öka andelen bostadsrätter.

Det är viktigt att de nya husen god kvalitet och passar väl in i omgivande bebyggelse och parkmiljö. Det gäller speciellt tomten på Kolsnarsvägen där dels den närliggande förskolan använder det lilla berget för utflykter och dels de boende för grillning och andra aktiviteter.

**Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

**Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner därefter att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C) och Gabrielle Gjerswolds m.fl. (MP) förslag.

**Reservation**

Vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) enligt följande:

Förslaget är i stort bra. Däremot anser vi att lägenheterna bör upplåtas som

hyresrätter. Parkeringsnormen bör vara 0,3, en högre parkeringsnorm är inte motiverat i ett område som ligger i så pass nära anslutning till kollektivtrafiken som detta. Energianvändning ska vara högst 45-55 kWh/kvm/år exklusive hushållsel.

## § 8

### **Markanvisning för bostäder inom fastigheten Kanslichefen 1 och del av Skarpnäcks gård 1:1 i Bagarmossen till Besqab**

Dnr E2009-513-01860

#### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder inom fastigheten Kanslichefen 1 och del av Skarpnäcks gård 1:1 till Besqab och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal.
- 2 Exploateringsnämnden begär att stadsbyggnadsnämnden ändrar detaljplanen för området.

#### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 21 juni 2011.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

I huvudsak tillstyrka förslaget med följande tillägg:

Eftersom ungdomar har svårt att finansiera bostadsrätter bör åtminstone hälften av bostäderna vara hyreslägenheter.

En parkeringsnorm på 0,2 platser bör vara tillräckligt. Det är nära till tunnelbanan.

Energianvändning ska vara högst 45-55 kWh/kvm/år exklusive hushållsel.

Den naturmark som tas i anspråk ska kompenseras fullt ut med annan grönyta med likvärdig ekologisk funktion.

- 3) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar att ärendet återremitteras enligt följande:

Nämnden uppdrar åt kontoret att återkomma med ett förslag som innebär mindre hyresrätter för unga och en låg parkeringsnorm, samt anföra därutöver:

Nyproduktion i förhoppning om flyttkedjor, kommer inte att lösa bristen på bostäder för unga i Stockholm – det mest effektiva sättet är istället att bygga och förmedla bostäder direkt till unga och studenter. Därför är det positivt att den borgerliga majoriteten för ovanlighetens skull tar hänsyn till den stora efterfrågan på mindre bostäder för ungdomar i en markanvisning.

Däremot råder det framförallt brist på hyresrätter och studentbostäder i Stockholm – de boendeformer som allra flest ungdomar behöver för att överhuvudtaget kunna flytta till ett eget boende. För en student eller en timvikarierande tjuugoåring är en bostadsrätt sällan ett alternativ, och därför bör kontoret uppdras att återkomma med ett förslag som innebär ett tillskott på mindre hyresrätter.

Dessutom är det få unga som har tillgång till bil, varför parkeringsnormen bör hållas låg.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer övriga förslag mot varandra och finner därefter att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelinds m.fl. (S) förslag.

### **Reservation**

Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande:

Bristen på bostäder i Stockholm är särskilt stor för ungdomar och studenter. Det är därför mycket bra att lyfta fram just de ungas behov vid markanvisningar. Däremot är vi mycket tveksamma till att bygga bostadsrätter för ungdomar. Vi vet att ungdomars ekonomi är ansträngd och att mycket få ungdomar har ekonomiska förutsättningar att köpa sin bostad. För dem finns dessutom möjligheten att köpa små lägenheter redan idag. Istället menar vi att markanvisningen ska ske med tomträtt.

## **§ 9**

### **Visionen Kungens kurva – Skärholmen, lägesrapport**

Dnr E2009-000-01651

### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Lägesrapporten för Kungens kurva – Skärholmens godkänns.
- 2 Inriktningen för det fortsatta arbetet som föreslås i förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande godkänns.

### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets, Skärholmens stadsdelsförvaltnings och Stockholm Business Regions gemensamma tjänsteutlåtande från den 10 juni 2011.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) (se beslutet).
- 2) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Problemen är många och stora i området och det gäller nu att alla beslutsfattare tar sitt ansvar och förbättrar situationen.

Det borde vara grundläggande i stadsplaneringen att öppna sår, som skapas genom motorvägar som blir barriärer mellan kommundelar/stadsdelar, ska överbryggas. I det fallet handlar det dessutom om en barriär mellan två kommuner.

Expansionen framför allt på Huddingesidan har prioriterats utan att något av större värde gjorts för sammanlänkningen mellan Skärholmen och Kungens Kurva. Det är nödvändigt att man nu tar itu med detta på allvar.

Det är i grunden önskvärt att motorvägen däckas över med bebyggelse. Om detta av säkerhetsskäl (transporter av kemikalier på motorvägen) inte är möjligt bör det åtminstone anläggas en park, gång- och cykelvägar samt skapas utrymme för kollektivtrafik (t.ex. spårtrafik) på överdäckningen.

Kungens Kurva och handeln där har förorsakat problem i decennier, bl.a. genom den omfattande trafiken. När fortsatt expansion nu planeras är det viktigt att man anstränger sig för att begränsa effekterna av bl.a. avgaser och partiklar. Utsläppen ger problem inte minst för de personer som permanent uppehåller sig i Kungens Kurva-området. Här måste lagar och regler respekteras i det fortsatta arbetet.

Ett stort bekymmer är avrinningen av förorenat vatten till Mälaren som är dricksvattentäkt för både Stockholm och Huddinge. Detta måste åtgärdas.

De miljökonsekvensbeskrivningar som gjorts och kommer att göras måste resultera i tillräckligt många konkreta insatser.

Några fler intrång i grönytor kan inte accepteras utan motsvarande grönkompensation.

Här finns redan ett stort antal arbetsplatser och av miljö-, klimat- och transportskäl måste man byggas bostäder i området eller dess närhet. Men då måste förstås problemen med luftföroreningar etc bemästras. Bostäder är viktigare än fler arbetsplatser. Fler köpcentra utanför stads- och kommunkärnorna kommer att

förstärka problemen.

Om Förbifart Stockholm förverkligas kommer problemen med ökad biltrafik att förstärkas i området. Planeringen av den s.k. förbifarten måste stoppas

Spårväg Syd ska prioriteras i stället för biltrafik. Det är viktigt att finansieringsfrågan kommer till en lösning.

I rapporten beskrivs ett antal perifera områden och satsningar som rimligen inte borde inom ramen för det här arbetet. Man måste nu koncentrera sig på de stora centrala problemen.

Kungens Kurvas fortsatta utveckling som problemområde måste stoppas.

3) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden godkänner lägesrapporten samt anför därutöver följande:

Vänsterpartiets vision är att koppla samman handelsplatsen Kungens kurva med bostadsområdet Skärholmen . Idag är det två helt olika separata områden med olika inriktning som skiljs åt av ett motorvägslandskap med av- och påfarter. En positiv utveckling för området måste innebära en omfattande överdäckning av E4/E20. Som stadsmiljö är området idag helt utformat för att människor ska ta sig dit och därifrån med bil, vilket inte är hållbart. Ytterligare ansträngningar måste göras för att förbättra för gång- och cykeltrafikanter och kollektiva färdmedel. För att minska biltrafiken är det viktigt att Spårväg Syd byggs så snabbt som möjligt.

Vi säger nej till Förbifarten som ytterligare kommer att öka barriärerna mellan Kungens kurva och Skärholmen och bidra till ökad trafik och sämre miljö.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelinds m.fl. (S) förslag.

### **Reservation**

Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande:

Vi godkänner rapporten i sin helhet men vill därutöver betona vikten av att Spårväg Syd byggs inom så snar framtid som möjligt. I rapporten bedöms den kunna bli verklighet i slutet av planperioden i föreslagen länsplan 2010-2021. Detta anser vi inte svara upp till det behov av kommunikationer som regionen har och kommer att ha inom den närmsta framtiden.



**§ 10****Ändrad markanvisning för bostäder i Älvsjö C till NCC**

Dnr E2011-513-00956

**Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1) Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Älvsjö C till NCC Boende AB och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 10 juni 2011.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) och Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden avslår beslutet om markanvisning till NCC Boende AB. Att kontoret förhandlar med Familjebostäder om en markanvisning för hyresbostäder på det aktuella området. Att kontoret återkomma till nämnden med ett förslag om hyresrätter på det aktuella området i första hand prioritera en anvisning till Familjebostäder i andra hand till någon annan intressent som är beredd att bygga hyresrätter samt anför därutöver:

Trots att bristen på hyresrätter är skriande i Stockholm fortsätter majoriteten att slentrianmässigt ge markanvisningar för bostadsrätter. Det är beklagligt att majoriteten i sin marknadsanvisningspolicy inte tar hänsyn till de reella behov som stockholmarna har när det gäller boende.

I detta ärende finns ett ypperligt tillfälle att skapa ett mer blandat boende om det är vad man verkligen vill. Det som hittills planeras är cirka 400 bostadsrätter och radhus och enbart 90 hyreslägenheter. I stället för att anvisa för ytterligare 100 bostadsrätter kan man anvisa för 100 hyreslägenheter så att man får en bättre balans. Eftersom Familjebostäder kommer att uppföra 90 hyreslägenheter på angränsande tomt och Familjebostäder ännu inte uppnått det planerade antalet markanvisningar är det ett perfekt tillfälle att ge ett allmännyttigt bostadsföretag möjlighet att bygga.

**Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C) och Gabrielle Gjerswolds m.fl. (MP) förslag.

**Reservation**

Vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**§ 11****Markanvisning för bostäder inom fastigheterna Farsta 2:1 och Klockelund 1 i Larsboda Strand, till Besqab Projektutveckling AB, AB Familjebostäder, Folkhem Produktion AB, Husab Fastighets-utveckling AB, SMÅA AB, Sundhem AB, Wallenstam AB**

Dnr E2010-513-01514

**Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Larsboda Strand inom fastigheten Farsta 2:1 till Besqab Projektutveckling AB.
- 2 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Larsboda Strand inom fastigheten Farsta 2:1 till AB Familjebostäder.
- 3 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Larsboda Strand inom fastigheterna Farsta 2:1 och Klockelund 1 till Folkhem Produktion AB.
- 4 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Larsboda Strand inom fastigheterna Farsta 2:1 och Klockelund 1 till Husab Fastighetsutveckling AB.
- 5 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Larsboda Strand inom fastigheten Farsta 2:1 till SMÅA AB.
- 6 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Larsboda Strand inom fastigheterna Farsta 2:1 och Klockelund 1 till Sundhem AB.
- 7 Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder i Larsboda Strand inom fastigheterna Farsta 2:1 och Klockelund 1 till Wallenstam AB.
- 8 Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt förslag i kontorets tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 10 juni 2011.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP) och Johan Hedin (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Maria Östberg Svanellind m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden avslår kontorets förslag till beslut samt anför därutöver:

Det är positivt att många finner vår stad så attraktiv att de flyttar hit. För att möta den stora inflyttningen och människors behov av bostäder är det

nödvändigt med en fortsatt kraftfullt bostadsbyggande i hela Stockholms län. Det gäller inte minst billiga lägenheter i kollektivtrafiknära lägen med ytor och planlösningar anpassade efter de bostadssökandes önskemål.

Vi är mycket angelägna om ett maximalt markutnyttjande och vi vill hushålla med marken samtidigt som vi vill satsa på bra grönområden. Vi vill bygga tätt och där det går högt. Att fortsätta bygga småhus i områden där det finns gott om sådana är därför inte effektivt och ändamålsenligt. Vi vill att all byggnation ska ha miljöinriktning. Stråket Drevviken-Forsån är en viktig ekologisk spridningszon mellan Tyrestakilen och Hanvedenkilen och den föreslagna bebyggelsen förstör natur med oersättliga värden och funktioner.

Vi har tidigare ställt oss avvisande till exploatering vid Drevviken och vi upprepar därför vår uppfattning. Drevviken med omgivande natur bör bevaras och göras mer tillgänglig för naturnära sporter och för människors behov av spontana friluftaktiviteter.

Den föreslagna bebyggelsen vid Klockelund och söder om Hökarängsbadet är olämpligt placerade i ett kollektivtrafikavlägset och i ett mycket bullerstört läge där vi inte tror att bullerplanket kommer att klara att skydda från det ökade bullret.

- 3) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden beslutar avslå förslaget.

Området som hänvisas till SMÅA är viktigt att bevara ur fler perspektiv:

#### *Ekologiska*

Minskandet av området som ska bebyggas jämfört med det ursprungliga förslaget tar i viss mån hänsyn till de synpunkter som kommit in angående växt- och djurlivet inom strandskyddat område. Dock kvarstår det faktum att byggnation planeras att ske i ett känsligt naturområde som är viktigt kärnområde för ek sett ur ett nationellt perspektiv och i spridningszonen som binder samman kärnområdena i Tyresta- och Hanvedenkilen.

#### *Rekreationsmässiga*

Strandpromenaden som nämns i underlaget är uppförd och uppskattad av såväl stugägare som allmänhet. Den ökar tillgängligheten ytterligare till det redan så öppna området. Stugområdet är ett uppskattat strövområde utan privata tomter, med gångstråk upptrampade sedan 40-talet, med orörd natur, med en caféverksamhet på helgerna, konstutställningar och andra verksamheter öppna för alla så som senast nu i helgen en kurs i betongskulptering. En småhusbebyggelse i området skulle begränsa allmänhetens tillgång till grönområdet och ta bort föreningens möjligheter att tillhandahålla lokaler och dansbana för aktiviteter som är öppna för alla.

#### *Kulturhistoriska*

Campingstugorna har ett ursprung i tältplatser för stockholmarna från 1940-talet. Under andra världskriget och beredskapstiden behövde militären all tältduk och tälten ersattes av enkla små stugor. Ursprungligen monterades stugorna ner under vinterhalvåret och sattes upp på sommaren. Stugorna blev med tiden permanenta och har delvis byggts till eller bytts ut. Campingstugorna bedöms enligt Stadsmuseet vara ett tidsdokument som hänger samman med lagstadgad

semester och friluftsliv och representerar ett kulturhistoriskt värde framförallt genom att de berättar om arbetarklassens fritidshistoria. Områdets specifika karaktär och företeelsen är synnerligen intressant ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Området har tillsammans med några småhus och sportstugor samt naturmarken med äldre ekbestånd vid Drevvikens strand markerats som kulturhistoriskt värdefull miljö.

Det saknas en konsekvensbeskrivning avseende campingstugorna. Vad konsekvenserna av att riva ett sådant område är. Det enda som anges är att 30-40 ska sägas upp under 2011. Detta torde alltså innebära att uppsägning sker innan detaljplanarbetet ens är inlett och att kulturhistoriska värden försvinner oavsett om byggnation kommer att ske eller inte.

Idrottsförvaltningen arrenderar enbart ut just den markplätt som stugan står på direkt till den enskilda stugägaren. Detta sker med s.k. lägenhetsarrende som löper ett år i taget. Beslutet i stadsbyggnadsnämnden om att planarbete skulle starta fattades på felaktig grund om att även stugorna arrenderas, så är inte fallet. Stugorna ägs av enskilda människor.

- 4) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar att ärendet återremitteras enligt följande:

Vänsterpartiet säger nej till de delar av programmet för Larsboda Strand som innebär exploatering på kullen med campingstugor. Stugorna är en viktig del av områdets karaktär och ny bebyggelse riskerar att innebära intrång i den skyddsvärda strandmiljön.

Däremot är vi positiva till exploatering vid Stortorpsvägen – men vill ha andra upplåtelseformer än i kontorets förslag. I Farstaområdet finns det relativt gott om småhus, samtidigt som småhusbebyggelse inte är det mest effektiva nyttjandet av mark och bristen på hyresrätter är omfattande i Stockholm. Vi vill därför att kontoret återkommer med en markanvisning som innebär hyresrätter som upplåts med tomträtt nedanför kullen.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer övriga förslag mot varandra och finner därefter att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP) och Johan Hedins (C) förslag.

### **Reservation**

Vice ordföranden Maria Östberg Svanelinds m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

**§ 12****Överenskommelse om exploatering för bostäder med överlåtelse av mark inom del av fastigheten Farsta 2:1 utmed Pepparvägen/Munstycksvägen i Hökarängen med Peab Bostad AB. Genomförandebeslut**

Dnr E2011-513-00919

**Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner genomförandet av exploatering inom del av Farsta 2:1 utmed Pepparvägen/Munstycksvägen i Hökarängen omfattande investeringsutgifter om 24,3 mnkr och ger kontoret i uppdrag att genomföra projektet.
- 2 Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa överenskommelse om exploatering mellan Exploateringsnämnden och Peab Bostad AB avseende del av Farsta 2:1 enligt vad som anges i kontorets tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 9 juni 2011.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP) och Johan Hedin (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Maria Östberg Svanell m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden avslår kontorets förslag till beslut samt anför därutöver:

Kontorets förslag till exploatering inom del av fastigheten Farsta 2.1 är till stora delar bra. Det är rätt att använda marken för bostadsändamål och möjligen skulle exploateringen kunna vara effektivare genom att bygga ytterligare en eller kanske flera våningar. Däremot är vi helt emot att sälja marken och avvisar följaktligen vi förslaget i den del som gäller överlåtelse av mark.

- 3) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Exploateringsnämnden i huvudsak bifaller kontorets förslag.
  - 2 Upplåtelsen ska vara hyresrätter.
  - 3 Parkering endast ska byggas under ett av husen.
  - 4 Energianvändning ska vara högst 45-55 kWh/kvm/år exklusive hushållsel.
  - 5 All grönyta som tas i anspråk ska ersättas med nya grönytor med likvärdig ekologisk funktion, samt anför följande:

Det är positivt att det byggs 70 nya lägenheter. För att få en bättre balans mellan

hyresrätter och bostadsrätter anser vi dock att upplåtelseformen bör vara hyresrätt. Då detta är i ett kollektivtrafiknära område anser vi att antalet parkeringsplatser bör minska utifrån vad som anges i kontorets förslag. Det är också viktigt att grönyta som tas i anspråk ersätts med grönyta med likvärdig ekologisk funktion. Att utveckla ett utomhus och att rusta upp en trappa är positivt, men det kan inte räknas som grönkompensation.

- 4) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar att ärendet återremitteras enligt följande:

kontoret återkommer till nämnden med ett ärende som innebär hyresrätter samt därutöver anför:

Bebyggelsen innebär ett visst intrång på ett skogsparti med skyddsvärda ekar som ofta besöks av förskoleklasser i området. Bristen på bostäder är dock så pass stor i Stockholm att marken trots detta kan anses vara lämplig att bygga på, såvida hänsyn tas till skyddsvärda ekar och att skogen även fortsätter att vara tillgänglig för allmänheten med passager in från Munstycksvägen och Pepparvägen.

Men just på grund av att marken inte är exploaterad sedan tidigare och Stockholm framförallt saknar hyresrätter, vill Vänsterpartiet att kontoret återkommer med ett förslag med liknande utformning och höjd – men upplåtna med hyresrätt.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer övriga förslag mot varandra och finner därefter att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP) och Johan Hedins (C) förslag.

### **Reservation**

Vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

## **§ 13**

**Överenskommelse om exploatering för bostäder med överlåtelse av fastigheten Linaberg 15 samt markanvisning av del av Mariehäll 1:10 till Bro Linaberg 15 AB samt exploateringsavtal avseende fastigheten Linaberg 19 med AB Stockholmshem**

Dnr E2011-513-00843

### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa överenskommelse om exploatering för bostäder med överlåtelse av fastigheten Linaberg 15 samt godkänna markanvisning av del av Mariehäll 1:10 till Bro Linaberg 15 AB samt exploateringsavtal avseende fastigheten Linaberg 19 med AB Stockholmshem, och ger kontoret i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder som krävs för marköverlåtelsens fullföljande.

### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 19 maj 2011.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

#### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) enligt följande:

Vi är positiva till att det byggs bostäder på dåligt utnyttjad industrimark. Energianvändningen ska vara högst 45-55 kwh/kvm/år exklusive hushållsel. Bostäderna ligger i ett bra kollektivtrafikläge, speciellt när den nya spårvagnlinjen står färdig, vilket innebär att parkeringsnormen kan sättas till 0,3.

Särskilt uttalande lämnas av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande:

Det är positivt att en majoritet av bostäderna i ärendet kommer att upplåtas med hyresrätt – någonting som även bör vara fallet med de lägenheter som planeras i området Annedal som helhet. På grund av den omfattande bostadsbristen i Stockholm krävs det ett intensivt bostadsbyggande, samt en särskilt hög nyproduktion av hyresrätter.

Men när hälften av alla unga mellan 20 och 27 år i Stockholms saknar en egen bostad, krävs det särskilda åtgärder för att nyproduktionen ska möta behoven hos denna grupp. Därför bör en fjärdedel av de hyresrätter som planeras i området vara mindre lägenheter med pressade hyror som i första hand ska förmedlas till unga.

## **§ 14**

### **Förslag till Strukturplan för Husby. Remissvar och inriktningsbeslut**

Dnr E2011-512-00883

#### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden överlämnar och återoppar kontorets tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på Förslag till Strukturplan för Husby.

- 2 Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att vidare utreda förutsättningarna för gatuombyggnader och bostadsbebyggelse inom Husby enligt förslaget ”Integrerad gatustruktur”.
- 3 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 15 juni 2011.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP) och Johan Hedin (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Maria Östberg Svanellind m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Exploateringsnämndens remissvar förordar alternativet *Nygammal gatustruktur* samt därutöver anför:

I kontorets förslag finns två alternativ till gatustruktur att gå vidare med, det första kallas ”Integrerad gatustruktur” och det andra kallas ”Nygammal gatustruktur”. Alternativet ”Nygammal gatustruktur” har större stöd bland de boende i området som vill behålla den trygga trafikseparering av gående och trafik som finns idag.

Vi vill uppmana förvaltningen att låta de som bor i lokalområdet vara involverade i processen med att utforma det nya Husby centrum. Demokratiaspekten i samrådsprocessen är viktig, och en meningsfull dialog med medborgarna både berikar och förankrar projektet. Det är till exempel inte lyckat att förlägga samrådstidens två månader över sommaren när många är bortresta, så som det gått till här.

Oavsett vilket av gatustrukturalternativen som slutligen väljs är det viktigt att staden kan göra nödvändiga investeringar och upprustningar. I många andra projekt finns det mark som säljs av för att få in pengar som kan bekosta stadens åtaganden i exploateringen. Men Husby är redan mycket tätbebyggt, och det är ont om mark som kan säljas. Därmed ställs förvaltningen inför ett dilemma: De åtgärder som anses vara bäst för Husbys utveckling är för dyra för att rymmas inom ramen för projektet. Det är inte rimligt att staden endast ska ha kunna göra de investeringar som kontoret bedömer vara det bästa alternativet om det är möjligt att hitta andra finansierare. Principen om att varje exploateringsprojekt ska bära sina egna kostnader är minst sagt kortsiktig. Varför ska det bara vara möjligt att göra omfattande investeringar i områden som inte är tätbebyggda?

- 3) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Det är oklart vad strukturplanen kommer att innebära. Innan detaljplanerna utarbetas måste strukturplanen genomgå en MKB-process där den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten noggrant prövas. Innebär ett



genomförande av strukturplanen en klar förbättring för Husbyborna, socialt, miljömässigt, kulturellt etc.?

Strukturplanen är bitvis ottydligt skriven. Kartmaterialet är inte korrekt, exempelvis saknas ICA Husby på sidan 20 vilket ändrar hela analysen av vyerna. T-baneupp gångarna är generellt felaktigt inritade. Genomgående saknar kartorna skala. Den sydligaste föreslagna nya bollplanen ligger på Igelbäckens koloniområde, direkt angränsande till den redan existerande välanvända bollplanen sydost om koloniområdet. Det generella intrycket är att dokumentet är illa författat och inte helt genomarbetat.

Några exempel som kräver ytterligare konsekvensanalyser:

Förändringarna av gatorna bör analyseras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. På gårdarna nära Trondheimsgatan och generellt i Husby är det ofta små barn som är ute och leker. För dem blir det en försämring om biltrafiken kommer närmare gårdarna. Handlarna vill ha biltrafik nära medan det är osäkert om det gynnar medborgarna i Husby.

De nedsänkta gatorna skärmar av buller. En höjning av gatorna borde ge ökat buller. Det är inte acceptabelt med en försämring av ljudmiljön. Bullerkonsekvenserna bör analyseras.

På kartan (sid 21) skissas en bilväg längs del av Edvard Griegsgången. Det diskuteras inte särskilt ingående i texten. En bilväg i den sträckningen skulle kraftigt försämra torgkänslan och trivseln.

Många förslag i strukturplanen ökar tillgängligheten med bil vilket generellt gynnar den manliga befolkningen. Kvinnor åker oftare kollektivt. Konsekvenser för jämställdheten bör utredas.

Husby har utarmats på offentliga verksamheter som också medfört att handeln fått sämre förutsättningar. Stadsdelsnämnden och folktandvården har flyttat från Husby och Vårdcentralen har stängt och öppnat med ny ägare. Här måste det ske en samsyn där staden och landstinget m.fl. har goda möjligheter att bestämma vilka offentliga verksamheter som skall finnas i Husby för att skapa en levande stadsdel. Vår teater nämns inte i texten. De bedriver en verksamhet av hög kvalitet i slitna undanskymda lokaler. Kulturlivet i Husby skulle gynnas om Vår teater får bättre lokaler och syntes tydligare.

När det gäller Järva fältet föreslås en plattlagd stadsmässig gångväg som inte passar i landskapet. Kulturresevatets syfte och regleringar bör beaktas och den lantliga karaktären bevaras och förstärkas.

Sammantaget bör konsekvensanalyser utföras där bla följande aspekter bör ingå:

- Rörliga friluftslivet
- Kulturresevatet
- Barnperspektivet
- Trafiksäkerheten
- Buller
- Klimateffekter
- Jämställdhetsperspektivet

- 4) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden förordar alternativet ”Nygammal gatustruktur” och uttalar att remisstiden för längs till december 2011 samt anför:

Husby strukturplan bör diskuteras och beslutas om tillsammans med de boende. Hittills har bara ett kort samråd hållits i samband med ett nämnd möte. Någon tid för breda diskussioner har inte funnits eftersom samrådstiden förlagts till sommaren när många är på semester. Trots Alliansens ständiga prat om ”Järvadialog” så är man återigen beredd att köra över Husbyborna när det gäller den mycket viktiga frågan om strukturplanen för Husby. Om en verklig dialog ska kunna genomföras måste remisstiden förlängas.

Trafikseparering är något som gör Järva tryggare än andra delar av Stockholm. Järvafältet planerades med trafikseparering vilket har varit en stor fördel för många, inte minst för barn och ungdomar som slipper konfronteras med motorfordon på väg till förskola och skola. Alternativet ”Nygammal gatustruktur” har störst stöd bland boende som vill ha en fortsatt trygg trafikmiljö.

Det finns många olika förslag och idéer om Husby som de boende inte har haft en möjlighet att diskutera. Det finns till exempel förslag om ett kulturhus, men inga idéer om hur detta ska finansieras, samtidigt som framtiden för Husby träff är mycket osäker. I strukturplanen skriver man om Husby – med kulturen i centrum, samtidigt som biblioteket rustas ner och det är osäkert om ens samlingslokalerna i Husby träff kommer att finnas kvar. Det är viktigt att den fysiska upprustningen och de fysiska förändringarna genomförs i samverkan med de boende men det är också viktigt att det finns ekonomiska resurser för kulturverksamhet, fritidsverksamhet för unga, öppna förskolor och andra verksamheter som är nödvändiga för en levande och attraktiv stadsdel.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP) och Johan Hedins (C) förslag.

### **Reservation**

Vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

## **§ 15**

**Överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark för bostäder inom del av fastigheten Akalla 4:1 (Kistahöjden) i Kista till NCC Boende AB. Reviderat genomförandebeslut**

Dnr E2008-512-00216

**Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner reviderat genomförandebeslut för exploatering inom del av fastigheten Akalla 4:1 omfattande investeringsutgifter om cirka 44 mnkr och ger kontoret i uppdrag att genomföra projektet.
- 2 Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa överenskommelse om exploatering med NCC Boende AB med överlåtelse av mark inom del av fastigheten Akalla 4:1 enligt vad som anges i kontorets tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 9 juni 2011.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livh (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Den nya bebyggelsen skall ha en energianvändning om högst 45-55 kWh/kvm/år exklusive hushållsel. I övrigt ska byggnationen uppfylla de miljökrav som finns i ”Stockholms stads program för miljöanpassat byggande”. Grönyta som tas i anspråk ska ersättas med ny grönyta med likvärdig ekologisk funktion. Parkeringsnormen skall vara högst 0,5.

**Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C) vice ordföranden Maria Östberg Svanelinds m.fl. (S) och Ann-Margarethe Livhs (V) förslag.

**Reservation**

Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

**§ 16****Överenskommelse om exploatering för bostäder samt förskola med överlåtelse av fastigheten Sänket 1 samt del av Södermalm 8:57 på Södermalm med Byggnads AB Abacus**

Dnr E2011-513-00082

**Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom fastigheten Sänket 1 samt del av fastigheten

Södermalm 8:57 vid Blecktornsparken på Södermalm till Byggnads AB Abacus med en försäljningsinkomst om ca 25 mnkr.

- 2 Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att teckna erforderliga avtal samt vidta de åtgärder som erfordras för exploateringen och marköverlåtelsens fullföljande.

### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 19 juni 2011.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

## **§ 17**

### **Utställelse av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm. Anmälan av svar på remiss från Trafikverket**

Dnr E2011-510-00907

#### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner anmälan.

### **Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 29 juni 2011.

### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Exploateringsnämnden avger följande remissvar:

Planeringen av Förbifart Stockholm bör avbrytas och resurserna flyttas över till utvecklingen av miljöanpassad kollektivtrafik i regionen.

Förbifart Stockholm kommer att leda till ökad biltrafik, mer avgaser och partiklar, försämrad hälsa och fler dödsfall, försämrad miljö och negativ klimatpåverkan. Som bland andra Naturvårdsverket påpekat kommer Förbifart Stockholm, om den genomförs, att stå i strid mot miljöbalken. Dessutom kommer den att omintetgöra regionens möjligheter att klara miljömålen och klimatmålen.

Förfart Stockholm är dessutom ett slöseri med pengar, som i stället bör användas till att bygga ut till en modern kollektivtrafik. Nu talas det om att kostnaden för ”förfarten” skal bli 27-28 miljarder kr. För några år sedan var prognosen 15 miljarder. Förespråkarna för projektet bör fråga sig hur stor slutnotan blir. Flera statliga utredningar har visat på de negativa effekterna av Förfart Stockholm, men detta nämns inte i förvaltningarnas skrivelse.

Kritiken från medvetna enskilda medborgare och organisationer mot Förfart Stockholm är kraftig och det är viktigt att beslutsfattarna tar fasta på detta.

Det är orimligt att beslutsfattarna mot bakgrund av den s.k.

Stockholmsöverenskommelsen fortsätter att planera för att biltrafiken ska öka med upp till 80 procent fram till 2030. En viktig åtgärd för att hejda en sådan utveckling är stoppa arbetet med Förfart Stockholm och i stället satsa pengarna på en utbyggnad av modern kollektivtrafik. Det handlar också om kulturvärden. ICOMOS, det organ som för UNESCO:s räkning övervakar världsarven, har varnat för att världsarvet Drottningholm hotas av Förfarten och planerna på att göra väg 261 fyrfilig genom världsarvsområdet och dess skyddszon och den trafikökning på väg 261 som Förfarten kan beräknas ge upphov till.

Förfarten kommer att leda till spridd stadsstruktur och en typ av exploatering som ökar biltrafiken och därmed koldioxidutsläppen. De höga halterna av partiklar i tunnelluften beräknas leda till en ökning av förtida dödsfall med 20-30 personer årligen. Stockholms län får allt fler invånare och det ställer nya krav på hållbart resande. Biltrafiken måste minska för att det ska gå att nå klimatmålen och för att ge plats åt mer yteffektiva och energisnåla transportsätt. Förfarten Stockholm ökar miljöbelastningen i regionen och leder till att det blir ännu svårare att nå klimatmålen. Trängsel och trafikproblem löses inte med flera motorvägar. Istället måste biltrafiken och den trängsel den medför, minska genom bättre kollektivtrafik, mer gods på järnväg, sjötransporter, bil- och persontransporter på vattnet och ett utbyggt trängselavgiftssystem.

#### *Ökad klimatpåverkan*

Förfart Stockholm kommer att skapa nya resmönster med bil som motverkar såväl Sveriges internationella klimatåtaganden som de nationella och regionala klimatmålen. Förfarten är en del av Stockholmsöverenskommelsen som sammantaget beräknas öka utsläppen av koldioxid med cirka 30-80 procent (beroende på vilket antagande man gör om bilparkens framtida teknikutveckling). Klimatpåverkan från Förfart Stockholm har av flera aktörer kritiserats för att vara kraftigt underskattad för:

- Optimistiska antaganden om andelen laddhybrider av den totala nybilsförsäljningen.
- Att hänsyn inte tas till långsiktiga effekter av en utglesad bebyggelse.
- I beräkningarna inför byggande av Södra Länken blev det kommande trafikflödet kraftigt underskattat.

I RUF 2010 är utgångspunkten att koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län ska minska med 30 procent mellan 2005 och 2030. Det räcker inte för att klara miljö- och klimaddelen och om ens RUF-förslaget förverkligas så krävs både omfattande tekniska förbättringar av fordonsparken, men också mycket kraftfulla ekonomiska styrmedel att begränsa vägtrafikarbetets ökning till 2030. Förfart Stockholm motverkar regionplanens mål och de nationella

målen.

#### *Partiklar*

Det föreligger stora risker för att halterna av partiklar, särskilt i de ca 17 km långa tunnarna, kan skapa så allvarliga hälsoproblem att vissa trafikantgrupper inte bör använda resa där. Detta kan strida mot riksdagens trafikpolitiska mål och mot folkhälsomålet. Partiklar och avgaser som ventileras kommer också drabba omgivningen utanför tunneln.

Beräkningarna visar på mycket höga partikelhalter vintertid. Trafikverket konstaterar att en kraftig minskning av dubbdäcksanvändningen är en förutsättning för att partikelhalterna ska kunna komma i närheten av målnivån. Det är oklart om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart att de bussar som ska trafikera Förbifart Stockholm kan uppfylla krav om luftkvalitet i bussarna. Utställningsmaterialet saknar sammantagen analys om de åtgärder som diskuteras för att minska halterna av partiklar. Sammanfattningsvis är detta är mycket anmärkningsvärt.

Fläktsystemet i Förbifart Stockholm kommer att vara mycket energikrävande. I arbetsplanen anges att ventilationssystemet körs några timmar, i miljökonsekvensbeskrivningen kan man se att det borde köras större delen av dygnet. I Vägverkets ansökan om tillåtlighet stod att bland länets innevånare minskar antalet dödsfall med ca 10-20 procent per år, medan antalet dödsfall bland trafikanter ökar med ca 5 personer per år på grund av Förbifarts Stockholms passager. Nu beräknas Förbifart Stockholm tvärtom öka antalet dödsfall med 20-30 personer. Det rimmar illa med regeringens tillåtlighetsbeslut där det anges att "Förbifart Stockholm medför lägre exponering där människor bor och vistas samt färre förtida dödsfall än i nollalternativet."

#### *Dålig luftkvalitet och buller vid tunnelmynningar*

Förbifart Stockholm kommer också att medföra överskridanden av gränsvärden för partiklar utanför vägområdet och kring tunnelmynningarna. Tunnelmynningens placering i Hjulsta leder till att de boende där får en markant sämre miljö, buller, dålig luftkvalitet och en jättelik trafikplats som utsikt. Denna placering är illa vald och detta drabbar de boende i området. Ett annat område med dålig luftkvalitet är vid tunnelmynningar i Kungens kurva/Skärhomen där många bor och vistas. Någon effektiv rening av avgaser och partiklar tycks inte vara aktuell.

#### *Utglesad stadsstruktur och exploatering*

Förbifart Stockholm kommer att leda till utglesad bebyggelse vilket motverkar stadens arbete att bygga en tät stad. Leden gynnar glesa bostadsområden längre från regioncentrum där bilpendling varje dag är det vanliga transportsättet. Det kommer att leda till exploatering längs med Förbifart Stockholm, exempelvis på Ekerö och öppnar för följdexploatering längs den planerade Södertörnsleden. Den förväntade höga befolkningsökningen i Stockholms län ställer ökade krav på att ta tillvara de oexploaterade grönområden som finns kvar i regionen. Trafikplatserna och de föreslagna skyddszonerna tar mycket plats och som kontoren påpekar omöjliggör detta pågående markanvändning pågående markanvändning på redan bebyggd mark och försvårar planerad stadsutveckling framförallt i Skärholmen och Vinsta-Vällingby.

#### *Påverkan på skyddade områden*

Naturligtvis är det också olämpligt att förlägga dagvattendammar till Igelbäckens naturreservat. Som påpekas i kontorens yttrande beskrivs konsekvenserna för natur- och rekreationsvärden som betydligt allvarligare i de områdesvisa beskrivningarna än i den övergripande bedömningen. I anslutning till Förbifart Stockholm pågår också planeringen av Södertörnsleden som enligt liggande förslag ska skära rakt igenom den naturskyddade Flemingsbergsskogen.

#### *Löser inte trängselproblemen*

Det är en myt att Förbifart Stockholm skulle lösa trängselproblemen. Med Stockholms-överenskommelsen, där Förbifart Stockholm ingår, kommer trängseln i vägtrafiken att bli fem gånger så stor som idag. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna bli fler. Vid storskaliga infrastrukturobjekt som Förbifart Stockholm måste sådana långsiktiga klimateffekter inkluderas. Men i de trafikprognoser som Vägverket (numera Trafikverket) tidigare genomförde var markanvändningen samma i nollalternativet och för Förbifart Stockholm och verket angav själva detta som en svaghet i prognosen eftersom Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen inte inräknats. Enligt prognoserna beräknas leden dessutom redan från början vara fullbelagd. Förbifart Stockholm är enligt Vägverkets egen prognos underdimensionerad för den trafikefterfrågan som förväntas: ”De trafiksiffror som redovisas för Förbifart Stockholm i det följande är ca tio procent mer än vad man idag av säkerhets- och effektivitetsskäl vill tillåta.”

#### *Essingeleden och innerstaden avlastas inte*

När Förbifart Stockholm öppnas beräknas köerna på Essingeleden vara som idag, i bästa fall marginellt bättre. År 2035 beräknas trafiken på Essingeleden uppgå till ca 165 000 fordon per dygn utan trängselskatt, d.v.s. lika mycket som idag. Förbifart Stockholm klarar alltså inte att minska trängseln på Essingeleden. Det enda som kan förbättra framkomligheten på Essingeleden är att införa trängselskatt på Essingeleden. Innerstadstrafiken kan inte heller avlastas eftersom det inte uppkommer någon ledig kapacitet på Essingeleden när Förbifart Stockholm tas i bruk. En kraftig ökning av resandet kommer att ske i Stockholms ytterstad och övriga länet. Förbifart Stockholm innebär att resandeökningen sker till stor del med bil vilket är utrymmeskrävande och tar marknadsandelar från kollektivtrafiken.

#### *Den långväga trafiken är mycket liten*

Den långväga trafiken, som man kan tro trafikerar en s.k. förbifart är mycket liten. 400 fordon per dygn har startpunkt utanför länet i norra Sverige och ska till södra Sverige och i den andra riktningen är det lika många. Det är mindre än 1 procent av den beräknade dygnstrafiken på Förbifart Stockholm. Även om Förbifart Stockholm skulle generera ny långväga genomfartstrafik så skulle detta fortfarande utgöra en obetydlig andel av biltrafiken över Saltsjö Mälarsnittet. Den nationella genomfartstrafiken kommer att vara marginell över Saltsjö-Mälarsnittet och via Förbifart Stockholm.

#### *Personbilstrafiken är för ineffektiv*

Persontransporter med bil är för ineffektiva för att klara Stockholmsregionens tillväxt – det reser för få i varje bil och bilarna tar för mycket markutrymme i anspråk. Räknat per timme kan dessa antal resenärer ta sig fram på en 3,5 meter bred körbana: Spårvagn 22 000 personer, cykel 14 000 personer, buss 9 000 personer och bil 2 000 personer. Biltrafik är således det sämsta alternativet att använda stadens utrymme effektivt. När det i genomsnitt reser 1,2-1,5 personer i varje bil så bidrar inte fler elbilar till att lösa trängselproblemen. 80 procent av all el på den

europiska marknaden (som Sverige är en del av) från icke förnybara energikällor. Dessutom tyder mycket på att det kommer att dröja innan elbilarna kommer att ta marknadsandelar.

#### *Få resande med kollektivtrafik på Förbifart Stockholm*

Förbifart Stockholm har inte tillkommit för kollektivtrafik och eftersom den inte passerar några större befolkningscentra utöver Kungens kurva/Skärholmen har den en olämplig sträckning för kollektivtrafik. Med Förbifart Stockholm beräknas andelen resande med bil att öka från 39 till nästan 50 procent i länet. I arbetsplanen anges att Förbifart Stockholm får en kollektivtrafikandel på under 10 procent. Ny infrastruktur som leder till att andelen resande med kollektivtrafik minskar är naturligtvis ett steg i helt fel riktning. Det försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vad som krävs är istället åtgärder som ökar andelen resande med kollektivtrafik drastiskt. I Stockholm finns en mycket stor potential för övergång till kollektivtrafik.

#### *Förbifart Stockholm tar resurser från spårutbyggnader*

Finansieringen av Förbifart Stockholm bygger på att alla intäkter från trängselskatten under mer än 30 års tid ska gå till Förbifart Stockholm och andra vägar. Enligt kalkylen ska stockholmarna betala 22,5 miljarder kronor och till detta kommer betydande ränteutgifter. Staten ska betala 5 miljarder kronor. Stockholmarna kommer att få stå för betydande risker om projektet fördyras och framtidens politiker kommer att vara bakbundna av detta beslut.

#### *En grön trafikplan för Stockholm*

Det finns ett stort behov av att genomföra investeringar i miljöanpassad kollektivtrafik. Det måste ske en omprioritering från vägsatsningar till kollektivtrafiksatsningar.

Nya spårförbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet är mångdubbelt mer effektiva än Förbifart Stockholm. Därför förordar vi nya spår mellan t.ex. Liljeholmen och Fridhemsplan eller Älvsjö - Häggvik. Stockholm bör påskynda de spårsatsningar som finns i nationella planen och länsplanen för transportinfrastruktur. Många planerade kollektivtrafikobjekt saknar idag finansiering. Viktiga satsningar är utbyggnad till fyra spår på hela sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll, spår mellan Odenplan och Nya Karolinska, Snabbspårväg Syd och påskyndande av Tvärbana City och effektiv spårförbindelse till Nacka. Dessutom behövs fler tvärförbindelser i hela kollektivtrafiksystemet

Trängselskatt på t.ex. Essingeleden bör införas så snart som möjligt, bland annat därför att det är den åtgärd som kan förbättra framkomligheten på denna överbelastade led. Denna åtgärd skulle ge effekter på trängsel och köer på såväl på Essingeleden som i det anslutande vägsystemet, visar en rapport från KTH, 2011. Det är dags att planera för Stockholms hållbara framtid och utveckla ett effektivt, miljöanpassat transportsystem för alla stockholmare. Detta kräver mer resurser till spårtrafik och dessa resurser bör tas från bl.a. Förbifart Stockholm.

- 3) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Nämnden avslår remissvaret samt anför därutöver följande:

Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden. Samtidigt som klimatet i



allt högre utsträckning påverkas av utsläppen från bilismen bestämmer sig den borgliga alliansen för att öka biltrafiken genom byggandet av förbifarten. Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på kollektivtrafik, genom i första hand spårbunden trafik samt båttrafik och där detta inte är möjligt på miljödriven busstrafik.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUFS 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet.

Vi delar kontorets oro över konsekvenserna för Sätterskogen och Järvafältet. Det finns fortfarande oriktiga uppgifter som påverkar bedömningen av de ekologiska effekterna. Det bör vara tydligt att områdena är skyddade som reservat.

I ett långsiktigt hållbart Stockholm satsas offensivt på en hållbar stadsstruktur och hållbara transporter. Förbifart Stockholm kommer att kosta skattebetalarna över 30 miljarder kronor. Alliansens finansieringslösning på Förbifart Stockholm bygger på fem miljarder i statligt stöd och resten lånefinansiering. För att betala ränta och amortera av lånet vill de ta intäkterna från trängselavgifterna, något som beräknas ta ca 30 år.

Vi vill använda intäkterna från trängselavgifterna till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Används intäkterna istället till att betala Förbifart Stockholm kommer den minskade klimatpåverkan från trängselavgifterna att ätas upp av ökade trafikvolymerna. Storskaliga motorvägsbyggen är en gammalmodig trafiklösning utan förankring i dagens klimatdebatt. Bilsnål samhällsplanering är framtiden.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C) och vice ordföranden Maria Östberg Svanell m.fl. (S) förslag.

### **Reservation**

Gabrielle Gjerwold m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

## **§ 18**

### **Ny instansordning för VA-målen (SOU 2011:53). Svar på remiss**

Dnr E2011-000-01057

### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden besvarar remissen med kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 7 juli 2011.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**§ 19****Markanvisning för bostäder inom fastigheten Ulvsunda 1:1 Stora Mossen till Byggnads AB Abacus och Viktor Hansson Fastigheter AB. Inriktningsbeslut**

Dnr E2008-513-00272

Bordlades den 19 maj 2011 nr 9 och 16 juni 2011 nr 32

**Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedin (C), vice ordföranden Maria Östberg Svanelinds m.fl. (S) och Gabrielle Gjerswolds m.fl. (MP) förslag:

- 1 Exploateringsnämnden avslår kontorets förslag till beslut.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 1 maj 2011. Kontoret föreslår att exploateringsnämnden beslutar enligt följande:

Exploateringsnämnden anvisar mark för bostäder inom fastigheten Ulvsunda 1:1 till Byggnads AB Abacus och Viktor Hansson Fastigheter AB och ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt förslag i kontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden godkänner projektet och ger kontoret i uppdrag att fortsätta med utredning av förutsättningarna för detta.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Daniel Forslund (FP), Johan Hedin (C), vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Ann-Margarethe Livh (V) föreslår att nämnden beslutar att ärendet återremitteras enligt följande:

Nämnden ger förvaltningen i uppdrag att återkomma till nämnden med ett förslag som omfattar hyresrätter samt anför:

Stora Mossen är ett område där majoriteten av bostäderna består av småhus.

Allmännyttan har inga lägenheter i området. I angränsande stadsdelen Äppelviken är också andelen småhus i stor majoritet. Detta är en segregerad del av staden. Här behövs en blandad bebyggelse och en blandad befolkning. Att det finns ett skriande behov av hyresrätter bidrar självklart också till att de bostäder som ska byggas här bör vara hyresrätter. Den aktuella ytan är planlagd som kvartersmark för idrottsändamål. Nämnden behöver ett bättre underlag som visar av hur många barn som använder området som lekplats och för spontanidrott.

### **Beslutsgång i delen om återremiss**

Ordföranden Joakim Larsson (M) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Joakim Larsson (M) finner därefter att nämnden beslutar enligt ordföranden Joakim Larssons m.fl. (M), Daniel Forslunds (FP), Johan Hedins (C) vice ordföranden Maria Östberg Svanellinds m.fl. (S) och Gabrielle Gjerswolds m.fl. (MP) förslag.

### **Reservation**

Ann-Margarethe Livh (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Maria Östberg Svanellind m.fl. (S) enligt följande:

Vi konstaterar att det inte finns någon majoritet för att bygga bostäder i anslutning till Stora mossens idrottsplats. I Stockholm råder emellertid stor brist på ytor för idrottsutövande och vi menar att man vid fortsatta diskussioner om området också bör pröva möjligheten att anlägga ytterligare idrottsytor.

Särskilt uttalande lämnas av Gabrielle Gjerswold m.fl. (MP) enligt följande:

Området bör reserveras för idrott. Befolkningstillväxten ökar behovet av idrottsanläggningar i Stockholm och då kan detta vara ett lämpligt område. Ytan är för övrigt planlagd för idrottsändamål och används delvis för frisbeegolf. Enligt Stockholms sociotopkarta är området lekplats och plats för naturlekar. Området används också för just på det sättet. Enligt Stockholms grönkarta är en del av den föreslagna ytan spridningsbiotop och buffertzoon och en del av ytan är särskilt värdefull biotop. Denna typ av naturmark är omistlig. Den föreslagna grönytekomensationen i form av upprustning av ett torg är inte i närheten av grönytekomensation.

Vid protokollet

Eva Olofsson

