

**Utlåtande 2008:57 RII (Dnr 314-3465/2007)**

**Trafikmiljöplan för Hornstull**  
**Motion av Åsa Romson (mp) (2007:34)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2007:34) av Åsa Romson (mp) anses besvarad med vad som an-  
förs i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

*Ärendet*

I en motion (2007:34) föreslår Åsa Romson (mp) att kommunfullmäktige beslutar att en trafikmiljöplan för Hornstull utarbetas. Motionären framför att det i Hornstull planeras ett antal exploateringsprojekt som starkt påverkar trafiksituationen i området. Samtidigt är Hornstull ett område med hög attraktivitet för boende och många, framförallt mindre företag. Med infartsleden från Liljeholmsbron till Västerbron, Södermälarsstrand och Hornsgatan är området också ett av Stockholms mest trafikerade. I stadskvarteren längs Hornsgatan och Långholmsgatan uppmäts höga halter av partiklar och kvävedioxid.

Planerna på en galleria i området, ett parkeringsgarage under Högalidspar-  
ken, ett flerbostadshus öster om Liljeholmsbrofästet samt ombyggnaden av  
gatumiljön vid Hornstulls ”centrum” är enligt motionären inte samordnade och  
anpassade efter de problem och möjligheter som området har. I motionen  
framförs att trafikpåverkan behöver minska utifrån dagens situation och ska  
fler trafikgenererande projekt tillkomma så krävs en ordentlig samordning och  
flera riktade åtgärder.

Motionären anser att det är viktigt att det analyseras hur de boende i områ-  
det reser idag, hur många hushåll respektive företag som äger bilar och hur  
många fastigheter som innehåller garage. Det framförs också att det bör under-

sökas om det finns intresse av bilpool, om kollektivtrafiken kan förbättras och hur parkeringsreglerna kan justeras för att få fler att parkera i garagen.

I motionen föreslås att en övergripande trafikmiljöplan för Hornstull genomförs med mål om minskade utsläpp och effektivare markanvändning för trafiken. Trafikmiljöplanen bör innehålla konkreta åtgärdsplaner för genomförande. Barriäreffekterna av genomfartstrafiken på Långholmsgatan och Hornsgatan måste motverkas då det, enligt motionären, bl.a. minskar barnens tillgång till park- och strandområden. Gatorna skulle kunna göras mer lika stadsgator med lägre hastighet. Om nya affärslokaler tillkommer, föreslås i motionen, att dessa planeras så att inte ökad biltrafik genereras.

I motionen föreslås också att en trafikmiljöplan för Hornstull kan användas som underlag för att göra liknande analyser inom fler områden.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt Södermalms och Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnder.

*Stadsledningskontoret* bedömer att trafikproblemen och trafikens miljöpåverkan i området kring Hornstull till mycket liten del genereras från den lokala trafiken utan huvudsakligen orsakas av att området är en viktig del i infartstrafiken. För att komma till rätta med trafik- och miljöproblemen kring Hornstull måste därför en mycket större del av stadens trafiksystem beaktas i en eventuell utredning och kontoret anser därför inte att en specifik utredning om området kring Hornstull löser problemen. Stadsledningskontoret anser att de problem som kan lösas genom lokala åtgärder bör fångas upp i samband med det pågående detaljplanearbetet i området. Problemen som orsakas av infartstrafiken bör behandlas i stadens löpande strategiska trafikplanering. Stadsledningskontoret understryker att det är angeläget att Förbifart Stockholm genomförs, då denna är nödvändig för att förbättra luftkvaliteten i innerstaden.

*Stadsbyggnadsnämnden* avser att, i detaljplanearbetet för kvarteren Bulten, Sågen och Släggan, arbeta med fler av de önskemål som framförs av motionären. För att minska mängden trafik på Långholmsgatan och Hornsgatan krävs dock ett mer övergripande planeringsarbete, vilket inte kommer att ingå i det nu aktuella detaljplanearbetet.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att tillgången till attraktiv bebyggelse med goda kommunikationer har en direkt koppling till förutsättningarna för en ekonomisk tillväxt i staden. Genomfartstrafiken på Långholmsgatan och Hornsgatan skapar konflikt men är även en förutsättning för en levande stad. Nämnden är väl medveten om de olägenheter som finns i Hornstullsområdet, främst utmed Långholmsgatan och Hornsgatan. Det är därför positivt och nödvändigt att en trafikplan med åtgärder tas med i detaljplanearbetet för den eventuella handelsplatsen.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att en trafikmiljöplan skulle kunna vara det samordnande instrument som för ett lokalt område beskriver och analyserar trafikmiljön, inklusive förslag till åtgärder. Trafikmiljöplanen skulle därmed kunna utgöra stöd för den omvandlingsprocess av området som planeras. Området runt Hornstull behöver dock ha en samlad planering i fler avseenden än bara trafik.

*Södermalms stadsdelsnämnd* är medveten om den besvärliga trafiksituationen och den dåliga miljön i Hornstullsområdet. Samtidigt finns en svårighet att utarbeta den i motionen efterfrågade trafikmiljöplanen då den övervägande delen av trafiken i området är genomfartstrafik. Infarten från Liljeholmsbron är en viktig infart till Södermalm och är av stor betydelse då det uppstår störningar på Essingeleden eller då Centralbron-Söderledstunneln måste repareras. Nämnden vill betona vikten av att den kommande trafikplanen fokuserar kring området Långholmsgatan, eftersom problematiken kring Hornstull är stor. Byggandet av Förbifart Stockholm måste därför ske skyndsamt för att minska genomfartstrafiken i området.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd* anser att Liljeholmsbron och Hornstull utgör en viktig genomfart för trafiken till och från innerstaden, varför det kan vara svårt att lösa trafikproblemen med en lokal trafikplan. Den måste i så fall kopplas till en strategi för hela staden.

#### *Mina synpunkter*

Området runt Hornstull genomgår en mycket stark förändring. Från att ha varit ett perifert läge har området etablerat sig som en central del i stadens utbud av kultur, butiker och restauranger. En del i denna attraktivitet ligger i att området är lättillgängligt både till fots, till cykel, via tunnelbana, buss eller bil. Detta bör staden värna i den fortsatta förändringen av området.

Själva korsningen mellan Hornsgatan och Långholmsgatan, som tidigare gick under namnet Hornsplan, kommer att utvecklas till en trevligare och stadsmässigare mötesplats. I detta ingår både eventuell kompletterande bebyggelse för att sluta gaturummet och en upprustning av de underjordiska partierna med koppling till tunnelbanan. För detta arbete kommer en plan att tas fram för hur trafiken ska passera platsen i framtiden. Fokus för denna bör ligga på fortsatt god framkomlighet och en stadsmässig gestaltning med goda möjligheter att angöra butiker och restauranger.

För att förbättra stadsmiljön och luftkvalitén i Hornstullsområdet är genomförandet av Förbifart Stockholm särskilt angeläget. Med tvärförbindelsen minskar trycket starkt på innerstaden och länken Liljeholmsbron-Långholmsgatan-Västerbron avlastas från trafik. Stockholmsförhandlingens resultat med ett klartecken för förbifarten är således en viktig miljöåtgärd som tillsammans med stadens övriga arbete för bättre luft och lägre partikelhalter kommer att innebära mycket för Hornstull.

Trafik- och renhållningsnämnden har tidigare beslutat om en mängd åtgärder inbegripande kemiska medel som binder partiklar, tidigarelagd vårstädning, omfattande vattenspolning, ny asfaltbeläggning som minskar partikelhalten, undersökning om bromsbeläggen är en källa till partiklar och hur staden kan minska dessa, att informera om för- och nackdelar med olika vinterdäckstyper och uppvakta regeringen för att förkorta dubbdäckssäsongen i Stockholm.

Detta arbete har förbättrats avsevärt sedan majoritetsskiftet men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Jag anser därför att staden ska fortsätta med de åtgärder som nu bedrivs samt intensifiera arbetet kring de gator som drabbas värst genom att till exempel ha automatiska hastighetsändringar.

Jag är väl medveten om både olägenheter och kvaliteter som finns i Hornstullsområdet, främst utmed Långholmsgatan och Hornsgatan. Det är därför positivt och nödvändigt att fortsätta utveckla denna del av staden.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2007:34) av Åsa Romson (mp) om trafikmiljöplan för Hornstull

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anför följande.

Flera av de största miljöproblemen i Stockholm genereras av trafiken, och boende och verkande vid Hornstull är utsatta för både buller och andra emissioner. Det är angelägenhet att åtgärda.

Vi är också oroliga för att dessa problem kommer att accentueras med den planerade galleria som nämns i motionen. Socialdemokraterna i exploateringsnämnden har redan uppmärksammat befärade problem med trafikföringen.

Flera av de förslag som motionen lyfter fram är positiva. Kommunen har mycket att vinna på att göra det lättare för stockholmarna att välja att leva miljövänligt. De förslag som verkar i den riktningen bör därför bejakas.

Kommunen bör också uppvakta regeringen i syfte att få till stånd ekonomiska styrmedel för att få ner dubbdäcksanvändningen, något som har stor betydelse för luftkvaliteten, inte minst på Hornsgatan.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen
2. därutöver anföra följande:

Det tycks råda enighet om att det är viktigt att utveckla och förbättra miljön i det populära men trafikstörda Hornstull. Både stadsledningskontoret och den nuvarande majoriteten tycks dock tro att Förbifart Stockholm kommer att lösa trafikproblemen i Hornstull. Erfarenheterna från Södra Länken och andra vägbyggen har visat att trafiken tenderar att öka generellt av nya motorvägar. Förbifarten är därmed ingen garanti för minskad trafik i Hornstull. Ett bättre och mer långsiktigt hållbart sätt att minska trafiken i området är därför att i Hornstull och i kringliggande områden arbeta för minskat bilbehov. Exempel på sådana åtgärder är bilpool i området, öka framkomlighet för cyklister och bussar. Motionären föreslår att sådana åtgärder skulle ingå i en trafikmiljöplan som skulle ta ett samlat grepp kring de exploateringar som sker i Hornstull. I trafikmiljöplanen skulle man också kunna arbeta för kollektivtrafknära handel, samordnade varuleveranser och vidareutveckling av de butiker med ekoetisk och återvinningsprofil som finns i området. Utöver åtgärder för minskat bilbehov har också motionären flera förslag på åtgärder som kan minska problemen med genomfartstrafik, till exempel fysiska ombyggnader som minskar hastigheten. Man kan också tänka sig att parallellt med trafikmiljöplanen skapa fler infartsparkeringar längs den röda t-banelinjen och på så sätt få genomfartstrafikanterna att välja t-banan istället.

Hornstull behöver ett samlat grepp, med åtgärder för både en levande stadsmiljö och förebyggande klimatarbete snarare än en Förbifart som enbart förvärrar problemen.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande:

1. Motion (2007:34) av Åsa Romson (mp) anses delvis besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.
2. att därefter anföra

Miljön i Hornstull är bullrig och hälsofarlig eftersom Långholmsgatan och Hornsgatan är hårt trafikerade. Fokus i omdaning av Hornstull bör ligga på att minska trafiken, smalna av gator som utgör barriärer mot grönområden, parker och strandpromenader samt se över parkeringssituationen som föreslås i motionen. Vänsterpartiet anser inte att de nuvarande och framtida affärer i Hornstull bör angöras med bil utan kan nås gående med cykel eller med kollektivtrafik. Förbifart Stockholm kommer inte att avlasta situationen i Hornstull eftersom väldigt liten andel trafik på t ex. Essingeleden är förbifartstrafik. Förbifart Stockholm kommer leda till ny trafik och inte hjälpa upp situationen på andra platser, snarare förvärra.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2007:34) av Åsa Romson (mp) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 19 mars 2008

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet ser positivt på en utveckling av området kring Hornstull. Vi ser gärna att man prövar möjligheterna att bygga in delar av gatorna för att skapa en trevligare miljö med färre barriärer.

Avseende partikelproblemen i området har Centerpartiet en särskild motion i ämnet som är inlämnad där vi vill öka trycket i arbetet med att uppnå miljö kvalitetsnormerna i staden.

## ÄRENDET

I en motion (2007:34) föreslår Åsa Romson (mp) att kommunfullmäktige beslutar att en trafikmiljöplan för Hornstull utarbetas. Motionären framför att det i Hornstull planeras ett antal exploateringsprojekt som starkt påverkar trafiksituationen i området. Samtidigt är Hornstull ett område med hög attraktivitet för boende och många, framförallt mindre företag. Med infartsleden från Liljeholmsbron till Västerbron, Södermälarsstrand och Hornsgatan är området också ett av Stockholms mest trafikerade. I stadskvarteren längs Hornsgatan och Långholmsgatan uppmäts höga halter av partiklar och kvävedioxid.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt Södermalms och Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnder.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 december 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

I en motion föreslår Åsa Romson (mp) att kommunfullmäktige beslutar att en trafikmiljöplan för Hornstull utarbetas. Motionären framför att det i Hornstull planeras ett antal exploateringsprojekt som starkt påverkar trafiksituationen i området. En övergripande trafikmiljöplan för Hornstull föreslås genomföras med mål om minskade utsläpp och effektivare markanvändning för trafiken. Trafikmiljöplanen bör enligt motionären innehålla konkreta åtgärdsplaner.

I motionen föreslås också att en trafikmiljöplan för Hornstull kan användas som underlag för att göra liknande analyser inom fler områden.

Stadsledningskontoret bedömer att trafikproblemen och trafikens miljöpåverkan i området kring Hornstull till mycket liten del genereras från den lokala trafiken utan huvudsakligen orsakas av att området är en viktig del i infartstrafiken. För att komma till rätta med trafik- och miljöproblemen kring Hornstull måste därför en mycket större del av stadens trafiksystem beaktas i en eventuell utredning och kontoret anser därför inte att en specifik utredning om området kring Hornstull löser problemen. Stadsledningskontoret anser att de problem som kan lösas genom lokala åtgärder bör fångas upp i samband med det pågående detaljplanarbetet i området. Problemen som orsakas av infartstrafiken bör behandlas i stadens löpande strategiska trafikplanering. Stadsledningskontoret understryker att det är angeläget att Förbifart Stockholm genomförs, då denna är nödvändig för att förbättra luftkvaliteten i innerstaden.

Stadsledningskontoret föreslår att motionen om utarbetande av en trafikmiljöplan för Hornstull avslås.

### *Ärendet*

I en motion (2007:31) föreslår Åsa Romson (mp) att kommunfullmäktige beslutar att en trafikmiljöplan för Hornstull utarbetas. Motionären framför att det i Hornstull planeras ett antal exploateringsprojekt som starkt påverkar trafiksituationen i området. Samtidigt är Hornstull ett område med hög attraktivitet för boende och många, framförallt mindre företag. Med infartsleden från Liljeholmsbron till Västerbron, Södermälarsstrand och Hornsgatan är området också ett av Stockholms mest trafikerade. I stads- kvarteren längs Hornsgatan och Långholmsgatan uppmäts höga halter av partiklar och kvävedioxid.

Planerna på en galleria i området, ett parkeringsgarage under Högalidsparken, ett flerbostadshus öster om Liljeholmsbrofästet samt ombyggnaden av gatumiljön vid Hornstulls "centrum" är enligt motionären inte samordnade och anpassade efter de problem och möjligheter som området har. I motionen framförs att trafikpåverkan behöver minska utifrån dagens situation och ska fler trafikgenererande projekt tillkomma så krävs en ordentlig samordning och flera riktade åtgärder.

Motionären anser att det är viktigt att det analyseras hur de boende i området reser idag, hur många hushåll respektive företag som äger bilar och hur många fastigheter som innehåller garage. Det framförs också att det bör undersökas om det finns intresse av bilpool, om kollektivtrafiken kan förbättras och hur parkeringsreglerna kan justeras för att få fler att parkera i garagen.

I motionen föreslås att en övergripande trafikmiljöplan för Hornstull genomförs med mål om minskade utsläpp och effektivare markanvändning för trafiken. Trafikmiljöplanen bör innehålla konkreta åtgärdsplaner för genomförande. Barriäreffekterna av genomfartstrafiken på Långholmsgatan och Hornsgatan måste motverkas då det, enligt motionären, bl.a. minskar barnens tillgång till park- och strandområden. Gatorna skulle kunna göras mer lika stadsgator med lägre hastighet. Om nya affärslokaler tillkommer, föreslås i motionen, att dessa planeras så att inte ökad biltrafik genereras.

I motionen föreslås också att en trafikmiljöplan för Hornstull kan användas som underlag för att göra liknande analyser inom fler områden.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har remitterats till miljö- och hälsoskydds-nämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsdelsnämnderna Hägersten-Liljeholmen och Södermalm samt till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen.

### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret delar motionärens uppfattning att miljön kring Hornstull behöver förbättras. Trafiken är en starkt bidragande orsak till bl.a. den dåliga luftkvaliteten i området. Stadsledningskontoret bedömer dock att trafikproblemen och trafikens miljöpåverkan i området kring Hornstull till mycket liten del genereras från den lokala trafiken. Kontoret bedömer att problemen i huvudsak orsakas av att området är en viktig del i infartstrafiken. För att komma till rätta med trafik- och miljöproblemen kring Hornstull måste därför en mycket större del av stadens trafiksystem beaktas i en eventuell utredning och kontoret anser därför inte att en specifik utredning om området kring Hornstull löser problemen.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafikanalyser genomförs i samband med att nya detaljplaner för ett område utarbetas. Enligt stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden tas en trafikplan för Hornstull nu fram i samband med pågå-



ende detaljplanearbete inför kommande exploateringar i området. Stadsledningskontoret anser att de problem som kan lösas genom lokala åtgärder bör fångas upp i samband med det pågående detaljplanearbetet.

Kontoret anser att de problem som orsakas av infartstrafiken sannolikt inte löses genom en trafikmiljöplan specifikt för Hornstull. Detta är en mycket komplex fråga som bör behandlas i stadens löpande strategiska trafikplanering. Stadsledningskontoret vill understryka att det är angeläget att infrastruktursatsningarna i regionen genomförs där byggandet av Förbifart Stockholm är högst prioriterat. Den skulle inte bara lösa kapacitetsbristen i det befintliga transportsystemet och möta morgondagens kapacitetsbehov i stora delar av den växande regionen, den skulle också innebära att trafik flyttar från innerstadens gator med höga emissionsvärden till en trafikled med lägre värden. Detta är nödvändigt för att förbättra luftkvaliteten i innerstaden.

Stadsledningskontoret vill tillägga att eventuella åtgärdsförslag som framkommer i pågående detaljplanearbete kring Hornstull måste finansieras inom de av kommunfullmäktige beslutade investeringsnivåerna för berörda nämnder i budget för 2008. Dessa ska också prövas gentemot övriga investeringsbehov inom respektive nämnd.

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunstyrelsen beslutar att motion (2007:34) om utarbetande av en trafikmiljöplan för Hornstull avslås.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 29 november 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa kontorets utlåtande.

*Reservation* anfördes av Abdo Goriya (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s), Anette Höjjer (s) och Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **SAMMANFATTNING**

Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att behandla flera av de frågor som ställs i motionen i arbetet med den pågående detaljplanen för Bulten, Sågen och Släggan (SDp 2007-36031-54).

Grundtanken med de planer som har tagits fram och den som kommer vid Hornstull är att bygga staden inåt med bostäder och verksamheter för att skapa en varierad stad och stärka stadsdelens handel. Förtätningen av innerstaden innebär att alla ytor måste ses över och förädlas efter behov och ekonomisk möjlighet. I Hornstull betyder det bland annat att ytorna längs Långholmsgatan kommer att rustas och parkeringsplatser tas bort till förmån för bättre torgbildning och omstigning för kollektivresenärer samt att befintliga kontorshus byggs på med en till två våningar. För att kompensera borttagandet av parkeringsplatser och den brist som finns i området har en plan tagits

fram för ca 200 parkeringsplatser under Högalidsparken. Den utökning av handel och kontorslokaler som planen föreslår bedöms inte skapa en stor ökning av biltrafiken då de kollektiva transporterna är mycket goda. Vid kv Filen 4 har staden framtagit en plan för ca 75 lägenheter som för närvarande är överklagad och väntar på beslut hos regeringsrätten. Projektet innebär även en förbättring av ytorna i Tantolunden närmast de nya bostäderna.

## **UTLÅTANDE**

### **Motionen**

Motionen har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, stadsdelsförvaltningarna Södermalm och Liljeholmen samt stadsledningskontoret för yttrande senast 2007-11-30.

I motionen föreslås att en övergripande trafikmiljöplan ska genomföras över Hornstull med mål om att minska utsläpp och använda marken för trafiken effektivare. Anledningen är dels den befintliga situationen med mycket trafik på Hornsgatan och Långholmsgatan, som orsakar höga halter av utsläpp, dels de olika planerna för att utveckla området och att det sammantaget skulle antas förvärra situationen. Förslagsställaren menar att det finns en brist på samordning och vill se en planering som stödjer den positiva utveckling i området.

### **Stadsbyggnadskontorets synpunkter**

De projekt som planeras i området kring Hornstull är alla en följd av den viljeinriktning som ÖP99 slagit fast om att bygga staden inåt. I området kring Hornstull har en plan för 75 lägenheter samt 500 kvm för handel i bottenvåningen tagits fram vid kvarteret Filen 4, en plan för ca 200 parkeringsplatser under Högalidsparken vunnit laga kraft och nyligen har ett planprojekt för kvarteret Bulten, Sågen och Släggan (SDp 2007-36031-54) startat med upprustning av offentliga ytor och ökad torgyta, ökad byggrätt med handel i tre plan samt kontor.

Målet med detaljplanen för Bulten, Sågen och Släggan är att skapa ett stadsdelscentrum med plats för handel och vistelse som vänder sig till de boende i området. Mycket stor vikt läggs på att utforma den nya platsen längs Långholmsgatan och hur man kan förbättra kollektiv-, gång- och cykeltrafiken samt hur barriäreffekten över gatan kan minskas. Eftersom de kollektiva kommunikationerna är mycket goda och parkeringen är begränsad görs bedömningen att kunder till området inte kommer att köra bil utan ta sig dit med kollektiva transporter, cykla eller gå.

I kvarteret Bulten 19 utökas handelsytorna under mark på bekostnad av de befintliga parkeringsplatserna för de boende. Dessa kommer att beredas motsvarande platser i det nya Högalidsgaraget. Stadsbyggnadskontoret ställer sig positiv till om en bilpool skulle vilja etablera sig i området och det är inte i konflikt med föreslagna planerna.

I förslaget till detaljplan föreslås utökade handels- och kontorsytor. Stadsbyggnadskontoret kan dock inte styra vilken typ av affärer eller företag som etableras där. Byggherrarna är emellertid medvetna om den kritik som framkommit mot det likriktade utbudet av affärer man förknippar med gallerior och arbetar för att finna en blandning som motsvarar allmänhetens önskemål. Kontakter har tagits med befintliga aktörer i området som t.ex. Street för att finna gemensamma lösningar för att stärka "Hornstullskänslan".

Flera av de önskemål som framförs i motionen har stadsbyggnadskontoret för avsikt att arbeta med i detaljplanen för Bulten, Sågen och Släggan. För att minska mängden trafik på Långholmsgatan och Hornsgatan krävs dock ett mer övergripande plane-

ringsarbete, vilket inte kommer att ingå i det nu aktuella detaljplanarbetet.

SLUT

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 december 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande samt därutöver anföra följande

Tillgången till attraktiv bebyggelse med goda kommunikationer har en direkt koppling till förutsättningarna för en ekonomisk tillväxt i staden. Genomfarts-trafiken på Långholmsgatan och Hornsgatan skapar konflikt men är även en förutsättning för en levande stad. Nämnden är väl medveten om de olägenheter som finns i Hornstullsområdet, främst utmed Långholmsgatan och Hornsgatan. Det är därför positivt och nödvändigt att en trafikplan med åtgärder tas med i detaljplanarbetet för den eventuella handelsplatsen.

Med hänsyn till framkomligheten vid de fortsatta renoveringarna av Nord-sydaxeln har stråket en viktig funktion att fylla när trafiken leds om. Under byggtiden är färdvägen en av få alternativa vägar över saltsjömälarstället och måste därför prioriteras i "Red-route"-projektet.

Nya parkeringsplatser i Högalidsparkens parkeringsgarage är ett välkommet tillskott av parkeringsplatser på Södermalm. Dock anser nämnden att gatuparkeringsplatserna inte ska ersättas utan istället utökas. I och med de eventuella planerna att skapa butiker i nuvarande CarlBro-huset samt ett större flerbostadshus öster om Liljeholmsbrofästet är det inte rimligt att ta bort parkeringsplatser genom ett nollsummespel. Nämndens uppdrag är att se till stockholmarnas behov av fler parkeringsplatser. Det är inte hållbart att trafikanterna regelbundet måste åka långa sträckor för att hitta en parkeringsplats i närheten av sin bostad eller serviceinrättning.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), ledamoten Torhild Lamo (v) och ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till kontorets förslag.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 31 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Åsa Romson (mp) har i en motion föreslagit att en trafikmiljöplan för Hornstull tas fram. Den skall redovisa förslag till åtgärder för att förbättra den besvärliga trafiksituation som finns vid Hornstullsområdet. Den skall också belysa vilka konsekvenser de exploateringsprojekt som planeras i området får för trafiken.

För ett av exploateringsprojekten, en ny galleria vid Långholmsgatan, är ett detaljplanearbete påbörjat. I detta arbete ingår att ta fram en trafikplan som till stora delar kommer att innehålla de önskemål som framförs i motionen. Dessa planer beräknas att redovisas för trafik- och renhållningsnämnden våren -08.

#### *Remissen*

I en motion (2007:34) till kommunfullmäktige hemställer Åsa Romson (mp) att en trafikmiljöplan tas fram för Hornstull. I motionen anges att ett antal planerade exploateringsprojekt kommer att starkt påverka trafiksituationen i området. Det gäller galleriaplaner i anslutning till Långholmsgatans lokalgata, parkeringsgarage under Högalidsparken samt bostadshus öster om Liljeholmsbron. Detta i kombination med den redan nu bekymmersamma trafiksituationen med alltför höga halter av partiklar och kvävedioxid anges som huvudskäl för att en övergripande trafikmiljöplan för Hornstull bör tas fram. Det påpekas också att barriäreffekterna av genomfartstrafiken på Långholmsgatan och Hornsgatan måste motverkas.

#### *Trafikkontorets synpunkter*

Trafikkontoret är väl medvetet om de olägenheter som finns i Hornstullsområdet och främst utmed Långholmsgatan och Hornsgatan. Infarten från Liljeholmsbron är ju en av huvudtillfarterna till Södermalm som har ett invånarantal som endast överskrids av ett fåtal av landets kommuner. Långholmsgatan ingår dessutom i ett av Stockholms viktigaste nordsydliga stråk som blir extra viktigt vid störningar på Essingeleden och vid de nu återkommande reparationerna av Centralbron-Söderledstunneln. I motionen föreslås att en sammanställning tas fram som visar hur resvanor och bilnehav ser ut för de boende i Hornstullsområdet. Enligt kontorets uppfattning bidrar de boende högst marginellt till trafikproblemen vid Hornstull

Av de påtalade exploateringsprojekten bedömer kontoret att varken bostadshusbyggelsen vid Liljeholmsbron eller garagebygget under Högalidsparken kommer att påverka trafiksituationen vid Hornstull i någon högre grad. Galleriprojektet som bl a avser att skapa bättre kontakt mellan kvarteren på ömse sidor av Långholmsgatan kommer däremot att ställa krav på åtgärder utmed denna gata. I detaljplanearbetet för detta projekt har påbörjats ett framtagande av en trafikplan som kommer att innehålla stora delar av de åtgärder som efterlyses i motionen. Denna plan beräknas vara klar till våren. I galleriaplanerna förutsätts för övrigt att butikerna huvudsakligen skall vända sig till de boende i området och därmed inte bidra till ytterligare biltrafik. Det förutsätts också att gatuparkeringsplatser tas bort och ersätts i Högalidsparkens p-garage.

#### ***Trafikkontorets förslag***

Kontoret föreslår att den trafikplan som tas fram i detaljplanearbetet för galleriprojektet och som till stora delar kommer att innehålla de önskemål som framförs i motionen redovisas för trafik- och renhållningsnämnden när den är klar.

Det beräknas ske under våren -08 i samband med att detaljplaneförslaget går ut på samråd.

*Slut*

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 november 2007 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) samt ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Ulla Jöhnk (s), Godfrey Etyang (s) och Stellan Hamrin (v) samt tjänstgörande ersättare Gerd Sjöberg Granlund (s), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 22 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### *Bakgrund*

Genom remiss från Kommunstyrelsen har Miljö- och hälsoskyddsnämnden erhållit rubricerade motion för yttrande senast den 14 november 2007. Utökad svarstid har erhållits till och med den 27 november. I motionen redovisas motiv för att upprätta en trafikmiljöplan för Hornstull. Motionen föreslår bl a att ett samlat grepp tas och samordning sker för planerna för parkeringsgarage under Högalidsparken, flerbostadshus vid Liljeholmsbrofästet samt ombyggnaden av gatumiljön vid Hornstulls "centrum". Ett viktigt syfte anges vara att komma tillrätta med de höga luftföroreningshalter som finns i området, miljö kvalitetsnormen för partiklar och kvävedioxid överskrids längs både Långholmsgatan och Hornsgatan.

### *Förvaltningens synpunkter*

#### **Trafikmiljöplan**

En trafikmiljöplan är inte rättsligreglerad. Den får därför anses vara en samlad bedömning av trafiklösningarna inom ett visst geografiskt område. Förvaltningen anser att en trafikmiljöplan skulle kunna vara det samordnande instrument som för ett lokalt område beskriver och analyserar trafikmiljön, inklusive förslag till åtgärder. Trafikmiljöplanen skulle därmed kunna utgöra stöd för den omvandlingsprocess av området som planeras.

Området runt Hornstull behöver dock ha en samlad planering i fler avseenden än bara trafik. Förvaltningen har dock ingen erinran mot att staden upprättar en trafikmiljöplan för Hornstull. Hornsgatan och Långholmsgatan är några av stadens mest trafikerade gator och belastas av betydande miljöproblem vad avser såväl luftkvalitet som buller. Men en trafiklösning kan knappast utarbetas bara för Hornstull utan måste ges ett vidare sammanhang. Det kan därför vara svårt att göra den avgränsning som motio-

nen förutsätter.

Slut

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2007 att godkänna och överlämna tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 11 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts inom Avdelningen för samhällsplanering.

### *Bakgrund*

Remiss angående motion av Åsa Romson om trafikmiljöplan för Hornstull har inkommit till stadsdelsnämnden. Yttrande önskas senast 2007-11-30.

I motionen framförs vikten av att göra en övergripande trafikmiljöplan för Hornstull i samband med planerade exploateringsprojekt i området; galleria, parkeringsgarage, ett större flerbostadshus samt ombyggnad av gatumiljön vid Hornstulls "centrum". Motionären pekar på att området är ett av stadens mest trafikerade och att gränsvärden för partiklar och kvävedioxid redan överskridits under de senaste åren.

"Det borde göras en övergripande trafikmiljöplan för Hornstull med mål om minskade utsläpp och effektivare markanvändning för trafiken. Trafikmiljöplanen bör innehålla konkreta åtgärdsplaner för genomförande. Fakta och inspiration kan hämtas från projektet Bilsnål samhällsplanering som prövats bl a i Lund. Tillexempel finns det med fler garageplatser under jord goda möjligheter att öka framkomligheten för fotgängare, cyklisterna och bussar genom omdisponering av parkeringsytorna på gatorna. De 200 extra

p-platserna under Högalidsparken bör kompenseras med borttagande av lika många på gatorna runt omkring."

Vidare framför motionären att de barriäreffekter Hornsgatan och Långholmsgatan utgör för barns möjligheter att nå park- och strandområden måste beaktas så att planerna för ombygganden av Hornstull tar med flera åtgärder för att underlätta för barn att passera Långholmsgatan. Till exempel skulle hastigheterna kunna sänkas genom fysiska åtgärder. I motionen hänvisas till att hastigheterna ibland är 80 km/tim istället för tillåtna 50 km/tim på Långholmsgatan.

I fråga om den planerade gallerian framförs att "Med tanke på det utpräglade gatulivet i Hornstull är det viktigt att en eventuell ny affärsgalleria avpassas efter behov som boende

och företag i området redan idag efterfrågar och inte bara blir ytterligare en standard-galleria för de stora kedjorna."

Motionären menar att vinsten för staden är, efter genomförda åtgärder, förutom en bättre miljö, ett rikare lokalt näringsliv och attraktivare boendemiljöer.

Motionären hemställer att kommunfullmäktige beslutar att trafiknämnden tillsammans med stadsbyggnadsnämnden och efter samråd med södermalms stadsdelsnämnd tar fram en trafikmiljöplan för Hornstull utifrån inriktningen i motionen.

#### *Förvaltningens synpunkter*

Liljeholmsbron och Hornstull utgör en viktig genomfart för trafiken till och från innerstaden varför det borde vara svårt att lösa trafikproblemen med en lokal trafikplan. Den måste i så fall kopplas till en strategi för hela staden. I motionen nämns de höga hastigheter många bilister håller på Långholmsgatan mot Västerbron. Förvaltningen tror att trafiktempot kan lugnas något i Hornstull när den planerade omdanningen av Södertäljvägen genomförs, som omfattar en hastighetsänkning till 50 km/tim. Därmed inte sagt att fysiska åtgärder på Långholmsgatan ändå inte kan behövas för att hindra

för höga hastigheter.

Förvaltningen har inte tagit del av planförslag för exploatering i området eftersom plansamråd sker först under vintern. Generellt sett överensstämmer dock vad som framförs i motionen med stadens inriktningsmål som säger att trafikens negativa miljöpåverkan ska reduceras, bland annat genom förbättringar av kollektivtrafiken, cykelvägnät och gångvägar. Det förefaller rimligt med en övergripande plan för trafiklösningar för hela området i samband med exploateringsplanerna där gång- cykel- och kollektivtrafik skulle kunna främjas. Där bör man också se över de barriäreffekter som Hornsgatan och Långholmsgatan utgör för barns möjligheter att nå park- och lekområden.

Utvecklandet av en ny galleria bör samordnas med det lokala näringslivet, verksamheter och intressen som redan finns kopplade till området, till exempel marknaden Street, vilket kan bidra till att behålla och utveckla områdets identitet.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 29 november 2007 följande:

att stadsdelsnämnden avstyrker motionen.

att paragrafen förklaras omedelbart justerad.

att nämnden därutöver anför:

Precis som stadsdelsförvaltningen anför ” finns en medvetenhet om den besvärliga trafiksituationen och den dåliga miljön i Hornstullsområdet. Samtidigt finns en svårighet att utarbeta den i motionen efterfrågade trafikmiljöplanen då den övervägande delen av trafiken i området är genomfartstrafik Infarten från Liljeholmsbron är en viktig infart till Södermalm och är av stor betydelse då det uppstår störningar på Essingeleden eller då Centralbron- Söderledstunneln måste repareras. Insatser begränsade till att minska bilberoendet i Hornstull-

sområdet kommer knappast att minska trafiken annat än mycket marginellt.

Enligt trafikkontorets bedömning kommer den planerade bostadsbebyggelsen i kv. Filen (vid Liljeholmsbron) och garaget under Högalidsparken inte påverka trafiksituationen i området i någon större utsträckning. I samband med utarbetandet av en detaljplan för den planerade gallerian vid Hornstull kommer trafikkontoret att ta fram en trafikplan. Galleriaprojektet förutsätter att parkeringsplatser längs med Långsholmsgatan tas bort och ersätts i Högalidsgaraget. Gallerian bedöms inte bidra med mer biltrafik då den planeras i nära anslutning till kollektivtrafiken och enligt planerna i första hand kommer att vända sig till de boende i området.

Förvaltningens förhoppning är att den kommande trafikplanen ska bidra till att förbättra trafikmiljön i Hornstullsområdet. T.ex. är det önskvärt att Långsholmsgatans barriäreffekt som delar området i två delar kan minska. Trafikplanen bör innehålla åtgärder som främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik.”

Vi vill betona vikten av att den kommande trafikplanen fokuserar kring området Långholms-gatan, eftersom problematiken kring Hornstull är stor. Bygandet av Förbifart Stockholm måste därför ske skyndsamt för att minska genomfartstrafiken i området.

Vi förutsätter att stadsdelsnämnden får den planerade trafikplanen för området på remiss och att i denna finns förslag på åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafiken.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Annika Ivarsson (c), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Maria Palme m.fl. (s) samt av tjänstgörande ersättarna Anders Källhed (mp) och Heinz Spira (v) till förmån för förvaltningens förslag till beslut.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Sammanfattning**

Södermalms stadsdelsnämnd har av kommunstyrelsen erhållit en motion av Åsa Romson (mp) på remiss i vilken framställs önskemål om att en trafikmiljöplan utarbetas för Hornstull. Anledningen är den besvärliga trafiksituationen i området med tillhörande miljöproblem samt planerna på ytterligare trafikstrande verksamheter såsom en ny galleria och ett nytt parkeringsgarage under Högalidsparken. Trafikmiljöplanen bör enligt motionären innehålla konkreta åtgärdsförslag som leder till minskad trafik i området, t. ex. satsning på bilpooler och kollektivtrafik. Stadsdelsförvaltningen är medveten om den dåliga trafikmiljön i området men inser samtidigt svårigheten att upprätta efterfrågad trafikmiljöplan då den största trafikmängden är genomfartstrafik. Förvaltningen önskar att den kommande trafikplanen för Hornstull, vilken upprättas i samband med detaljplanarbetet för den nya gallerian, särskilt tar hänsyn till gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer i området.



Bilaga: Motion av Åsa Romson (mp) ”Motion om trafikmiljöplan för Hornstull”

### **Ärendets beredning**

Ärendet är en remiss från kommunstyrelsen och har handlagts och beretts av ekonomiavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. De lokala handikapp- och pensionärsråden har beretts tillfälle att lämna synpunkter på remissen.

Motionen är, förutom till Södermalms stadsdelsnämnd, skickad till trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsledningskontoret och Hågersten – Liljeholmens stadsdelsnämnd.

### **Remissen**

Remissen är en motion från Åsa Romson (mp) som vill att trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden, i samråd med Södermalms stadsdelsnämnd, tar fram en trafikmiljöplan för Hornstull. Anledningen är den problematiska trafikmiljön i området med höga hastigheter och att gränsvärdena för kvävedioxid och partiklar överskrids. I motionen nämns att Långholmsgatan utgör en barriär för bl. a. barn som vill nå närliggande park- och grönområden. Då det finns planer på ett bostadshus intill Liljeholmsbron, ett nytt parkeringsgarage under Högalidsparken och en ny affärsgalleria är det enligt motionären nödvändigt att se över markanvändningen för trafiken då dessa projekt riskerar att generera än mer trafik till området. I motionen föreslås att en studie av invånarna i området genomförs vad gäller deras resvanor och bilnehav i syfte att hitta lämpliga åtgärder att minska trafiken. Exempel på åtgärder kan t. ex. vara att öka antalet bilpooler, förbättra kollektivtrafiken och att ta bort parkeringsplatser på gata. I motionen nämns att det inte bara är miljön som förbättras med genomförda åtgärder, utan även områdets lokala näringsliv och boendemiljö.

### **Förvaltningens synpunkter**

Förvaltningen är väl medveten om den besvärliga trafiksituationen och den dåliga miljön i Hornstullsområdet. Samtidigt inser förvaltningen svårigheten att utarbeta den i motionen efterfrågade trafikmiljöplanen då den övervägande delen av trafiken i området är genomfartstrafik. Infarten från Liljeholmsbron är en viktig infart till Södermalm och är av stor betydelse då det uppstår störningar på Essingeleden eller då Centralbron-Söderledstunneln måste repareras. Insatser begränsade till att minska bilberoendet i Hornstullsområdet kommer knappast att minska trafiken annat än mycket marginellt.

Enligt trafikkontorets bedömning kommer den planerade bostadsbebyggelsen i kv. Filen (vid Liljeholmsbron) och garaget under Högalidsparken inte påverka trafiksituationen i området i någon större utsträckning. I samband med utarbetandet av en detaljplan för den planerade gallerian vid Hornstull kommer trafikkontoret att ta fram en trafikplan. Galleriaprojektet förutsätter att parkeringsplatser längs med Långholmsgatan tas bort och ersätts i Högalidsgaraget. Gallerian bedöms inte bidra med mer biltrafik då den planeras i nära anslutning till kollektivtrafiken och enligt planerna i första hand kommer att vända sig till de boende i området.

Förvaltningens förhoppning är att den kommande trafikplanen ska bidra till att förbättra trafikmiljön i Hornstullsområdet. T. ex. är det önskvärt att Långholmsgatans barriäreffekt som delar området i två delar kan minska. Trafikplanen bör innehålla åtgärder som främjar gång-, cykel och kollektivtrafik.

SLUT

RESERVATIONER M.M.

**Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Abdo Goriya (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s), Anette Höijer (s) och Maria Hannäs (v) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis tillstyrka motionen

att därutöver anföra följande.

Flera av de största miljöproblemen i Stockholm genereras av trafiken, och boende och verkande vid Hornstull är utsatta för både buller och andra emissioner. Det är angelägena problem att åtgärda.

Vi är också oroliga för att dessa problem kommer att accentueras med den planerade galleria som nämns i motionen. Vi har redan uppmärksammat befarade problem med trafikföringen.

Flera av de förslag som motionen lyfter fram är positiva. Kommunen har mycket att vinna på att göra det lättare för stockholmarna att välja att leva miljövänligt. De förslag som verkar i den riktningen bör därför bejakas.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att bifalla motionen

att därutöver anföra följande.

Stadsbyggnadskontoret SBK konstaterar att "För att minska mängden trafik på Långholmsgatan och Hornsgatan krävs dock ett mer övergripande planeringsarbete, vilket inte kommer att ingå i det nu aktuella detaljplanarbetet" - Det var ju just detta som efterlystes i motionen.... Därför är den mycket berättigad och viktig.

För att kunna analysera enskilda delar så som ett nytt garage, krävs en just en helhetssyn på trafikproblematiken i ett område och där kan trafikmiljöplaner vara en hjälp.

SBK svarar med att kommentera arbete inom vissa detaljplaner och säger att viss ytparkering tas bort längs Långholmsgatan och skriver att "För att kompensera borttagandet av parkeringsplatser och den brist som finns i området har en plan tagits fram för ca 200 parkeringsplatser under Högalidsparken". Vore det så att lika stort antal ytparkeringsplatser togs bort vore det bra men kommer knappast att ske.

Man skriver även att - Kollektivtrafik- gång- och cykeltrafikutrymmen utformas väl, barriäreffekten ska ses över och torgytor etc. förbättras, men samtidigt kommer ju gångbron över Långholmsgatan att stängas av under nattetid när den leds in i Gallerian.

En viktig åtgärd är att dämpa det ökande bilinnehavet i området genom aktiva insatser för bilpoolsbilar, cykelparkeringen, info om kolltrafiken för nyinflyttade

boende och småföretag. Här vore en trafikmiljöplan utgångspunkten för ett samlat aktivt arbete.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) samt ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Ulla Jöhnk (s), Godfrey Etyang (s) och Stellan Hamrin (v) samt tjänstgörande ersättare Gerd Sjöberg Granlund (s) enligt följande

i huvudsak tillstyrka motionen  
därutöver anför följande

”Flera av de största miljöproblemen i Stockholm genereras av trafiken, och boende och verkande vid Hornstull är utsatta för både buller och andra emissioner. Det är angelägna problem att åtgärda.

Vi är också oroliga för att dessa problem kommer att accentueras med den planerade galleria som nämns i motionen. Socialdemokraterna i exploateringsnämnden har redan uppmärksammat befarade problem med trafikföringen.

Flera av de förslag som motionen lyfter fram är positiva. Kommunen har mycket att vinna på att göra det lättare för stockholmarna att välja att leva miljövänligt. De förslag som verkar i den riktningen bör därför bejakas.”

### **Södermalms stadsdelsnämnd**

*Ersätтарыtrande* gjordes av Annika Ivarsson (c) enligt följande

Om jag hade haft rösträtt hade jag instämt i detta yrkande.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2007:34

2007:34

#### **Motion av Åsa Romson (mp) om trafikmiljöplan för Hornstull**

*Dnr 314-3465/2007*

I Hornstull planeras ett antal exploateringsprojekt som starkt påverkar trafiksituationen. Samtidigt är Hornstull ett område med hög attraktivitet för boende och många, framför allt mindre, företag. Med infartsleden från Linjeholmsbron till Västerbron, Södermälarsstrand och Hornsgatan är Hornstull också ett av Stockholms mest trafikerade områden. I stadskvarteren längs Hornsgatan och Långholmsgatan uppmäts höga halter av partiklar och kvävedioxid. De senaste åren har dessa halter överskridit tvingande gränsvärden.

Planerna på en galleria i nuvarande CarlBro-huset, ett stort parkeringsgarage under Högalidsparken, ett större flerbostadshus öster om Liljeholmsbrofästet samt ombyggnaden av gatumiljön vid Hornstulls 'centrum' är inte samordnade och anpassade efter de problem och möjligheter som området har i sin helhet. Framst saknas samordning så att planeringen stödjer den positiva utvecklingen med fler barnfamiljer och många småföretag inom kreativa branscher som film, design, arkitektur, data och affärer med återbruks- och etiska koncept. Trafikpåverkan måste minska redan utifrån dagens situation, ska flera trafikgenererande projekt tillkomma krävs det en ordentlig samordning och flera riktade åtgärder för att nå en hållbar lösning.

Det är viktigt att sammanställa hur de boende i Hornstull reser idag, hur många hushåll respektive företag som äger bilar och hur många fastigheter som innehåller garage. De siffror som finns tillgängliga idag är gamla men tyder på att bilägandet är relativt lågt (1992 var det omkring 12% av hushållen!), att de flesta resor görs med kollektivtrafiken, cykel eller till fots, samt att många fastigheter har garageutrymmen som inte används aktivt. Utifrån detta kan en mer realistisk analys göras över hur trafiksituationen kan förbättras. Man bör fråga sig om flera hushåll och företag är intresserade av bilpool, om

kollektivtrafiken ytterligare kan förbättras och hur parkeringsreglerna för boende gör det mindre attraktivt att stå på gatan än i garage.

Det borde göras en övergripande trafikmiljöplan för Hornstull med mål om minskade utsläpp och effektivare markanvändning för trafiken. Trafikmiljöplanen bör innehålla konkreta åtgärdsplaner för genomförande. Fakta och inspiration kan hämtas från projektet Bilsnål samhällsplanering som prövats bl a i Lund. Till exempel finns det med fler garageplatser under jord goda möjligheter att öka framkomligheten för fotgängare, cyklister och bussar genom om-disponering av parkeringsytor på gatorna. De 200 extra p-platserna under Högalidsparken bör kompenseras med borttagande av lika många på gatorna runt omkring.

Barriäreffekterna av genomfartstrafiken på Långholmsgatan och Horngatan måste motverkas eftersom det bl a minskar barnens tillgång till park- och strandområden. Gatorna skulle kunna göras mer till stadsgator med lägre hastigheterna t ex genom fysiska ombyggnationer. Idag upplevs delar av Långholmsgatan som en ren accelerationssträcka till Västerbron där hastigheten oftast är 80 km/tim snarare än de tillåtna 50 km/tim. Det är därför viktigt att planerna för ombyggnader vid Hornstulls 'centrum' tar med flera åtgärder för att underlätta för barn att passera Långholmsgatan.

Om nya affärslokaler kommer till måste dessa planeras så att inte ökad biltrafik genereras. Dessa kan ske i anslutning till tunnelbana, blåbussar, cykel och promenadstråk. Också varuleveranserna kan effektiviseras med rätt planering. Med tanke på det utpräglade gatulivet i Hornstull är det viktigt att en eventuell ny affärs Galleria avpassas efter behov som boende och företag i området redan idag efterfrågar och inte bara blir ytterligare en standard-galleria för de stora kedjorna.

Stockholms stad kan lära sig mycket på att arbeta fram en trafikmiljöplan för Hornstull. Även om åtgärderna tas fram för den specifika situationen i Hornstull så kan arbetsmetoden sen användas i fler områden. Efter genomförda åtgärder är vinsten för staden förutom en bättre miljö, rikare lokalt näringsliv och attraktivare boendemiljöer!

Jag hemställer att kommunfullmäktige beslutar

- att trafiknämnden tillsammans med stadsbyggnadsnämnden och efter samråd med Södermalms stadsdelsnämnd tar fram en trafikmiljöplan för Hornstull utifrån inriktningen ovan.

Stockholm den 11 september 2007

*Åsa Romson*