

**Utlåtande 2010: RI (Dnr 319-2454/2009)**

## **Vision Kungens kurva - Skärholmen Revidering och lägesrapport**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande  
Visionen och lägesrapporten för Kungens kurva - Skärholmen godkänns.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

Stockholms stad och Huddinge kommun har under en längre tid samarbetat kring utvecklingen i området Kungens kurva - Skärholmen. År 2004 antog kommunerna gemensamt ett strategiskt utvecklingsprogram för området. Kungens kurva och Skärholmen är utpekade som en regional kärna i regionplanen. Syftet med utvecklingsprogrammet var att skapa en gemensam stadsmiljö och att förankra visionen ”Kungens kurva - Skärholmen är en av Stockholmsregionens mest attraktiva arbetsplatser, med varierat utbud av handel, arbetsplatser, nöje och service och fungerar som ett alternativ till city.”

Samarbetet med kommunerna har successivt utvecklats och idag deltar också näringslivet i det organiserade samarbetet. I samverkan mellan kommunerna och det lokala näringslivet har en revidering av visionen gjorts och ett program för förstärkt samarbete tagits fram. Förslaget har inom staden aktualiserats av exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholm Business Region AB.

Ett motsvarande ärende har behandlats och godkänts av kommunstyrelsen i Huddinge den 23 november 2009.

*Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholm Business Region AB* anser samfällt att det är en viktig utvecklingsprocess som pågår i området Kungens kurva - Skärholmen och tillstyrker att den reviderade visionen för Kungens kurva - Skärholmen godkänns och ligger till grund för det fortsatta samarbetet. Det är viktigt att både utvecklingsprocessen och den fysiska utvecklingen av Kungens kurva - Skärholmen fortsätter, så att området kan bli en regional kärna med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation.

Stadsbyggnadsnämnden understryker att arbetet bör fördjupas och konkretiseras så att tydliga och realiserbara delprojekt snart kan påbörjas samt att promenadstadsvisionen och den kommande Söderortsvisionen måste inarbetas så att dessa kan omsättas till verklighet i närtid.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret samt Skärholmens stadsdelsnämnd.

*Stadsledningskontoret* tillstyrker förslaget till vision och fortsatt inriktning för arbetet. Kontoret konstaterar att förslaget väl anknyter till översiktsplanen och förslaget till program för Söderort.

Kontoret instämmer i stadsbyggnadsnämndens uttalande om att visionen om promenadstaden också måste vara tydlig i arbetet avseende Kungens kurva - Skärholmen och att visionen om överdäckning av motorvägen måste tydliggöras ytterligare. Dessa frågor kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Stadsledningskontoret anser att ansvaret för samordningen bör ligga kvar på Stockholm Business Region AB men vill också understryka vikten av att övriga berörda nämnder aktivt deltar i arbetet.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* anser att utvecklingsprocesser som pågår i området Kungens kurva - Skärholmen är viktiga både för den regionala kärnan och för Stockholms södra delar. Stadsdelsnämnden har påpekat vikten av förbättrade kommunikationer för denna regionala kärna, speciellt tvärförbindelserna. Nämnden anser att det är mycket viktigt att kommunstyrelsen prioriterar arbetet med utvecklingen av Söderort.

### *Mina synpunkter*

Stockholmsregionen befinner sig i en historisk tillväxtfas. En viktig förutsättning för att den växande huvudstadsregionen ska utvecklas i positiv riktning är att integrationen mellan regionens olika delar ökar och att regionala tyngd-

punkter förstärks. Inom Stockholms stad har stadens södra delar givits förnyad aktualitet i arbetet med att utveckla Söderort.

Kungens kurva - Skärholmen pekas i RUFSS 2010 ut som en regional kärna. Området är också av strategisk betydelse i stadens Vision 2030, i ny översiktsplan för Stockholm och i Söderort 2030. Området har redan i dag betydande styrkor, inte minst som handelsplats, som bör tillvaratas och utvecklas vidare. Kungens kurva - Skärholmen har också en stor potential för att länka samman Stockholm och Huddinge. En angelägen investering för att åstadkomma denna sammanlänkning, från Flemingsberg via Kungens kurva - Skärholmen till Älvsjö är Spårväg Syd.

En viktig aspekt i utvecklingen av Söderort och skapandet av en funktionell Stockholmsregion är etablering av fler arbetsplatser i södra Stockholm. Mot den bakgrunden anser jag att det är särskilt positivt att visionsarbetet sker i konstruktiv samverkan, inte bara mellan kommunerna, utan med det lokala näringslivet. Därför ser jag det också som naturligt att Stockholm Business Region även framgent leder samverkansarbetet, i tät dialog med övriga berörda organ inom staden och Huddinge.

Jag delar stadsbyggnadsnämndens uppfattning att visionen för Kungens kurva - Skärholmen bör integrera ambitionerna om promenadstaden för att skapa naturliga kopplingar mellan de två stadsdelarna. Överdäckning av motorvägen är en central tankegång för denna strävan.

En eventuell överdäckning är emellertid kostsam och förutsätter att markvärdena och exploateringsmöjligheterna är sådana att de kan finansiera en sådan åtgärd. Avvägningar mot andra investeringar måste också göras enligt stadens projektstyrning för stora projekt för att säkerställa en långsiktigt hållbar nivå på stadens kapitalkostnader. Exploateringsnämnden ansvarar för att denna analys genomförs, i samråd med kommunstyrelsen.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Utbyggnadsvision Kungens kurva - Skärholmen
3. Reviderad handlingsplan för utvecklingen av den regionala kärnan Kungens kurva - Skärholmen 2009
4. Kungens kurva - Skärholmen. Gemensamma planeringsförutsättningar. Genomförda, pågående och kommande projekt

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak godkänna Vision Kungens Kurva Skärholmen
2. avslå den del av visionen som handlar om Förbifart Stockholm
3. fortsätta den planering som syftar till att förbättra sambanden och minska barriärerna mellan Skärholmen och Kungenskurvaområdet
4. utreda hur kollektivtrafiken inom området kan utvecklas
5. prioritera anläggande av Spårväg Syd
6. anföra följande

Vi är positiva till att det nu sker en utveckling av området Kungens Kurva-Skärholmen. Det är bra att en gemensam stadsmiljö skapas och att ett samarbete mellan Stockholms stad och Huddinge kommun samt näringslivet har utvecklats.

Vi är dock negativa till Förbifart Stockholm, som inte löser Stockholms trafikproblem. Tvärtom skulle förbifarten utgöra en barriär mellan de två stadsområdena och en sammanlänkning skulle försvåras, bryta mot miljöbalken, förstöra värdefulla natur- och kulturvärden, försämra möjlighet till friluftsliv och rekreation och förstärka klyftan mellan resurssvaga och resursstarka medborgare. Staden måste säga nej till "Förbifart Stockholm" som är ett av Sveriges största och dyraste vägprojekt genom tiderna. För att klara klimatutmaningen måste utsläppen från trafiken minska och stora satsningar på kollektivtrafik göras.

Staden bör fortsätta den planering som syftar till att förbättra sambanden och minska barriärerna mellan Skärholmen och Kungenskurvaområdet och omedelbart påbörja planering av Spårväg Syd. Spårväg Syd skulle binda ihop tunnelbanans Röda linjer mot Norsborg och Fruängen med pendeltågen i Älvsjö och Flemingsberg. Detta kan ses som ett smidigt alternativ för områdets icke bilburna besökare, som lättare skulle ta sig till och från området. Spårvägen finns med i den regionala planeringen för infrastrukturen i Stockholms län, men något definitivt och säkert startdatum finns inte. En resursöverföring måste göras från Förbifartsprojektet till Spårväg syd för att snabba upp denna planprocess. En planering i området måste ha som viktigt fokus att minska biltrafiken, vilket påverkar utformningen av handelsområdet.

Vidare saknas det en lokal kollektivtrafikplan för området. Alla kunder förutsätts ta sig runt inom området med bil, eller möjligen med cykel eller till fots. Därför behöver varenda butik ha egna väl tilltagna parkeringsplatser, vilket inte är i enlighet med att skapa ett hållbarare samhälle. För att minska beroendet av bil och parkeringsplatser bör butikens möjligheter till hemleverans öka.

Området är extremt utspritt utan intern kollektivtrafik, vilket gör det praktiskt taget omöjligt att ta sig runt i området utan egen bil. Den dragning av och fördelning av hållplatser utefter Spårväg syd, som beskrivs i förslaget, lämnar stora delar av området utan täckning ur kollektivtrafiksynpunkt. För långväga resenärer på Spårväg syd så är det heller knappast önskvärt med en snirkligare spårvägsdragning med fler hållplatser genom området, då detta förlänger den totala restiden. Tidigare fanns ett projekt som gick ut på att koppla samman tunnelbanestationen i Skärholmen med ett spårbilssystem som skulle möjliggöra för kunder att ta sig runt i hela området. Ett sådant system

skulle kunna samordnas med infartsparkeringar, som minskade det totala behovet av parkeringsplatser inom området. En sådan lösning på de lokala kollektivtrafikbehoven skulle vara tekniskt innovativt och peka ut området som ett shoppingområde i världsklass.

Närheten till Mälaren och den möjlighet det ger att nyttja vattenvägarna för transporter av såväl människor som gods, saknas helt i visionen.

Vad gäller stadsutvecklingen så är det mycket viktigt att exploatering och byggnation av bostäder föregås av en områdesplanering. Att som idag bygga bostäder här och där utan en helhetssyn kring hur varje område ska utformas, är ett dåligt sätt att utveckla staden. Byggnation ska i första hand ske på redan exploaterad mark, men i de fall naturmark tas i anspråk, måste den naturen kompenseras med likvärdiga ekologiska kvaliteter. Ett av de mer prioriterade och lämpliga områdena för nybyggnation av bostäder är längs Skärholmsvägen, en planering som i stort sett stannat av under innevarande mandatperiod.

Förutom utveckling av gångstråk mellan naturreservaten Gömmaren och Sätmaskogen behövs en förstärkning av de ekologiska sambanden. Det kan med fördel göras genom någon form av överdäckning med ekodukt.

I visionsarbetet är det absolut nödvändigt att vända sig till Bredängs Utvecklingsråd och de tre andra byalagen i området. Organisationerna samt 116 andra föreningar har bildat en paraplyorganisation som måste vara part av det kommande utvecklingsarbetet. (FöreningsForum Sydväst (FFSV)). Bredängs utvecklingsråd framför många synpunkter som bör beaktas i det vidare arbetet.

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Visionen och lägesrapporten för Kungens kurva - Skärholmen godkänns
2. Därefter anföras följande

Kungens kurva - Skärholmen pekas ut som en regional kärna och ett strategiskt utvecklingsområde i förslaget till ny översiktsplan för Stockholm. Föredragande borgarråd menar att här finns stor potential att bygga ihop två städer, Stockholm och Huddinge. Stockholms stad och Huddinge kommun har också ett gott samarbete om utvecklingen av området. Vänsterpartiet vill tydliggöra att vår vision med Kungens kurva är att koppla samman handelsplatsen Kungens kurva med bostadsområdet Skärholmen. Idag är det två helt separata områden med olika inriktning som skiljs åt av ett motorvägslandskap och av- och påfarter. Det är svårt att se en realistisk utveckling för området som inte inbegriper en omfattande överdäckning av E4/E20.

Trimningsåtgärder för att underlätta trafikflödet är nödvändiga i dagsläget men kapacitetsproblemen på vägnätet i och kring Kungens kurva hänger samman med områdets fokusering på bilburen externhandel. Idag alstrar handeln i området trafikmängder motsvarande en medelstor stad vilket är allt annat än hållbart. Som stadsmiljö är området också helt utformat för bilen. Enligt vår mening bör ett av de övergripande projektmålen för förstudien vara att finna lösningar som förbättrar de kollektiva kommu-

nikationerna till och från området. Gångtrafikanternas framkomlighet till de kollektiva färdmedlen måste förbättras och målsättningen vara att fler lämnar bilen hemma för att istället resa kollektivt till Kungens kurva.

Vi vill utveckla Kungens kurva – Skärholmen till ett område där bostäder, handel och arbetsplatser samspekar. Vi vill bygga Spårväg syd som länkar samman de södra gröna tunnelbanelinjerna med pendeltåget i Älvsjö och röda linjen mot Fruängen och sedan via Kungens kurva och röda linjens tunnelbana i Skärholmen och fortsätter vidare mot pendeltåget i Flemingsberg. Vi säger nej till Förbifart Stockholm som ytterligare kommer att öka barriärerna mellan Kungens kurva och Skärholmen och öka trafiken i området.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Visionen och lägesrapporten för Kungens kurva - Skärholmen godkänns.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ylva Tengblad*

## ÄRENDET

Stockholms stad har sedan ett antal år haft ett aktivt samarbete med Huddinge kommun kring utvecklingen i Kungens kurva - Skärholmen. Samverkan har organiserats såväl på politisk nivå som mellan tjänstemän i de olika kommunerna. En stor del av samverkan har varit organiserad som en del av samverkan kring Söderortsvisionen. Stockholms kommunfullmäktige godkände den 4 oktober 2004 ett strategiskt utvecklingsprogram med en vision för området.

Samverkan har successivt utvecklats under året. Det lokala näringslivet deltar aktivt i flera av de samverkansgrupper som finns. Sedan ett par år har en särskild organisation bildats gemensamt av kommunerna och näringslivet för att gemensamt arbeta med områdets utvecklingsfrågor. Samtliga parter lämnar ekonomiska bidrag till organisationen. En särskild projektledare arbetar på deltid åt organisationen. För närvarande utreds frågan om organisationen borde omvandlas till ett bolag.

En särskild interimsstyrelse finns för organisationen. Ordförande i interimsstyrelsen är verkställande direktören i Stockholm Business Region AB. Inom staden har ansvaret för samordningen av stadens insatser ålagts Stockholm Business Region AB.

Kungens kurva - Skärholmen är i dag Nordens största handelsområde och är i regionplanen utpekad som en regional kärna. Den fortsatta utvecklingen i området är av stor betydelse för hela regionen. Det gemensamma arbetet syftar både till att stärka området ytterligare som handelsplats och även att binda det bättre samman, skapa mer stadsliknande karaktär, förbättra trafikföringen samt att skapa fler arbetsplatser och bostäder. Områdets naturanära kvaliteter bör bättre kunna tas tillvara.

Den gemensamma organisationen mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och näringslivet har tagit fram ett förslag till reviderad vision och inriktning för det fortsatta arbetet. Förslaget har inom staden aktualiserats av exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholm Business Region AB.

Ett motsvarande ärende har behandlats och godkänts av kommunstyrelsen i Huddinge den 23 november 2009.

Förslaget till vision har följande text:

*"Kungens kurva Skärholmen är en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. Allt inom räckhåll gör området till ett alternativ till city.*

*Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och Spårväg Syd gör det lätt att komma hit oavsett var man är i regionen. Ett lättorienterat hållbart kommuni-*

*kationssystem med säkra, trygga och upplevelserika bil-, gång- och cykelvägar gör det enkelt att ta sig emellan Kungens kurva Skärholmens olika delar och skapar attraktiva miljöer för uteserveringar och oväntade möten.*

*Tillsammans utgör Kungens kurva Skärholmen Skandinaviens mest attraktiva och största område inom familjeshopping. Besökare njuter av områdets turist- och upplevelseattraktioner och ett mångsidigt utbud av varor.*

*Arbetsplatser, butiker, bostäder, den mångkulturella och pulserande atmosfären tillsammans med den goda miljön har skapat en levande förstad”*

Den föreslagna visionstexten har kompletterats med en utbyggnadsvision. Utifrån utbyggnadsvisionen har en volymstudie tagits fram vilken visar vilka områden som har förutsättningar för en tätare bebyggelse av såväl bostäder som arbetsplatser. Utifrån volymstudien har en förfinad illustration tagits fram.

Följande punkter har varit viktiga utgångspunkter för utbyggnadsvisionen och illustrationen.

- Ytterligare cirka 3 000 lägenheter i omlandet kring Kungens kurva - Skärholmen har färdigställts. Det är bland annat i Bredäng, Sätra, Skärholmen, Smista, Segeltorp Vårberg och Vårby gård.
- Tillkomsten av Förbifart Stockholm och en ny trafikplats centralt i området.
- Spårväg Syd har färdigställts med flera hållplatser i området.
- Kungens kurva norra trafikplats har byggts om. Vårbergsvägen har knutits samman med Ekgårdsvägen. Framkomligheten har förbättrats i området för såväl cyklister, gående som bilister.
- Bebyggelsen på bägge sidor om E4/E20 har närmast sig varandra och den regionala stadskärnan gör sig påmind för alla som passerar på motorvägen. På längre sikt kommer utbyggnaden av de båda områdena kopplas samman genom en överdäckning med bostäder och kommersiella lokaler över E4/E20 och med en högre byggnad, som markerar dess plats i staden.
- De centrala delarna av området erbjuder en mängd olika upplevelser liksom attraktiv kontors- och hotellbebyggelse kopplat till shopping. Nya anläggningar för upplevelser och idrott har tillkommit och kulturbudet har utvecklats ytterligare.
- Den goda mixen av handel och upplevelse har lett till ett samarbete med ledande aktörer inom området för satsningar på utbildning inom handel och turism.



- Den offentliga miljön har förbättrats med bland annat nya torgbildningar, mötesplatser och stråk. Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt. En tryggare, säkrare och mer stadslig karaktär har skapats. Skyltningen och gestaltningen av området är gemensam för de bägge kommunerna.
- Både Gömmarens och Sätmaskogens naturreservat har fått tydliga och lättillgängliga entréer. Mellan de båda naturreservaten har det skapats ett attraktivt och välskyttat gångstråk som förbinder Sätmaskogen och Gömmaren med varandra.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 november 2009 att godkänna den reviderade visionen för Kungens kurva - Skärholmen och inriktningen för ett förstärkt samarbete mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och näringslivet, som grund för det fortsatta arbetet samt att sända det vidare till kommunstyrelsen för godkännande.

*Reservation* anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (MP), *bilaga 1*.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 5 november 2009 att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Samarbetet mellan Stockholms stad och Huddinge kommun kring Skärholmen och Kungens kurva är viktigt och bra. Utbyggnadsvisionen beskriver värtaligt hur en levande stad ska skapas genom en blandning av arbetsplatser, butiker och bostäder. Här finns en stor potential att bygga samman två städer, men tyvärr verkar bilister, snarare än fotgängare och cyklister, ha företräde i planeringen. Promenadstaden är en vision för hela staden och därför är det viktigt att denna verkligen tas som utgångspunkt i det vidare arbetet. En tydlig, naturlig koppling mellan de två stadsdelarna saknas tyvärr till allra största delen och i ett visionsarbete är det tråkigt att större grepp, som en större överdäckning av den motorvägsgrav som så dramatiskt delar området, inte formuleras.

Stadsbyggnadsnämnden stödjer det pågående arbetet, men är tydlig med att vi vill att detta fördjupas och konkretiseras så att tydliga och realiserbara delprojekt snart kan påbörjas. I den framtagna handlingsplanen måste promenadstadsvisionen och den kommande Söderortsvisionen inarbetas så att dessa kan omsättas till verklighet i närtid.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

*Reservation* anfördes av ledamoten Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 november 2009 att godkänna den reviderade visionen för Kungens kurva-Skärholmen och inriktningen för ett förstärkt samarbete mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och näringslivet, som grund för det fortsatta arbetet samt att sända det vidare till kommunstyrelsen för godkännande.

*Reservation* anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (MP) samt ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

### **Stockholm Business Region AB**

**Stockholm Business Region AB:s styrelse** beslutade vid sitt sammanträde den 11 november 2009 att godkänna den reviderade visionen för Kungens kurva - Skärholmen och inriktningen för ett förstärkt samarbete mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och näringslivet, som grund för det fortsatta arbetet samt att sända det vidare till kommunstyrelsen för godkännande.

**Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och Stockholm Business Region AB:s** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 19 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

### *Bakgrund*

Stockholms stad och Huddinge kommun har under en längre tid samarbetat kring en del sakfrågor som rör utvecklingen i Kungens kurva - Skärholmen. En gemensam kommunal ledningsgrupp bildades våren 2002.

Under de senaste åren har samarbetet mellan kommunerna fått en alltmer tydlig struktur och det finns en organisation för samarbetet där både privata och offentliga aktörer i området ingår. Inom ramen för detta arbete togs det år 2004 fram ett strategiskt utvecklingsprogram. Syftet var att skapa en gemensam stadsmiljö och att förankra visionen, ”Kungens kurva – Skärholmen är en av Stockholmsregionens mest attraktiva arbetsplatser, med varierat utbud av handel, arbetsplatser, nöje och service och fungerar som ett alternativ till city.”.

Både Stockholms stad och Huddinge kommun har fattat beslut om att det strategiska programmet ska ligga till grund för det kommungemensamma arbetet. En viktig utmaning i arbetet är att skapa ett gemensamt område. Områdets nuvarande roll som regionens ledande handelsplats och som regional kärna ska förstärkas samtidigt som allsidigheten ska förbättras genom nytillskott av servicefunktioner, arbetsplatser och kulturverksamheter. Sedan 2004 har arbetet fortsatt och det strategiska programmets vision har setts över. Diskussioner om organisationen pågår.

### *Organisation*

Under de senare åren har organisationen fått en tydligare struktur och ett bättre samarbete med näringslivet. Idag leds samsamarbetsorganisationen av en interimsstyrelse med representanter från kommunerna och näringslivet. En utredning om ett eventuellt gemensamt utvecklings- och samordningsbolag pågår just nu och målsättningen är att ett bolag ska ha bildats år 2010.

Organisationen för samarbetet kommer att utgöra en plattform för samverkan i frågor som rör utvecklingen av området Kungens kurva – Skärholmen och se till att samverkan mellan statliga, kommunala och privata aktörer som har inverkan på områdets utveckling går så bra som möjligt. Samarbetet ska verka för en långsiktig och sund tillväxt och utveckling i linje med områdets föreslagna vision.

### *Föreslagen vision för området Kungens kurva - Skärholmen*

Vision för området har under 2008 reviderats av samordningsgruppen. Den har även förankrats i interimsstyrelsen. Den föreslagna visionen för den framtida utvecklingen är följande:

*” Kungens kurva Skärholmen är en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. Allt inom räckhåll gör området till ett alternativ till city.*

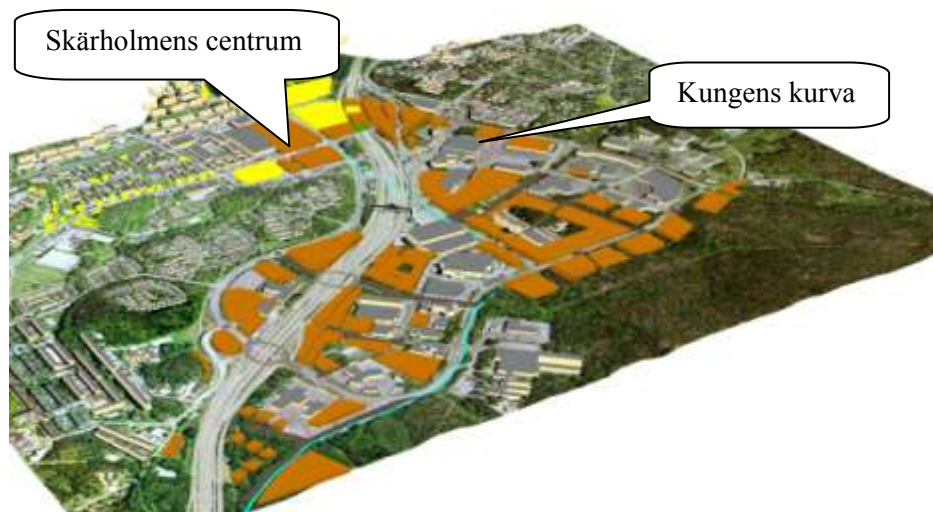
*Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och Spårväg Syd gör det lätt att komma hit oavsett var man är i regionen. Ett lättorienterat hållbart kommunikationssystem med säkra, trygga och upplevelserika bil-, gång- och cykelvägar gör det enkelt att ta sig emellan Kungens kurva Skärholmens olika delar och skapar attraktiva miljöer för*

uteserveringar och oväntade möten.

Tillsammans utgör Kungens kurva Skärholmen Skandinaviens mest attraktiva och största område inom familjeshopping. Besökare njuter av områdets turist- och upplevelseattraktioner och ett mångsidigt utbud av varor.

Arbetsplatser, butiker, bostäder, den mångkulturella och pulserande atmosfären tillsammans med den goda miljön har skapat en levande förstad.”

Denna vision har kompletterats med en utbyggnadsvision, se bilaga 1, Utbyggnadsvision, Kungens kurva - Skärholmen. Utifrån utbyggnadsvisionen har en tredimensionell volymstudie tagits fram. Volymstudien visar vilka områden/ kvarter som har förutsättningar för en tätare bebyggelse med nya bostäder och arbetsplatser. De orange-färgade kvarteren är nya verksamheter och de klargula kvarteren och byggnaderna är nya bostäder, se nedanstående bild.



Volymstudie Kungens kurva - Skärholmen

Utifrån volymstudien har en förfinad framtida illustration, på husnivå, tagits fram. Illustrationen visar hur området kan komma att se ut i framtiden, se bilden på sid 6.

Följande punkter har varit viktiga utgångspunkter för utbyggnadsvisionen och illustrationen.

- I omlandet kring den centrala delen av Kungens kurva - Skärholmen har ca 3000 nya lägenheter byggts i Bredäng, Sätra, Skärholmen, Smista, Segeltorp, Vårberg och Vårby gård.
- Förbifart Stockholm har byggts ut med bra kopplingar till området vilket har förstärkt Kungens kurva - Skärholmen som ett viktigt strategiskt läge i regionen, bl a har en ny trafikplats byggts centralt i området.
- Spårväg Syd har färdigställts och det har skapat goda förbindelser mellan de olika områdena och knutit samman kollektivtrafiksystemen i form av bussar,

tunnelbana, pendel- och regionalståg. Hållplatser finns vid Smista allé, Skärholmens centrum, Dialoggatan och Kungens kurvaleden. Spårvägen har blivit en central del i området och gett upphov till att andra verksamheter än bara handel har vuxit fram utmed dess sträckning.

- Kungens kurva norra trafikplats har byggts om för bättre tillgänglighet till området för såväl bilar som gående och cyklister. Vårbergsvägen har knutits samman med Ekgårdsvägen. Framkomligheten och kapaciteten har blivit mycket bättre och det har också blivit mycket lättare att ta sig mellan Kungens kurva och Skärholmen som gående och cyklist sedan den nya spårvägsbron, med en gång- och cykelbana, över E4/E20 byggts.
- Bebyggelsen på båda sidor om E4/E20 har närmast sig varandra och den regionala stadskärnan gör sig påmind för alla som passerar på E4/E20. På längre sikt kommer utbyggnaden av de båda områdena kopplas samman genom en första överdäckning med bostäder och kommersiella lokaler över E20 och med en högre byggnad, som markerar dess plats i staden.
- De centrala delarna av området erbjuder nu även en mängd olika upplevelser liksom attraktiv kontorsbebyggelse och hotellbebyggelse kopplat till shopping. Nya anläggningar för upplevelser och idrott har tillkommit och kulturutbudet har utvecklats ytterligare.
- Den goda mixen av handel och upplevelseverksamheter har lett till ett samarbete med ledande aktörer i området för satsningar på utbildning inom handel och turism.
- Den offentliga miljön har förbättrats med bland annat nya torgbildningar, mötesplatser samt trevliga och tillgängliga stråk. Gång- och cykelvägnätet har blivit väl utbyggt. Därmed har det skapats en tryggare och säkrare och mer stadslig karaktär i området, vilket också inneburit att allt fler väljer att gå eller cykla i området. Stockholms stad och Huddinge kommun har infört en gemensam skyltning och gestaltning av den offentliga miljön och nya förbindelser, såsom gång- och cykelvägar samt allmänna ytor.
- Både Gömmaren och Sätterskogens naturreservat har fått tydliga och formgivna och lättillgängliga entréer. Skyltningen till de båda områdena har utformats på liknande sätt. Mellan de båda naturreservaten har det skapats ett attraktivt och välskyttat gångstråk som förbinder Sätterskogen och Gömmaren med varandra.



*Illustration Kungens kurva - Skärholmen*

#### *Lägesrapport, pågående projekt*

Sedan 2004 har en rad aktiviteter och projekt genomförts i området såsom årliga gemensamma konferenser och seminarier. En del av de fysiska projekt som genomförts under de senaste åren beskrivs i rapporten "Genomförda, pågående och kommande projekt, lägesrapport dec 2008", se vidare under punkten Gemensamma planeringsförsättningar för Kungens kurva och Skärholmen.

#### Handlingsplan

En handlingsplan har tagits fram med syfte att förverkliga den gemensamma visionen. Handlingsplanen identifierar konkreta projekt på kort och lång sikt inom ramen för det arbete som pågår mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och privata aktörer i området. Utifrån handlingsplanen utses olika grupper, som är flexibla och kopplade till ett specifikt projekt. Det innebär att gruppernas sammansättning och inriktning kan förändras beroende på vilka projekt och frågor som är aktuella och att nya grupper kan bildas vid behov. Handlingsplanen ska revideras och följas upp regelbundet, se bilaga 2, handlingsplan.

I handlingsplanens finns det projekt inom följande områden:

- Fysisk miljö, tillgänglighet och trygghet.
- Näringsliv, handel och service
- Kultur, upplevelser och rekreation
- Marknadsföring och profilering

#### Söderortsvisionen

Kommunfullmäktige i Stockholms stad har i budget för 2009 gett kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en ny plan för utvecklingen i söderort. Planen föreslås ta sin ut-

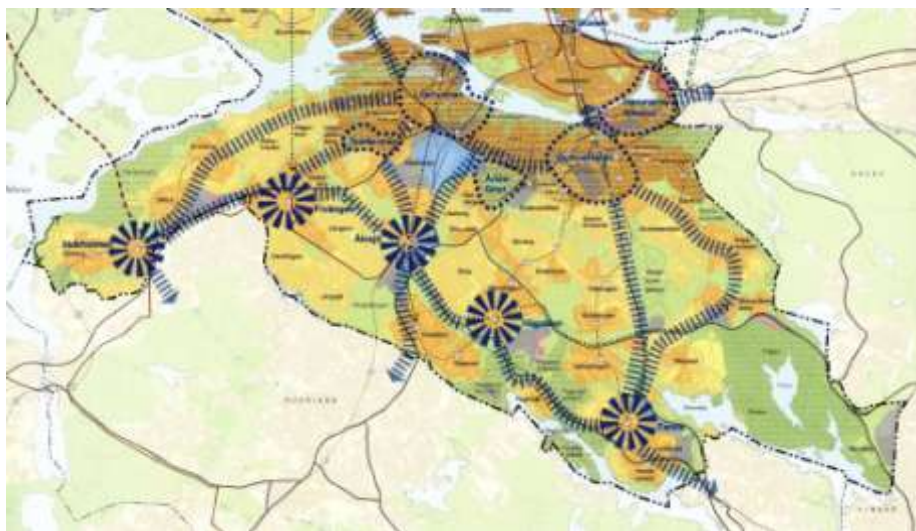
gångspunkt i Vision 2030 för Stockholms stad, pågående arbetet med översiktsplanen och gällande Söderortsvision, godkänd av kommunfullmäktige 2004. Exploateringsnämnden, Stockholm Business Region AB, trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden svarade på remissen av det nya programmet för söderort i augusti respektive september 2009.

Syftet med Söderortsvisionen är att göra söderort till en attraktiv plats för boende, företagande och besökande. Områdets tillväxtpotential ska tas tillvara och kvaliteter som starkt näringsliv, korta restider och goda boende förhållanden ska lyftas fram. Kungens kurva – Skärholmen föreslås som ett särskilt intressant område ur utvecklingsynpunkt.

#### Stockholms nya översiktsplan

Förslaget till ny översiktsplanen för Stockholm syftar till att skapa en långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm, vilket innebär en fortsatt utbyggnad och förtätning. En av strategierna är att satsa på attraktiva tyngdpunkter i ytterstaden. Söderort har en mycket stor betydelse i översiktsplanen med många av framtidens utvecklingsområden/tyngdpunkter, Kungens kurva – Skärholmen är en av dessa tyngdpunkter.

Översiktsplanen tar sin utgångspunkt i Vision 2030 "Ett Stockholm i världsklass". I begreppet ligger också en ytterstad i världsklass.



*Utsnitt ur Stockholms översiktsplan, utställningsförslag, maj 2009*

#### Fördjupad översiktsplan för Kungens kurva

Huddinge kommun arbetar med en fördjupad översiktsplan för att klarlägga den framtida utvecklingen av Kungens kurva. Planeringsarbetet har sin utgångspunkt i det strategiska utvecklingsprogrammet och arbetet med gemensamma planeringsförutsättningar. Huvudinriktningen för det pågående arbetet är att skapa en tätare gatu-

och bebyggelsestruktur och en högre exploateringsgrad i området samt att på olika sätt knyta samman Kungens kurva och Skärholmen. Remiss och samråd kring planförslaget planeras starta i slutet av året.

#### Gemensamma planeringsförutsättningar för Kungens kurva - Skärholmen

Den dåvarande ledningsgruppen för Söderortsvisionen bestämde 2006 att en kommun-gemensam markanvändningsplan/gemensamma planeringsförutsättningar skulle tas fram. De gemensamma planeringsförutsättningarna skulle klargöra hur den fysiska utvecklingen av området skulle ske över tiden. Parallellt med de gemensamma planeringsförutsättningarna skulle det strategiska utvecklingsprogrammet och handlingsplanen uppdateras. De gemensamma planeringsförutsättningarna är en del i det strategiska utvecklingsprogrammet.

Som en del i arbetet med de gemensamma planeringsförutsättningarna har Huddinge kommun och Stockholms stad tagit fram rapporten ”Kungens kurva – Skärholmen, gemensamma planeringsförutsättningar, diskussionsunderlag, koncept 2007-01-04, redaktionella ändringar 2007-02-07”. I rapporten redovisas pågående projekt och en vision. 2008 gjordes en uppdatering av Genomförda, pågående och kommande projekt, lägesrapport dec 2008, se bilaga 3. Ambitionen är att det ska ske årliga uppdateringar. Just nu pågår en uppdatering till lägesrapport december 2009.

#### *Förvaltningarnas synpunkter*

Det är en viktig utvecklingsprocess som pågår i området Kungens kurva – Skärholmen och som tillsammans med privata och offentliga aktörer har utvecklats under flera år. Förvaltningarna anser att det är viktigt att både utvecklingsprocessen och den fysiska utvecklingen av Kungens kurva - Skärholmen fortsätter, så att området kan bli en regional kärna, en attraktiv tyngdpunkt och en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation.

En viktig del i utvecklingsprocessen är att ha en gemensam och väl förankrad vision. Förvaltningarna tillstyrker att den reviderade visionen för Kungens kurva – Skärholmen godkänns och ligger till grund för det fortsatta samarbetet.

En stor utmaning är att skapa ett gemensamt område av Kungens kurva – Skärholmen. För att klara denna utmaning är det av största vikt att Stockholms stad och Huddinge kommun är väl förberedda och har bra planeringsunderlag.

Ansvariga nämnder och styrelse uppmanas att avsätta resurser så att ovanstående inriktning för en utveckling av Kungens kurva – Skärholmen kan genomföras.

#### BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret samt Skärholmens stadsdelsnämnd.



## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget till vision och fortsatt inriktning för arbetet. Kontoret konstaterar att förslaget väl anknyter till översiktsplanen och förslaget till program för Söderort.

Kontoret instämmer i stadsbyggnadsnämndens uttalande om att visionen om promenadstaden också måste vara tydlig i arbetet avseende Kungens kurva – Skärholmen och att visionen om överdäckning av motorvägen måste tydliggöras ytterligare. Dessa frågor kommer att beaktas i det fortsatta arbetet och hindrar inte att den föreslagna visionen antas enligt förslaget. Vad avser överdäckning förutsätter en sådan att det uppstår sådana nya exploateringsmöjligheter och markvärden att de kan finansiera åtgärden. Dessa frågor har i detta ärende inte klarlagts utan får bli föremål för ytterligare analys i det kommande arbetet.

Stockholm Business Region AB har i Stockholm haft huvudansvaret för samordningen av stadens arbete och för den gemensamma samverkansorganisationen. Detta är väl motiverat bland utifrån den gemensamma strävan att åstadkomma fler arbetsplatser i området. Stadsledningskontoret anser således att ansvaret för samordningen bör ligga kvar på Stockholm Business Region AB men vill också understryka vikten av att övriga berörda nämnder aktivt deltar i arbetet.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 januari 2010 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av ledamoten Rebwar Hassan (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Jan Jönsson m.fl. (FP), ledamoten Andrea Femrell m.fl. (M), ledamoten Liliane Svensson m.fl. (S), samt ledamoten Rebwar Hassan (MP), *bilaga 1*.

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 29 december 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Utvecklingsprocesser som pågår i området Kungens kurva – Skärholmen är viktiga

både för regionala kärnan och Stockholms södra delar.

Flera pågående projekt kommer att påverka området som Stockholms nya översiktsplan, fördjupad översiktsplan för Kungens kurva, gemensamma planeringsförutsättningar för Kungens kurva – Skärholmen, förbifart Stockholm och Söderortsvisionen.

Förvaltningen har i flera ärenden påpekat vikten av förbättrade kommunikationer för denna regionala kärna, speciellt tvärförbindelserna. Spårväg Syd behöver påskyndas så att den södra regionen inte förlorar tid nu när många framtida projekt pågår och planeras.

Det behövs nya möjligheter för näringslivsutveckling i Bredäng – Sättra företagarsområde tillsammans men utvecklingen av Skärholmsvägen där nya bostäder och företagsetableringar planeras.

Utbyggnader av våra idrottsanläggningar och spontanidrottsplatser bör fortsätta och påskyndas.

Vi anser att det är mycket viktigt att kommunstyrelsen prioriterar arbetet med utvecklingen av söderort.

Resurser krävs för att en utveckling av Kungens kurva – Skärholmen kan genomföras. Vi vill se ett söderort i världsklass 2030.

## RESERVATIONER M.M.

### **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande

Återremittera ärendet enligt följande:

Inhämta synpunkter från berörd stadsdelsnämnd samt därutöver anföra

Detta är förvisso en lägesrapport, men det är ändå märkligt att i ärendet inte redovisa synpunkter från de medborgare som bor i området, och skall leva mitt i denna vision. Kungens kurva kommer att bli en av de största handelsplatserna i området och det är speciellt viktigt att konsekvenserna för kollektivtrafiken utreds. Man ska inte behöva vara beroende av bil för att transportera sig fram och tillbaka till området. Området ska lätt kunna nås med kollektivtrafik.

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (MP) enligt följande

1. Exploateringsnämnden i huvudsak godkänna Vision Kungens Kurva Skärholmen
2. Avslå den del av visionen som handlar om Förbifart Stockholm samt anföra följande:

Vi är positiva till att det nu sker en utveckling av området Kungens Kurva-Skärholmen. Vi är dock negativa till Förbifart Stockholm, som inte löser Stockholms trafikproblem. Dessutom innebär Förbifart Stockholm att trafikplatserna vid Skärholmen och Kungens Kurva ökar i yta och ytterligare försvårar sammanlänkningen av de två områdena. En planering i området måste ha som viktigt fokus att minska biltrafiken, vilket påverkar utformningen av handelsområdet. Närheten till Mälaren och den möjlighet det ger att nyttja vattenvägarna för transporter saknas helt i visionen.

Ett av de mer prioriterade och lämpliga områdena för nybyggnation av bostäder är längst Skärholmsvägen, en planering som i stort sett stannat av under innevarande mandatperiod.

Förutom utveckling gångstråk mellan naturreservaten Gömmaren Sätterskogen behövs en förstärkning av de ekologiska sambanden. Det kan med fördel göras genom någon form av överdäckning med ekodukt.

## Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt kontorets förslag.

*Reservation* anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att uttala följande:

Syftet med vision Kungens – Kurva och Skärholmen - att skapa en gemensam stadsmiljö är mycket bra dock motverkas detta kraftigt av planerna för Förbifart Stockholm. 20 parallella körbanor som separerar stadsområdena skapar en enorm barriär mellan dessa.

Staden bör säga nej till "Förbifart Stockholm" som är ett av Sveriges största och dyraste vägprojekt genom tiderna med den sexfiliga motorvägen, Vägen är en av landets störta miljöskandaler och i flera fall bryter förslaget mot miljöbalken och är ett påtaligt uttryck för miljörasism eftersom svaga medborgare missgynnas på grund av sitt svagare politiska inflytande.

Klimatfrågan är en ödesfråga för Sverige och för världen. Den handlar om överlevnad och välfärd för miljarder människor nu och i framtiden. För att klara utmaningen måste utsläppen från trafiken minska. En växande del av transportererna måste ske med kollektivtrafik och på spår. Vägen förstör grönområden, skövlar värdefulla kulturmiljöer och försämrar möjligheterna till friluftsliv och rekreation.

Inga arbetstunnlar får läggas i Sättra naturreservat, detta för reservatets skull och för ungdomarna som ska vistas vid Sättra ridskola.

I stadsdelsnämnden har framförts att det är angeläget att fördjupa utredningen för att möjliggöra en flyttning av tunnelinfarten till Vårby backe, detta för att förbättra förutsättningarna för att på ett bra sätt etablera den regionala kärna "Skärholmen – Kungens Kurva" som många instanser numera anser vara självklar. Kommunikationen mellan Skärholmen (tunnelbanan) och Kungens-Kurva området är idag ett stort problem för framförallt gående men också för såväl bilar som kollektivtrafik.

I visionsarbetet är det absolut nödvändigt att vända sig till Bredängs Utvecklingsråd och de tre andra byalagen i området. Organisationerna samt 116 andra föreningar har bildat en paraplyorganisation som måste vara part av det kommande utvecklingsarbetet. (FöreningsForum Sydväst (FFSV)).

Bredängs Utvecklingsråd framför följande synpunkter som bör beaktas i det vidare arbetet:

*För oss i Skärholmen vore det bra om **Spårväg Syd** kunde vara färdigställd om några få år, och inte något som beräknas finnas på plats först år 2020. Det skulle betyda ofantligt mycket för Skärholmens invånare och stadsdelens utveckling om det var lättare och gickfortare att nå vårt sjukhus, SJ:s tåg och Södertörns högskola, lik-*

som pendeltågen, i Flemingsberg och för pendeltågen även Älvsjö. Även ökad **kollektiv båttrafik** ser vi fram emot, och vi förutsätter att valet av farkoster blir sådant att inga problem uppstår med den stranderosion som skärgården nu har.

Vi tycker även att tanken att **arbetsplatser** ska finnas i hela staden för att få en bättre balans i resandeströmmarna är klok. Vi behöver fler arbetsplatser i Skärholmen.

För varje kvadratmeter lägenhetsyta borde det i byggnormerna även anges hur många kvadratmeter **samlingslokal** som ska gå att hyra, till priser som medborgare och deras föreningar har råd med. Fler samlingslokaler underlättar även för olika kulturer att komma till uttryck.

I vår del av staden saknas det särskilt **små lägenheter** för unga och stora för de familjersom har många barn.

Stadens gröns- och naturområden behöver även ett **annat system för pengar till sin skötsel** än årliga budgetmanglingar. För närvarande har vi ett naturreservat, Sätreskogen, med en utmärkt skötselplan tagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2006. Men skötselplanen går inte att följa då inga medel finns avsatta för den. En skandal tycker vi som bor intill Sätreskogen

Redan i höstas skrev BUR tillsammans med de andra tre byalagen en insändare om **Skärholmsvägen**: I områdesprogrammet för Skärholmen föreslogs att vägen byggs om till stadsgata med bostadshus och på så sätt förbinder Bredäng och Sättra. BUR tyckte det var en bra idé. Men i Stadsbyggnadsnämndens beslut om områdesprogrammet fick de här planerna inte lov att utvecklas vidare. I vår insändare tyckte vi att det var synd, när de boende var positiva. Detta stora tillskott av bostäder på Skärholmsvägen skulle vara av oerhört stor betydelse för de mindre **centrumen i Bredäng och Sättra** och göra det lättare för stadsdelen och handlarna att behålla dagens förhållandevis stora utbud av samhällsservice och affärer. Vi föreslog även att Skärholmen ska få testa s.k. **omvänd planprocess** – att medborgarna ska få vara med och peka ut områden lämpliga för förtätning.

Bygg en **ekodukt över E4:an**. När man närmar sig staden möts man då av ett grönt valv, en känsla av att köra rakt in i ett berg. Ovanpå berget kan Sätreskogens växter och djur ha kontakt med Gömmareskogens, och på så sätt skapa förutsättningar för ett naturreservat som bibehåller sin ekologiska mångfald. Placering: mitt emot Skärholmsdalens mynning vid Skärholmsvägen och gamla landsvägens dalgång ner mot densamma. Kräver samarbete med Huddinge kommun.

Bygg på platsen för den stängda Björksätreskolans gymnastiksal en fullstor idrottshall, **Björksätres idrottshall**. Tillsammans med Sättra Friidrottshall skulle detta bilda ett alternativt centrum för stora sportevenemang i Stockholm, kanske kombinerat med utlokalisering av vissa utbildningar från GIH. Bygg på samma område en stor möteslokal och ersätt dagens baracker och nedslitna skolhus med moderna lokaler som kan rymma konst och hantverksateljéer, replokaler, förskola etc.

Starta, kanske i samarbete med Södertörns Högskola och Röda Korsets Folkhögskola i Vårberg, **utbildningar i gröna jobb** för de som nu saknar utbildning och/eller jobb i Skärholmen med omnejd. Med en inriktning baserad på Agenda 2000, kunskaper i den svenska allemansrätten, svensk flora och fauna, återvinning och sopsorter-

*ing, skulle desom utbildas här kunna utgöra basen när vi gör de stora informations- och arbetsinsatser som behövs för omställningen till ett hållbart och fossilbränslefritt Stockholm.*

Det är mängder av kloka förslag som kommer från lokalt håll som nämnden anser måste tillvaratas i det framtida visionsarbetet.

Visionsarbetet innehåller idag goda idéer och projekt som bör genomföras men också mer tveksamma som att tex flytta Gömmarens naturreservats gräns samt projekten 5a och b vid Vårberget. Att fysiskt knyta ihop Kungenskurvaområdet med Skärholmen med varandra är verkligen önskvärt och att bryta ner den stora skalan som dominerar området idag är ett framtida viktigt projekt. Spårväg syd är mycket efterlängtad och arbetet med denna bör dras igång snarast om Förbifarten skrotas finns resurser för mängder av kollektivtrafiksatsningar.

*Reservation* anfördes av ledamoten Maria Hannäs (V) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att återremittera ärendet, inhämta synpunkter från berörd stadsdelsförvaltning, samt att därutöver anför följande:

En analys av områdets klimatpåverkan måste göras inför fortsatt visionsarbete. Idag alstrar handeln i området trafikmängder motsvarande en medelstor stad. Att skapa en gemensam stadsmiljö mellan Kungens kurva - Skärholmen är minst sagt en stor utmaning. Som stadsmiljö är området till stora delar utformat för bilburen handel och snarast en symbol för ohållbar stadsutveckling. Visionen måste fortsättningsvis ha en tydlig utgångspunkt i att bryta denna utveckling.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

Återremiss enligt följande:

1. Ärendet återremitteras.
2. Kontoret får i uppdrag att inhämta synpunkter från berörd stadsdelsnämnd.
3. Därutöver anføres följande:

Detta är förvisso en lägesrapport, men det är ändå märkligt att i ärendet inte redovisa synpunkter från de medborgare som bor i detta område, och skall leva mitt i denna vision.

*Reservation* anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (MP) samt ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

1. Inte godkänna den del av den reviderade visionen för Kungens kurva – Skärholmen som handlar om Förbifart Stockholm.
2. Begära en utredning om hur kollektivtrafiken inom området ska utvecklas.
3. I övrigt godkänna den reviderade visionen för Kungens kurva – Skärholmen och inriktningen för ett förstärkt samarbete mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och näringslivet, som grund för det fortsatta samarbetet samt att sända det vidare till kommunstyrelsen för godkännande.

Att förutsätta Förbifart Stockholms tillblivelse som en viktig förutsättning för områdets utveckling är ett feltänk som leder till minskade resurser för kollektivtrafikens utveckling, samtidigt som det kraftigt ökar på den redan allvarliga påverkan på klimatet från trafiken. Det finns förvisso önskemål från handlare och andra inom området om ökade förbindelser mot nordost. Men dessa önskemål bör tillfredställas med en fungerande spårtrafik i den riktningen, eventuellt som en kommande gren av spårväg syd.

Vidare saknas det en lokal kollektivtrafikplan för området. Alla kunder förutsätts ta sig runt inom området med bil, eller möjligen med cykel eller till fots. Därför behöver varenda butik ha egna väl tilltagna parkeringsplatser, vilket inte är i enlighet med att skapa ett hållbarare samhälle. Området är extremt utspritt utan intern kollektivtrafik, vilket gör det praktiskt taget omöjligt att ta sig runt i området utan egen bil. Den dragning av och fördelning av hållplatser utefter Spårväg syd, som beskrivs i förslaget, lämnar stora delar av området utan täckning ur kollektivtrafiksynpunkt. För långväga resenärer på Spårväg syd så är det heller knappast önskvärt med en snirkligare spårvägsdragning med fler hållplatser genom området, då detta förlänger den totala restiden. Tidigare fanns ett projekt som gick ut på att koppla samman tunnelbanestationen i Skärholmen med ett spårbilssystem som skulle möjliggöra för kunder att ta sig runt i hela området. Ett sådant system skulle kunna samordnas med infartsparkeringar, som minskade det totala behovet av parkeringsplatser inom området. En sådan lösning på de lokala kollektivtrafikbehoven skulle vara tekniskt innovativt och peka ut området som ett shoppingområde i världsklass.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande

Det är glädjande att se denna vision där viktiga trafiklösningar finns redovisade som Förbifart Stockholm och Spårväg Syd. Det är dock trist att den borgerliga majoriteten har prioriterat ned Spårväg Syd, med höga resandetal till förmån för en spårväg med få resande i Stockholms innerstad, dvs Spårväg City.

Vi utgår från att länets politiker skall få detta dyra sätt att skapa överkapacitet i innerstaden, att upphöra hos paret Wennerholm och Fare i SLs styrelse, och istället prio-

ritera spårdragningar som verkligen ger restidsvinster, förbättrad arbetsmarknad och bättre tillgänglighet till nya bostadsområden. Som exempelvis Spårväg Syd.

### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av ledamoten Rebwar Hassan (MP) enligt följande

Stadsdelsnämnden godkänner delvis förvaltnings remissvar

Spårväg syd ska hög prioriteras och att utbyggnad av spårväg syd påbörjar snarast

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutar att avslå hela programmet för förbifart Stockholm.

Därutöver vill vi framföra följande:

Vi vill betona att klimathot och miljöförstöring talar för att en av de viktigaste egenskaper en översiktsplan måste ha är att vara anpassad till kollektivtrafikens krav. All idag tillgänglig kollektivtrafik bygger på en linjestruktur, oavsett om det är spårtrafik med stationer eller busstrafik mellan en rad hållplatser.

När tunnelbanenätet byggdes ut strukturerades staden efter stationernas inbördes lägen. Vi fick en stjärnformad stad med ett koncentrerat centrum i mitten. Därefter har – i och med massbilismens tillkomst - bebyggelsen spridits ut till ett mer diffust mönster.

I framtiden måste ny bebyggelse och nya stadsdelar lokaliseras i förhållande till varandra efter band med kollektivtrafikens linjer i mitten.

Spårväg Syd skulle binda ihop tunnelbanans Röda linjer mot Norsborg och Fruängen med pendeltågen i Älvsjö och Flemingsberg. Detta kan ses som ett smidigt alternativ för områdets icke bilburna besökare, som genom den lättare kan ta sig till och från området. Spårvägen finns med i den regionala planeringen för infrastrukturen i Stockholms län med finansiering från och med 2013, men något definitivt och säkert startdatum finns inte.

Vad gäller stadsutvecklingen så är det mycket viktigt att exploatering och byggnation av bostäder föregås av en områdesplanering. Att som idag bygga bostäder här och där utan en helhetssyn kring hur varje område ska utformas, är ett dåligt sätt att utveckla staden. Byggnation ska i första hand ske på redan exploaterad mark, men i de fall naturmark tas i anspråk, måste den naturen kompenseras med likvärdiga ekologiska kvaliteter.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Jan Jönsson m.fl. (FP), ledamoten Andrea Femrell m.fl. (M), ledamoten Liliane Svensson m.fl. (S), samt ledamoten Rebwar Hassan (MP) enligt följande



Vi instämmer i förvaltningens förslag till beslut och i sin helhet också i förvaltningens synpunkter och förslag.

Vi vill framhålla hur viktigt det är att prioritera och påskynda tillblivelsen av Spår-  
väg Syd, en tvärspårväg som binder ihop de sydvästliga delarna av vår stad och som vi  
menar är av avgörande betydelse för dessa delar av söderorts framtida utvecklingsmög-  
ligheter. Det är bra att tvärspårvägen återfinns i remissdokumentet, men vi menar att  
befintligt datum för färdigställande, 2019, är i senaste laget.

Vi anser vidare att det är viktigt att den skrivelse som samtliga partier i stadsdels-  
nämnden antog på nämndsammanträdet i november 2009, gällande framtida markan-  
visningar och byggnationer i Skärholmen, ska beaktas i visionsprojektet. Skrivelsen  
har förankrats brett där den lokala viljan och inställningen kommit till tals.