



Sammanträdesdag

2011-09-29

Kl 16:00 – 17.35, ajournerat 16.50-17.00

Justerat den 29 september 2011

Anslaget den 3 oktober 2011

Regina Kevius

Tomas Rudin

Närvarande

Ordföranden

Vice ordföranden

Ledamöterna

Regina Kevius (M)

Tomas Rudin (S)

Andrea Femrell (M)

Per Hagwall (M)

Christer Mellstrand (C)

Erik Slottnér (KD)

Hassan Said Mahamed (S)

Mats Lindqvist (MP)

Maria Hannäs (V) §§ 1-13, 15-18, 20-21,
23-68, 70-82

Tjänstgörande ersättare för:

Johan Brege (M)

Björn Ljung (FP)

Karin Gustafsson (S)

Elina Åberg (MP)

Elina Åberg (MP)

Maria Hannäs (V)

Tobias Sjö (M)

Sahar Almashta (FP)

Björn Sund (S)

Ylva M Larsson (MP) §§ 1-53, 55-82

Tobias Olsson (MP) § 54

Sebastian Wiklund (V) §§ 14, 19, 22, 69

Ersättarna

Tomi Liljeqvist (M)

Arne Genschou (M)

Roland Bjurström (M)

Ulla Richter (S)

Tobias Olsson (MP) §§ 1-6, 8-11, 13-18,
20-53, 55-82

Sebastian Wiklund (V) §§ 1-13, 15-18,
20-21, 23-68, 70-82

Dessutom närvarade stadsbyggnadsdirektören Susanne Lindh och stadsbyggnadskontorets avdelningschefer samt handläggande tjänstemän i de aktuella ärendena.

§ 18**Slussen, Karl Johans Torg, Södermalm, Dnr 2005-08976-54****Beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt ordföranden Regina Kevius m.fl. (M), Sahar Almashtas (FP), Christer Mellstrands (C) och Erik Slottners (KD) förslag:

- 1 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.
- 2 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
- 3 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att därutöver anföra:

Inledning

Det är viktigt att nya Slussen blir en plats där människor vill och kan mötas. Slussen är på många sätt ett nav i Stockholm och det är viktigt att alla dess funktioner samspelar på ett sätt som fortfarande gör platsen vacker och inbjudande. I ombyggnationen av Slussen måste hänsyn tas till de höjda vattennivåerna i både Mälaren och Saltsjön orsakade av klimatförändringar.

Huvudbron

Skeppsbrons förlängning utgör huvudbron där alla trafikslag finns. Brons bredd har kritiserats under planarbetet, men det måste understrykas att den är betydligt smalare än de båda befintliga broarna i klöverbladskonstruktionen tillsammans.

I handlingarna redovisas hur bron rymmer upp till åtta körfält samt ytor för gående och cyklister. Detaljplanen låser inte brons bredd, utan anger endast dess maximala utbredning. Beroende på hur trafiksituationen utvecklas under Slussens livslängd kan ett stort antal tänkbara omdisponeringar ske, med exempelvis fler körfält för kollektivtrafik, färre antal körfält totalt och mer plats för gångtrafikanter och cyklister, eller till och med planteringar och grönytor.

I dagsläget reserveras ett körfält i vardera riktningen för kollektivtrafik. Körfälten som är tänkta för en framtida spårvagn ska göras breda och förberedas för att spårvagnen ska kunna gå på eget spårområde som avskiljs från övrig trafik.

Tillgänglighet

Tillgängligheten i Nya Slussen ska vara hög och platsen ska vara trygg, säker och tillgänglig för alla människor. Tillgängligheten ska

ses i så brett perspektiv som möjligt, inte enbart som möjligheten att förflytta sig mellan olika nivåskillnader. Platsens tillgänglighet ska vara hög även för exempelvis hörselskadade, synskadade och personer med kognitiv funktionsnedsättning. Detta kan ske exempelvis genom god och funktionell belysning, dygnet runt öppna hissar, kontrastfärger och skyltning. Miljöerna ska vara trygga. Belysning, hissar, gångvägar, broar med mera ska vara anpassat med hänsyn till trygghetsskapande funktionalitet.

Kulturverksamheter

Under Skeppsbrons förlängning mot Södermalm föreslås nya lokaler för t.ex. kaféer, restauranger och annan publik verksamhet. För dessa lokaler anges bestämmelsen C (centrum i undre plan, publika verksamheter ska inrymmas i bottenvåning mot kaj) och kommunen ska ha rådighet över dessa lokaler. Vi ser gärna en saluhall, lokal marknad, kulturverksamhet eller liknande aktiviteter på platsen. Den nedre, större glasbyggnaden på Södermalmstorg, ska innehålla kulturverksamhet.

Cykel

Det är av yttersta vikt att vi tar höjd för den kraftiga ökningen av antalet cyklister de kommande åren. Körfält ska utformas så att gående och cyklister har mycket gott om utrymme och det ska vara enkelt att ta sig runt i området. I det fortsatta arbetet ska det ordentligt utredas vilka anförings- och uppställningsytor för cyklar som behövs. Det inkluderar möjligheten till cykelgarage i centrala lägen. Det är också viktigt att Slussens cykellösning inte blir en isolerad företeelse, utan att även cykellederna till och från Slussen är väl genomtänkta och integrerade i trafiklösningen exempelvis genom en sammanhängande cykelförbindelse mellan Södermalmstorg och Klara mälstrand. Det ska vara enkelt och säkert att transportera sig med cykel i Stockholm.

Kollektivtrafik på vattnet

Slussen ska bli ett nav för kollektivtrafik på vatten. Kajerna där kollektivtrafiken på vatten kommer att lägga till måste både till utrymmet och utformningen vara väl anpassade för sina ändamål, och på ett nära, tydligt och enkelt sätt vara sammanbundna med övriga kollektivtrafikslag så att kollektivtrafiken på vatten blir en väl integrerad och självklar del av stadens kollektivtrafiklösning. Det är också viktigt att poängtera att sådana kajer måste anläggas på båda sidor om Slussen - både vid Mälaren och Saltsjön och att båda dessa platser skall vara tydligt integrerade med övriga kollektivtrafikslag. Ansvar för drift av kollektivtrafik åvilar kollektivtrafikhuvudmannen.

Kulturvärden

Kvarvarande delar av Polhemsslussen bör, efter dokumentation, tas tillvara och integreras i utformningen av nya Slussen (exempelvis genom att stenar från slussenanläggningen återanvänds på lämplig plats). Stadsmuseets fastighet och verksamhet ska värnas och utvecklas i relation till den nya Slussen.

Gestaltning

De låga glashusen på Södermalmstorg ska hålla högsta arkitektoniska kvalitet. Byggnaderna ska vara intressanta samtida uttryck, samtidigt som de spelar med stadens äldre delar. Det är också av yttersta vikt att de inte ges en sådan höjd att de stör platsens siktlinjer. Gestaltningen av gatuplan kring Södermalmstorg är mycket viktig. Det bör vara gott om träd, blommor och grönytor som kan mjuka upp intrycket av den relativt omfattande bil- och busstrafik som trots allt finns på Slussen. Den konstnärliga gestaltningen av tekniska lösningar ska väga tungt, och planteringar, träd och grönytor ska utgöra en viktig del. Även lyktstolpars, papperskorgars, skyltars och offentliga toaletters placeringar och utformningar är viktiga att beakta.

Huvudbrons gestaltning

Gestaltningen av broarna ska ges ett uttryck som håller över tid och som tar hänsyn till närheten till Gamla stan. Intrycket av huvudbron påverkas av vilket material den utförs i, något som bör studeras vidare i ett gestaltungsprogram.

Takterrasser

Den befintliga blomsterkiosken och nedgången till de undre planen ersätts med en ny byggnad. I denna byggnad kan café- eller restaurangverksamhet lämpligen inrymmas. Möjlighet till serveringsytor på byggnadens tak kan medge ett bättre tillvaratagande av lokalens läge.

Likasa bör taken på tillkommande bebyggelse längs lokalgatan framför KF-huset och Glashuset utföras så att takterrasser för vistelse medges. Samtliga dessa tak kan med fördel utföras som gröna tak.

Bostäder

Industribuller omöjliggör idag bostäder på platsen. Under förutsättning att lösningar på denna problematik finns i framtiden är bebyggelsen längs lokalgatan framför KF-huset och Glashuset väl lämpad för bostadsinnehåll, något som då provas i särskilt planarbete.

Avslutning

Slussens unika blåa värden bör kompletteras med frikostiga gröna inslag. Den planerade parken är en viktig del i detta, men de gröna

inslagen måste vara fler än så. Planteringar och träd skänker liv till en plats som idag främst förknippas med betong, och gröna tak och väggar bidrar också till att motverka föroreningar och buller. Vi vill att det gråa Slussen ska förvandlas till det gröna Slussen.

Handlingar i ärendet

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande från den 13 september 2011. Bil § 18 A
Utlåtandet avser godkännande av förslag till detaljplan för Slussen i stadsdelarna Södermalm och Gamla Stan.

Yttrande från samfundet S:t Erik. Bil § 18 B

Yttrande från föreningen Bevara Slussen. Bil § 18 C

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt följande:

Godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Regina Kevius m.fl. (M), Sahar Almashta (FP), Christer Mellstrand (C) och Erik Slottnér (KD) föreslår att stadsbyggnadsnämnden (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt följande:
 - Återremittera ärendet
 - Uppdra åt kontoret att genomföra tre utredningar med syfte att ta fram ett referensalternativ, en framkomlighetsanalys med kollektivtrafiken som utgångspunkt och en genomförbarhetsanalys för att säkerställa att Stockholms trafik klarar ombyggnadsperioden
 - Utöver detta anföra

Slussenområdet behöver renoveras och få en bättre utformning för att utveckla Slussen som kommunikationsnod och som vistelseplats för både Stockholmare och besökande. Vi socialdemokrater har varit och fortsätter vara positiva till ett nytt Slussen. Mot det förslag vi nu har att ta ställning till har vi under flera år riktat kritik, kritik som kontoret inte tagit hänsyn till i sin omarbetning av förslaget. Det förslag vi har att ta ställning till idag är undermåligt. Vi socialdemokrater upprepar den kritik vi framförde mot förslaget 2010 och kräver att förslaget återremitteras.

- Panoramafotografier från Södermalmssidan utöver Saltsjön, Gamla Stan och Mälaren med bland annat Stadshuset som storslagen vy måste värnas och utvecklas. På motsvarande sätt, får inte vyerna från Gamla Stan upp mot Södermalmssidans heller fördärvas. Det är viktigt att inte bryta det visuella sambandet

mellan Gamla Stan och Södermalm, att inte bygga sönder de natur- och kulturhistoriska värdena, inklusive synligheten av de unika förkastningsbranterna.

- Brons utseende vad gäller bredd och filer ska ses över.
- En byggnad för kreativitet och kulturell verksamhet ska finnas på nya Slussen. Den debatt som pågår kring Slussens utformning bör inte som enda konsekvens få att det kulturhus med en publik verksamhet som planerats tas bort. I dagens förslag domineras platsen av en stor galleria. Med en sådan plan blir Slussen inte en plats som domineras av kulturliv utan av kommers.

Efter att förslaget ställdes ut 2011 har nya problem med förslaget uppmärksamrats, bland annat ifråga om platsens tillgänglighet. Stadens handikappråd har framfört svidande och berättigad kritik mot förslaget. Med den kunskap och teknik vi har idag finns inga skäl att inte bygga en tillgänglig plats.

- Nya Slussen ska vara en tillgänglig plats för alla stockholmare. Handikapprådets kritik ska inarbetas i det nya förslaget.

Kostnadstäckning är viktigt. För att kunna fatta ansvarsfulla beslut måste vi veta vad projektet ska kosta och vem som ska betala vad.

- En fullständig kalkyl för projektet ska presenteras för Kommunfullmäktige innan beslutet om Nya Slussen fattas. I kalkylen ska redogöras för vilka intäkter projektet kommer att få från stat, landsting och kommun.

Utöver detta ger stadsbyggnadsnämnden kontoret i uppdrag att genomföra tre utredningar i samband med att förslaget ritas om:

- De planerade kostnaderna för Slussen har dubblerats på bara ett par år. För att staden ska förstå och kunna ta ställning till ifall projektets planerade kostnader är rimliga måste ett referensalternativ tas fram, så att kommunfullmäktiges ledamöter kan se skillnaden mellan en stegvis rekonstruktion och det staden planerar att göra. Ett referensalternativ är en förutsättning för att staden ska kunna bedöma huruvida de planerade kostnaderna är rimliga.
- Staden ska göra en framkomlighetsanalys av Slussen med kollektivtrafiken som utgångspunkt. När Nyréns förslag först presenterades var trafiklösningen konstruerad med kollektivtrafiken som utgångspunkt. Det är ett perspektiv som ska återinföras. I analysen ska även promenerandes och cyklandes framkomlighet analyseras.
- Det är viktigt att Stockholms trafik inte helt kollapsar under genomförandetiden för Slussen. Nya utredningar har visat att tunnelbanebron eventuellt också måste renoveras under samma period. En genomförbarhetsanalys och prognos ska genomföras för att säkerställa att det finns alternativa resvägar som fungerar.

Vidare vill vi understryka att om stadsgården i framtiden ska exploateras är det viktigt att bostäder arbetas in som en del i planen. Bostadsbristen i Stockholm är stor och delar av innerstan domineras helt av handel. Liv och rörlighet i staden förutsätter att också innerstan har en god mix av handel, kontor, kultur och bostäder. Så skapar vi en stad i liv och rörelse, både dagtid och kvällstid.

När ett nytt Slussen tas fram måste det vara anpassat efter de vattennivåhöjningar som forskarna gör troliga för de kommande hundra åren. Den samlade effekten av stigande vattennivåer i Mälaren och Saltsjön utredas på nytt mot bakgrund av de senaste vetenskapliga bedömningarna.

Slutligen konstaterar vi att Slussen-projektet redan från början hanterades fel. Stadens borde från början genomfört ett programarbete för platsen. Det måste bli en lärdom när staden påbörjar liknande större projekt nu och i framtiden.

- 3) Mats Lindqvist m.fl. (MP) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att bordlägga ärendet.
- 4) Maria Hannäs (V) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att återremittera förslaget till detaljplan och anför följande:
 1. Den estetiska utformningen av Slussenförslaget omarbetas så att siktlinjer bibehålls mot Mälaren och Saltsjön
 2. Den samlade effekten av stigande vattennivåer i Mälaren och Saltsjön utreds på nytt mot bakgrund av de senaste vetenskapliga bedömningarna
 3. Målet om 0-utsläpp från Stockholms stad år 2050 analyseras vad gäller behovet av privatbilism och kollektivtrafik vid Slussen
 4. En ny trafiklösning skapas som bättre tillgodoser behovet av cykel- och tillgängliga gångstråk
 5. Kollektivtrafikens behov av vägytor ökas
 6. Ytorna för kultur och mötesplatser ökar väsentligt på bekostnad av rent kommersiella ytor
 7. Att byggnaderna framför KF-husen samt den stora glasbyggnaden på Södermalmstorg tas bort ur planen
 8. Samt anför i övrigt följande:

Vänsterpartiet anser att frågan om ombyggnad av Slussen är en avgörande fråga för alla Stockholmare och andra som arbetar i eller

besöker staden. Förslaget är helt oacceptabelt ur miljö- och klimatsynpunkt. Redan utifrån vår generella syn på behovet av att öka utrymmet för kollektivtrafik och cykel- och gångstråk behövs en omarbetning. Slussen är en mycket viktig knutpunkt för kollektivtrafik, både inom staden och för boende i kranskommunerna, och då särskilt Nacka och Värmdö. Slussen måste fungera för resenärer med tunnelbana och buss, för fotgängare, cyklister och även för kommande kollektiva båtförbindelser. Det är oacceptabelt att planen för bussterminalen i Katarinagaraget inte tas i samband med planen för Slussen. En ytterligare ökad avbördning av Mälaren och en stigande havsytta kräver en radikal ombyggnad av slussarna för att öka kapaciteten.

Vänsterpartiets mål är att privatbilismen i framförallt innerstaden ska minska väsentligt och att Gamla stan i det närmaste skall bli fri från bilar. Detta som ett led i att uppnå klimatmålen. I beslutet från Kommunfullmäktige i juni 2010 fattades beslut om hur trafikapparaten skall utformas avseende bron mellan Gamla stan och Södermalm. Vänsterpartiet reserverade sig emot beslutet och anser alltså att lösningen prioriterar privatbilismen före kollektivtrafiken.

Gestaltning, siktlinjer och bebyggelse

Det utställda förslaget skiljer sig från det tidigare från 2010 genom att siktlinjer bättre tillvaratagits. Vi är dock inte nöjda med att viktiga vyer mot Gamla stan försvinner liksom mot vattnet i Saltsjön och Mälaren. Därför anser vi att samtliga byggnader framför KF husen måste utgå samt den stora glasbyggnaden på Södermalmstorg, då den skymmer alltför mycket av utsikten mot Gamla stan och omvänt och förhindrar alternativa lösningar. Det är viktigt att behålla anslutningen till underliggande publika lokaler, med rulltrappor och hissar för att förbinda torget med kajen vid Mälaren och för att skapa tillgänglighet.

Trafiken och vägbron

Vänsterpartiet anser att tillgängligheten till kollektivtrafiken måste öka väsentligt. Många fler resenärer kommer passera Slussen för varje år, inte minst från Nacka och Värmdö. En utbyggd tunnelbana till Nacka måste ingå i planeringen för att avlasta Slussen. Trafiklösningen på Nya Slussen blir avsevärt sämre än den nuvarande. En omarbetning av vägbron är nödvändig. Vi ser även att det kan bli stora problem med bil- och busstrafiken vid korsningen mellan Katarinavägen och Hornsgatan vid Södermalmstorg samt vid T korsningen vid Gamla stan, vilka vi bedömer kan komma att skapa långa köer. Vi anser inte att detaljplanen tillgodoser busstrafikens krav på ett acceptabelt sätt.

Den pågående klimatförändringen kan bara dämpas men inte stoppas. Detta innebär nya krav på hela infrastrukturen. För Slussen-projektet är den ökande nederbörden runt Mälaren och den stigande havsytan det största problemet. Därutöver måste självklart hela projektet genomföras med minsta möjliga klimatpåverkan

tekniskt sett och dessutom utformas så att den långsiktiga effekten också minimerar utsläppen av klimatgaser.

Slussarna, Mälaren och Saltsjön

Förslaget är anpassat till en höjning av vattenståndet med högst 1 m. Det innebär att en ny lösning behövs om drygt 50 år, vilket halverar avskrivningstiden och därmed fördubblar kostnaden. Enligt Arktiska Rådets senaste prognos kommer havsytan att till år 2100 mest sannolikt att stiga med 0,9 – 1,6 meter, som ger ett snitt på 10 – 18 mm/år. Denna höjning är avsevärt mer än landhöjningen på 4 mm/år. Större delen av höjningen orsakas av Grönlandsisens avsmältning som f.n. sker med stor hastighet. En höjning med 2,0 meter kan inte uteslutas. Det finns all anledning att utgå från en anpassning av Slussenförslaget till en vattenståndshöjning med drygt 2 m inkl. gängse säkerhetsmarginaler. Ev. dammar hindrar inte att vattennivån i Mälaren följer med nivån i havet men kan minska effekten av högvatten i havet, som riskerar att ytterligare höja nivån i Mälaren. Därför måste förslaget omarbetas avseende kajer och slussar och effekterna av en stigande havsyta på omkringliggande trafiklösningar måste utvärderas. Möjligheten för fisk att vandra (laxtrappa) mellan Saltsjön och Mälaren måste finnas med i när Slussen är färdig.

Bussterminalen

En bussterminal innanför och under Katarinagaraget är en förutsättning för hela projektet då terminalen inte ryms mellan tunnelbanan och Stadsgårdskajen. Nacka och Värmdös resenärer har rätt till en ljus, trivsamt och tillgänglig terminal, liknade Cityterminalen, med vänthallar och närservice. SL måste lösa frågan om hissar, ramper, rulltrappor, rullband och gångförbindelser så att de uppfyller lagkraven på tillgänglighet. Det är olyckligt att planen för bussgaraget inte tas i samband med planen för Slussen. Vänsterpartiet tar ställning till bussterminalen i särskilt ärende.

Tillgänglighet

Stockholms skulle bli världens mest tillgängliga huvudstad 2010, så blev inte fallet. I och med ombyggnaden av Slussen borde staden en god chans att förbättra tillgängligheten mellan Gamla stan och Södermalm, trots att topografin ser ut som den gör med stora skillnader mellan högsta o lägsta nivå. Vi menar att förslaget måste omarbetas rejält så att det blir tillgängligt för alla medborgare. Inte minst gäller det för dem med rollatorer, barnvagnar och för dem med olika typer av funktionsnedsättningar. Orienterbarheten måste förbättras generellt sett. Det ska vara lätt för *alla* medborgare att ta sig över gator och mellan olika nivåer. Den ändring som gjorts efter utställningen avseende de två s.k. X-områdena (tillgängliga dygnet runt och ägda förvaltade o drivna av staden) är bra, men inte tillräcklig.

Handel och kommersiella funktioner.

Vänsterpartiet kan inte se ett behov av fler gallerior på Södermalm. Däremot är vi för att det finns torghandel, annan dagligvaruhandel med livsmedel, kulturverksamhet för barn, unga och vuxna samt möjlighet att äta och ta sig en kopp kaffe vid Slussen. Det är viktigt att nya Slussen blir en bra mötesplats. De kommersiella ytorna får inte dominera och kollektivtrafiken ska ha den mest framträdande platsen i rummet. Stadsmuseet behöver utökade ytor och i de blivande centrumytorna kan med fördel museet ha verksamhet eller utställningar. Handelsytor på 35000 kvm är gigantiskt i sammanhanget och avvisas helt

Kultur

Det är viktigt att nya Slussen blir ett kulturellt centrum. Stadsmuseet behöver utökade ytor och ska utvecklas till ett forum för stadsmiljöfrågor. Genom utställningar och programverksamhet bör Stadsmuseet kunna ta upp olika angelägna frågor kring stadens utveckling. Byggnaderna runt Slussen bör kunna innehålla alla sorters kulturverksamheter som bibliotek, kulturskola, samlingslokaler, musikklubb m.m. Kulturverksamhet för barn och ungdomar bör inrymmas både i permanenta lokaler och på mer temporära platser. Den yttre miljön ska ha en rik konstnärlig gestaltning och många av stadens konstnärer bör medverka i den offentliga utsmyckningen.

Katarinahissen

Katarinahissen står still idag. Detta landmärke måste snarast komma igång och staden måste visa god vilja och se till att så sker. Om det nya Slussen skall vara tillgängligt, måste Katarinahissen vara ett komplement att ta sig till nivåerna uppe vid Mosebacke. Därför anser vi att staden skall ta fullt ansvar för Katarinahissens drift. Detaljplanens q-märkning är bra.

Kostnader

Majoritetens hantering av kostnadsberäkningarna för Slussen har inte varit seriös. Under processens gång har kostnaderna flera gånger dubbletats. Vid utformandet av en ny lösning måste varje fas följas av beräkningar som gör det möjligt att väga kvaliteter mot kostnader. Vi vill särskilt betona att en beräkning sker av kostnaderna för åtgärder som möter effekterna av höjda vattennivåer i Mälaren och havet samt av kostnader för fungerande lösningar underbyggnadsperioden.

Beslutsgång i delen om bordläggning

Ordföranden Regina Kevius (M) ställer först förslaget att bordlägga ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Regina Kevius (M) ställer därefter förslagen att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Ytterligare framlagda förslag till beslut

- 1) Vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), Mats Lindqvist m.fl. (MP) och Maria Hannäs (V) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå förslaget till detaljplan.

Beslutsgång

Ordföranden Regina Kevius (M) ställer övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Regina Kevius m.fl. (M), Sahar Almashtas (FP), Christer Mellstrands (C) och Erik Slottners (KD) förslag.

Reservation

Vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss och förslag till avslag.

Mats Lindqvist m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om bordläggning och förslag till avslag.

Maria Hannäs (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss och förslag till avslag.

Underrättelse

Kommunfullmäktige ska underrättas om beslutet genom utdrag ur detta protokoll.
