

Bilaga I till protokoll KF 2026-03-16 § 57 Stadsbyggnadsprojekt Henriksdalsbacken (Dnr. KFKS 2019-00425)

Lars Alexandersson låter anteckna följande:

Sverigedemokraterna motsätter sig exploatering av Henriksdalsbacken östra sida utifrån vår politik som förklaras nedan.

- Vi vill inte genomföra förtätningar av bostäder och lokaler som medför att befintliga boende får det sämre. Undantag måste göras för de områden som ligger i anslutning till tunnelbanans stationer (Sickla, Järla och Nacka Forum), här måste naturligtvis förtätning ske i enlighet med Tunnelbaneavtalet.

Området öster om Henriksdal har ingen koppling till tunnelbanan utifrån tunnelbanans planerade sträckning (notera att det funnits planer på stationer vid Henriksdal och Finnberget).

- Trafiksituationen på Kvarnholmsvägen är i rusningstrafik mycket ansträngd och ytterligare bebyggelse förvärrar situationen. Vi utgår från att nya invånare kommer att vilja äga sin bil i samma utsträckning som övriga nackabor dvs 0,7 bilar per lägenhet (2: a och uppåt). En förtätning riskerar således att förvärra trafiksituationen.

Det finns dock f.d. industritomter bl.a. vid Gäddviken som är lämpliga för bebyggelse, en exploatering av dessa bör dock ske först efter beslut om byggnation av Östlig förbindelse.

- Exploatering av östra sidan på Henriksdalsbacken motiveras i princip av att kommunen kan sälja mark (Trolldalen ägs av Nacka kommun) och på så vis få ett överskott om 192 Mkr att använda till andra ändamål.

Problemet med resonemanget om att tjäna 192 Mkr är att dessa pengar riskerar försvinna i andra dåligt skötta projekt. Nacka kommun har erkänt stora problem med projektstyrning av investeringsprojekt. Man jobbar aktivt med förbättringar avseende projektstyrning men själva rotproblematiken kvarstår:

- Kommunen driver för många projekt samtidigt, vilket reducerar fokus på enskilda projekt med ständiga kostnadsöverdrag som följd.
- De övergripande portföljhanteringen och kalkyleringen av helheten "Nacka stad" var bristfällig vilket medfört omplanering med tillhörande förgäveskostnader.
- Det ekonomiska ansvaret i förnyelseprojekt har varit svagt vilket lett fram till att en kalkylerad självfinansiering om 90 % nu är nere i 55 % (estimerat resultat till projektslut).

Slutsatsen för oss Sverigedemokrater är att om vi bygger på östra sidan av Henriksdalsbacken, vilket dessutom av många upplevs som en negativ förtätning, så kommer de pengar vi tjänar att försvinna i en för omfattande och bristfälligt skött exploateringsverksamhet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

PROTOKOLLSBILAGA I
Kommunfullmäktige
2026-03-16

Östra sidan av Henriksdalsbacken ligger i Trolldalen, ett naturskönt och orört område. För att exploatering av detta område ska medges, av ekonomiska skäl, krävs stort förtroende för att kommunen kan hantera överskottet på godtagbart sätt. Tyvärr saknas detta förtroende.

Baserat på ovanstående resonemang så avvisar Sverigedemokraterna en exploatering av östra sidan av Henriksdalsbacken.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

Bilaga 2 till protokoll KF 2026-03-16 § 58

Detaljplan för Henriksdalsbacken, del av fastigheten Sicklaön 37:11 (Dnr. KFKS 2019-00416)

Lars Alexandersson låter anteckna följande:

Sverigedemokraterna motsätter sig exploatering av Henriksdalsbacken östra sida utifrån vår politik som förklaras nedan.

- Vi vill inte genomföra förtätningar av bostäder och lokaler som medför att befintliga boende får det sämre. Undantag måste göras för de områden som ligger i anslutning till tunnelbanans stationer (Sickla, Järla och Nacka Forum), här måste naturligtvis förtätning ske i enlighet med Tunnelbaneavtalet.

Området öster om Henriksdal har ingen koppling till tunnelbanan utifrån tunnelbanans planerade sträckning (notera att det funnits planer på stationer vid Henriksdal och Finnberget).

- Trafiksituationen på Kvarnholmsvägen är i rusningstrafik mycket ansträngd och ytterligare bebyggelse förvärrar situationen. Vi utgår från att nya invånare kommer att vilja äga sin bil i samma utsträckning som övriga nackabor dvs 0,7 bilar per lägenhet (2: a och uppåt). En förtätning riskerar således att förvärra trafiksituationen.

Det finns dock f.d. industritomter bl.a. vid Gäddviken som är lämpliga för bebyggelse, en exploatering av dessa bör dock ske först efter beslut om byggnation av Östlig förbindelse.

- Exploatering av östra sidan på Henriksdalsbacken motiveras i princip av att kommunen kan sälja mark (Trolldalen ägs av Nacka kommun) och på så vis få ett överskott om 192 Mkr att använda till andra ändamål.

Problemet med resonemanget om att tjäna 192 Mkr är att dessa pengar riskerar försvinna i andra dåligt skötta projekt. Nacka kommun har erkänt stora problem med projektstyrning av investeringsprojekt. Man jobbar aktivt med förbättringar avseende projektstyrning men själva rotproblematiken kvarstår:

- Kommunen driver för många projekt samtidigt, vilket reducerar fokus på enskilda projekt med ständiga kostnadsöverdrag som följd.
- De övergripande portföljhanteringen och kalkyleringen av helheten "Nacka stad" var bristfällig vilket medfört omplanering med tillhörande förgäveskostnader.
- Det ekonomiska ansvaret i förnyelseprojekt har varit svagt vilket lett fram till att en kalkylerad självfinansiering om 90 % nu är nere i 55 % (estimerat resultat till projektslut).

Slutsatsen för oss Sverigedemokrater är att om vi bygger på östra sidan av Henriksdalsbacken, vilket dessutom av många upplevs som en negativ förtätning, så kommer de pengar vi tjänar att försvinna i en för omfattande och bristfälligt skött exploateringsverksamhet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

PROTOKOLLSBILAGA I
Kommunfullmäktige
2026-03-16

Östra sidan av Henriksdalsbacken ligger i Trolldalen, ett naturskönt och orört område. För att exploatering av detta område ska medges, av ekonomiska skäl, krävs stort förtroende för att kommunen kan hantera överskottet på godtagbart sätt. Tyvärr saknas detta förtroende.

Baserat på ovanstående resonemang så avvisar Sverigedemokraterna en exploatering av östra sidan av Henriksdalsbacken.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

Bilaga 3 till protokoll KF 2026-03-16 § 59, Antagande av parkeringsstrategi i Nacka (Dnr: KFKS-2025-01113)

Desha Svenneborgs förslag till parkeringsstrategi:

Parkeringsstrategi i Nacka

Diarienummer	Fastställd/senast uppdaterad	Beslutsinstans	Ansvarigt politiskt organ	Ansvarig processägare
Ange diarienummer.	Ange datum.	Kommunfullmäktige	Kommunstyrelsen	Trafik- och fastighetsdirektör
Strategi	Parkeringsstrategi i Nacka			

Dokumentets syfte

Parkeringsstrategin i Nacka syftar till att styra Nacka kommuns arbete med parkering för motorfordon i syfte att uppnå kommunens mål om en effektiv markanvändning med ett tillgängligt, framkomligt och trafiksäkert transportsystem, och att det ska finnas parkeringsplatser som möter efterfrågan. Tillgången på parkeringsplatser kan styras med avgifter eller tidsbegränsningar.

Dokumentet gäller för

Parkeringsstrategin är en övergripande strategi som gäller för hela kommunen och ska ligga till grund för samtliga beslut som går att koppla till frågor rörande parkering för motorfordon. Parkeringsstrategi i Nacka ska fungera som ett övergripande underlag för samtliga enheter och nämnder inom kommunen. För riktlinjer och mål kopplat till cykelparkering hänvisas till Cykelstrategi i Nacka samt Cykelprogram för Nacka kommun.

I Nacka ges den enskilda resenären flera färdmedelsalternativ och kan efter egen förmåga göra medvetna färdmedelsval utifrån situation och tidpunkt. Detta går i linje med Nacka kommuns vision "Öppenhet och mångfald" och den grundläggande värderingen "Förtroende och respekt för människors kunskap och egen förmåga samt för deras vilja att ta ansvar".

Av kommunens fyra övergripande mål är det främst målet om "Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka" med undertexten "Framkomligheten är god" som denna strategi bidrar till att uppfylla. Effektiv reglering och planering av parkering är ett viktigt verktyg i arbetet med att skapa attraktiva livsmiljöer. ~~Nacka kommun arbetar för att det ska vara god~~

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

framkomlighet för alla trafikslag, alla behovs och kompletterar varandra. Detta tillsammans med möjliggörandet och uppmuntrandet av hållbara färdmedelsval såsom gång, cykel, och kollektivtrafik bidrar till ökad framkomlighet för alla trafikslag.

Nacka kommun har även ett ambitiöst miljö- och klimatarbete vilket bland annat beskrivs i strategin Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka samt i kommunens Klimat- och miljöprogram. Parkeringsstrategin ska bidra till att uppfylla målen i klimat och miljöprogrammet.

Övergripande inriktningsmål

Den långsiktiga planeringen av parkeringsplatser och mobilitetstjänster bidrar till att skapa tillgänglighet, uppnå kommunens klimat- och miljöambitioner, en effektiv markanvändning, attraktiva livsmiljöer och ett framkomligt transportsystem. Reglering av nya och befintliga parkeringsytor ska ske på ett sätt som ordnar trafiken och som bidrar till en god tillgänglighet för alla trafikanter.

Nedan följer Nacka kommuns åtta inriktningsmål för parkering:

1 Det ska vara enkelt att korttidsparkera vid viktiga målpunkter

På allmän plats prioriteras tillgänglighet genom att i första hand regleras för korttidsangöring och leveranser, vilket bland annat främjar näringslivet. Parkeringsplatser kan tidsregleras och avgiftsregleras för att säkerställa att parkeringsplats finns tillgänglig för den som behöver. Vid skolor och idrottsanläggningar ska ytor för hämtning och lämning utformas på ett trafiksäkert sätt.

2 Det ska finnas säker och tillgänglig parkering för bostäder och arbetsplatser

Vid bostäder och arbetsplatser finns ofta ett behov att långtidsparkera samt för besökare att parkera. Denna typ av parkering ska lokaliseras på kvartermark. **Parkeringar ska förläggas på strategiska platser för att främja hållbara färdmedelsval, där samnyttjande av platserna är en utgångspunkt för effektiv markanvändning.** För att möjliggöra ett flexibelt nyttjade av parkeringsplatser för framtiden kan dessa med fördel anläggas i gemensamma parkerings- eller mobilitetshus.

3 Kombinationsresor ska möjliggöras genom goda bytesmöjligheter mellan trafikslag

Infartsparkering ska främst lokaliseras i stråk med kapacitetsstark kollektivtrafik, ~~både vid centrala lägen som exempelvis vid nya tunnelbanan och där bebyggelsen är glesare~~ och infartsparkeringen kan uppnå en hög beläggningsgrad utan att konkurrera med andra ytkrävande intressen. Infartsparkering kan anläggas på privat mark, kommunal kvartermark eller på allmän plats beroende på platsens förutsättningar.

4 Det ska vara smidigt och tillgängligt att ladda elfordon

För att underlätta användandet av el- och hybridbil ska Nacka kommun arbeta för en fortsatt etablering av laddplatser på lämpliga platser i kommunen som underlättar omställningen till fossilfria fordon.

5 Det ska vara en effektiv markanvändning av ny och befintlig parkering

För att uppnå en yt- och resurseffektiv markanvändning ska Nacka kommun arbeta för samnyttjande av parkeringsplatser mellan olika verksamhetstyper och fastighetsägare.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Delad mobilitet och parkeringsplatser för bilpooler som är tillgängliga för alla är en utgångspunkt samtidigt som nyttjandet av parkeringsyta noggrant ska avvägas mot andra angelägna intressen. I planeringen av parkeringsplatser ska även ett beredskapsperspektiv beaktas.

6 Parkeringstal ska vara anpassade till de lokala förutsättningarna

Parkeringstalen för ny bostadsbebyggelse ska inte vara högre än bilinnehavet i befintlig omkringliggande bostadsbebyggelse av liknande karaktär. Genom att tillämpa flexibla parkeringstal anpassade efter områdets karaktär samt dra nytta av närheten till service och kollektivtrafik och tillgång till mobilitetstjänster, exempelvis bilpool, kan behovet av parkeringsplatser minskas.

7 Parkering utformas med hänsyn till klimatet, bebyggelsemiljö och trygghetsaspekter

Utformning och gestaltning av parkeringsytor och parkeringsanläggningar ska planeras med stor hänsyn till trygghet, lokalklimat och en attraktiv bebyggelsemiljö. Klimatpåverkan från anläggandet av parkeringsplatser ska alltid beaktas.

8 Parkering på allmän plats ska vara marknadsmässig i möjligaste mån vara avgiftsfri

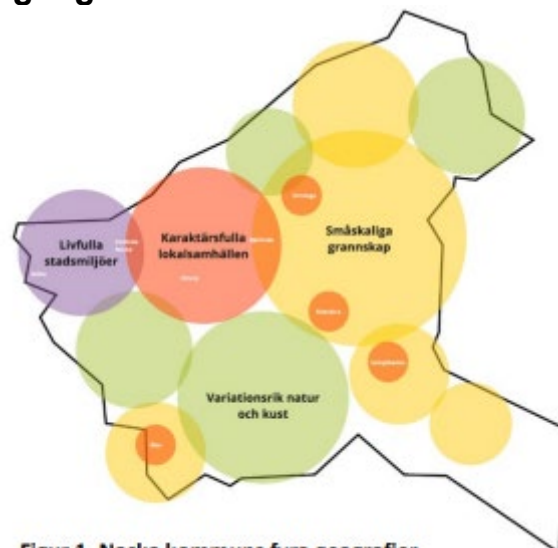
Om det finns behov av att reglera parkering bör i första hand avgiftsfria alternativ, som tidsbegränsningar prövas innan avgiftsbelagd parkering införs.

Framkomlighet och trafiksäkerhet ska vara vägledande i beslut om reglering av parkering.

Parkering på allmän plats ska i möjligaste mån vara marknadsmässig och inte föremål för subventionering.

Parkering inom kommunens olika geografier

Förutsättningarna för parkering i kommunen varierar i hög utsträckning och måste anpassas till de lokala förutsättningarna. För att nå de övergripande inriktningmålen kopplat till parkering behöver därför planering och reglering variera. Nedan beskrivs hur resande och parkering kopplar till de olika geografierna så som de definieras i översiktsplanen, *Livfulla stadsmiljöer*, *Karaktärsfulla lokalsamhällen*, *Småskaliga grannskap* och *Variationsrik natur och kust*, se Figur 1.



Figur 1. Nacka kommuns fyra geografier.

Livfulla stadsmiljöer

I Nackas identitetsstarka och livfulla stadsmiljöer är det enkelt att gå och cykla och det finns snabb, kapacitetsstark och pålitlig kollektivtrafik med en flexibilitet för framtiden. Här är det nära till det mesta och det finns goda möjligheter för boende att klara vardagspusslet även utan bil. Genom ambitiösa mobilitetsåtgärder och samnyttjande av parkeringsplatser uppnås en

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

yteffektiv markanvändning. Möjligheten för privata aktörer att gemensamt lösa parkeringsbehovet bidrar till en marknadsmässig parkering som uppmuntrar samnyttjande. På de kommunala gatorna prioriteras korttidsparkering, exempelvis för leveransfordon, sopbilar och fordon med tillstånd för person med nedsatt rörelseförmåga.

Karaktärsfulla lokalsamhällen

I Nackas karaktärsfulla lokalsamhällen är det lätt att leva klimatsmart. Här finns vardagsservice på gång- och cykelavstånd och det finns tillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Det innebär att det är nära till det mesta med goda möjligheter att klara vardagspusslet även utan bil. Med vardagsservice inom gång- och cykelavstånd tillhandahålls korttidsparkering i begränsad skala, främst för de som verkligen behöver. För långtidsparkering uppmuntras samnyttjande mellan privata aktörer för att uppnå effektiv markanvändning. Det ska finnas möjlighet för boende att lämna bilen hemma som alternativ till att köra bilen till arbetsplatsen och skolan. Genomtänkta och effektiva mobilitetsåtgärder samt goda möjligheter till kombinationsresor underlättar i vardagen.

Småskaliga grannskap

I småskaliga Nacka är det nära till lokalsamhällets service och utbud och den livfulla staden finns inom räckhåll via en tillförlitlig kollektivtrafik som kombineras med egna färdmedel. Möjligheten till kombinationsresor gör det enkelt att resa både till jobb, handel och till fritidsaktiviteter. Långtidsparkering sker främst på egen fastighet där även möjlighet finns att ladda sin elbil. Korttidsparkering på små gator ska vara möjlig för besökare och andra, men får inte hindra framkomligheten eller äventyra trafiksäkerheten. Parkering till skolor och fritidsaktiviteter ska utformas med extra hög omsorg för att säkerställa en god trafiksäkerhet.

Natur och kust

Nackas stora natur- och kustområden spelar en viktig roll i en växande region och ska vara tillgängliga för alla Nackabor. I Nacka ska det vara möjligt att nå kommunens naturområden med alla trafikslag. Parkering i anslutning till dessa miljöer behöver hanteras med omsorg och områden med höga naturvärden ska prioriteras före etablering av fler parkeringsplatser. Reglering av parkering i dessa områden ska syfta till att öka tillgängligheten till Nackas natur- och kustområden.

Uppföljning

Nacka kommun följer parkeringssituationen och säkerställer att målen i strategin efterföljs i de beslut som tas inom såväl investeringsprojekt, stadsbyggnadsprojekt, kommunikationsinsatser och vid reglering av parkeringsytor. Exempelvis följer kommunen upp parkeringssituationen genom utredningar av nyttjandet av befintliga parkeringsytor kopplat till stadsbyggnadsprojekt, beläggningsstudier av infartsparkeringar samt synpunkter från parkeringsvakter och medborgare.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Bilaga 4 till protokoll KF 2026-03-16 § 59 Antagande av parkeringsstrategi i Nacka (Dnr. KFKS 2025-01113)

Desha Svenneborg låter anteckna följande:

Miljöpartiet hade ett eget förslag till parkeringsstrategi med reviderat mål kring marknadsmässiga avgifter och trafiksäkerhet, varför vi reserverade oss till förmån för vårt förslag.

Det finns positiva saker som går i linje med Miljöpartiets politik och vision i styrets förslag till strategi, som kopplingen till klimat- och miljöprogrammet, att klimatpåverkan från anläggandet av p-platser ska beaktas och inriktningen kring mobilitetshus, som Miljöpartiet länge förordat istället för garage. Men vi saknar fortfarande den delade mobiliteten, flexibiliteten och målet om den smarta stadsplaneringen. Det är redan ont om yta i centrala Nacka, så vi måste verkligen vara smarta i planeringen och inte peka ut att vi ska ha parkeringsplatser vid tunnelbanan. Vi tycker inte att vi ska styra var infartsparkeringar ska tillkomma, utan det ska vara tillgången till kollektivtrafikpunkt som ska vara avgörande. Vi ser också att vi behöver jobba med matarbussar och andra kopplingar till tunnelbanan än att mata biltrafik in till vår kommande stad. Med markparkeringar kommer dessutom också fler hårdgjorda ytor och det är inte något att eftersträva i våra städer, vi behöver snarare mer grönt och mjuka ytor.

Utsläpp från biltrafik är en stor utmaning som Nacka har så att vi arbetar för delad mobilitet och parkering för bilpooler är en viktig nyckel. Vi behöver helt enkelt dela mer på de resurser som finns. Vi kan inte styra parkeringen på allmän platsmark eftersom lagstiftningen hindrar det (och regeringen inte har tagit vidare den utredning som fanns för att ändra på detta) men på kvartersmark kan vi det, och det är en chans måste vi ta. När bilar får ta mer utrymme blir det alltid på bekostnad av barnen då deras rörelsefrihet, säkerhet och rätt till ren luft fri från partiklar och utsläpp begränsas.

En stor del av garageplatserna på Nya gatan står idag tomma eftersom kommunen haft för stelbenta regler kring andel parkeringsplatser per hushåll. Detta är något enbart vi i Miljöpartiet har ifrågasatt genom åren men då vi yrkat på flexibla parkeringstal har INGET parti någonsin instämt. Eftersom det byggts för mycket garage så blir det en helt bakvänd prioritering att ha avgiftsfrihet som utgångspunkt: då står vi både med tomma garage och förvaring på gatan, istället för uteserveringar, grönska eller annat vi vill ha.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

PROTOKOLLSBILAGA I
Kommunfullmäktige
2026-03-16

Bilar står stilla 95% av tiden och används i snitt 5% av sin livslängd. Resten av tiden tar de upp värdefull plats i stadsrummet som hade kunnat användas till annat. Vi måste planera mer effektivt och samverka kring parkeringar genom att exempelvis dela mer på p-platser. Idag finns det i Sverige mer parkering parkeringsyta än bostadsyta och varje enskild bil är väldigt ytkrävande. I en stad finns det i snitt sex parkeringsplatser (hemma, vid jobbet, vid affären, etc.) och en enda parkeringsruta tar upp cirka 25 kvadratmeter om man räknar med själva rutan och utrymmet som behövs för att kör in och ut från den.

Transporter står för ungefär en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp och en stor del av dessa sker i och omkring våra städer. Just utsläpp från trafiken är en av Nackas identifierade utmaningar för att nå våra klimat- och miljömål. En omställning från fossila bränslen till förnybart är avgörande för att minska många utsläpp, men tyvärr är det inte bara avgaserna som är problemet; även partiklar från bromsar och däck (som vi andas in) skapar stora hälsoproblem inte minst i städer.

Vi föreslår helt enkelt en parkeringsstrategi som är modern, hållbar, ekonomiskt ansvarstagande och som ger bostadsutvecklare, företagare och invånare tydliga och marknadsmässiga spelregler. Vi måste sluta tvinga bostadsutvecklare att anlägga fler parkeringsplatser än vad som finns behov för och inte konkurrera med andra fastighetsägare genom att sätta lägre priser på parkering. Vi hoppas att även den parkeringsstrategi som antogs ikväll kan gå i riktningen mot mer flexibilitet, samverkan och marknadsmässighet för p-platser!

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

PROTOKOLLSBILAGA I
Kommunfullmäktige
2026-03-16

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

Votering 1

Kommunfullmäktige

Ärende nr 12. - Genomförandebeslut för stadsbyggnadsprojekt Amperen, fastighet Orminge 60:1, Boo Utbyggnadsprogram, markgenom

Resultat	
Ja	37
Nej	24
Avstår	
Totalt	61

Stol	Namn	Ersätter	Parti	Val
1	Mats Gerdau (M)		Moderaterna	Ja
2	Filip Wiljander (M)		Moderaterna	Ja
3	Eva Öbom Ekdahl (M)		Moderaterna	Ja
4	Peter Zethraeus (M)		Moderaterna	Ja
5	Eivor Örenmark (M)		Moderaterna	Ja
6	Oliver Rykatkin (M)		Moderaterna	Ja
7	Noa Cortinez Samenius (M)	Cecilia Gardner Larsson (M)	Moderaterna	Ja
8	Christina Ramm-Ericson (M)		Moderaterna	Ja
9	Helene Skantze (M)		Moderaterna	Ja
10	Christian Listérus (M)	Andreas Brännström (M)	Moderaterna	Ja
11	Tobias Nässén (M)		Moderaterna	Ja
12	Frank Svensson (M)		Moderaterna	Ja
13	Bo Bergkvist (M)		Moderaterna	Ja
14	Camilla Dahlgren (M)	Angela Berglund (M)	Moderaterna	Ja
15	Anders Bruhn (M)		Moderaterna	Ja
16	Tim Sundberg (M)	Per Norling (M)	Moderaterna	Ja
17	Elisabet Engström (M)		Moderaterna	Ja
18	Johan Hiller (M)		Moderaterna	Ja
19	Oskar Rosell (M)		Moderaterna	Ja
20	Patrik Hök (M)	Pernilla Hsu Båberg (M)	Moderaterna	Ja
21	Johan Krogh (C)		Centerpartiet	Ja
22	Emma Eide (C)		Centerpartiet	Ja
23	Hans Peters (C)		Centerpartiet	Ja
24	Håkan Ekengren (C)	Christine Lorne (C)	Centerpartiet	Ja
25	Martin Hedman (C)		Centerpartiet	Ja
26	Monica Brohede Tellström (L)		Liberalerna	Ja
27	Maria Lidzell (L)		Liberalerna	Ja
28	Helena Håkansson (L)		Liberalerna	Ja
29	Karin Teljstedt (KD)		Kristdemokraterna	Ja
30	Anders Tiger (KD)		Kristdemokraterna	Ja
31	Johanna Kvist (S)		Socialdemokraterna	Nej
32	Gunnel Nyman Gräff (S)		Socialdemokraterna	Nej
33	Espen Bjordal (S)		Socialdemokraterna	Nej
34	Maria Raner (S)		Socialdemokraterna	Nej
35	Henrik Unosson (S)		Socialdemokraterna	Nej
36	Stefan Hult (S)	Majvie Swärd (S)	Socialdemokraterna	Nej
37	Mattias Qvaresell (S)		Socialdemokraterna	Nej
38	Alva Dahn (S)		Socialdemokraterna	Nej
39	Godwyll Osei-Amoako (S)	Håkan Athari Håkansson (S)	Socialdemokraterna	Nej
40	Magnus Duvnäs (S)		Socialdemokraterna	Nej
41	Henrik Frank (S)		Socialdemokraterna	Nej
42	Helena Westerling (S)		Socialdemokraterna	Nej
43	Lovisa Emanuelsson (S)		Socialdemokraterna	Nej
44	Konstantinos Irina (NL)		Nackalistan	Nej
45	Mikael Carlsson (NL)		Nackalistan	Nej
46	Lina Olsson (NL)		Nackalistan	Nej
47	YuSie Rundkvist Chou (NL)		Nackalistan	Nej
48	Lamin Jatta Modigh (NL)		Nackalistan	Nej
49	Christina Ståldal (NL)		Nackalistan	Nej
50	Kristina Granlund (NL)		Nackalistan	Nej
51	Esa Örmä (SD)		Sverigedemokraterna	Ja
52	Leonid Yurkovskiy (SD)		Sverigedemokraterna	Ja
53	Lars Alexandersson (SD)		Sverigedemokraterna	Ja
54	Stephan Andersson (SD)		Sverigedemokraterna	Ja
55	Alena Jukic (V)		Vänsterpartiet	Nej
56	Erika Elisson (V)	Lisa Rasmussen (V)	Vänsterpartiet	Nej
57	Tomas Ottosson (V)		Vänsterpartiet	Nej
58	Jan Salomonsson (V)		Vänsterpartiet	Nej
59	Desha Svenneborg (MP)		Miljöpartiet	Ja
60	Maria Bang (MP)	Lisskulla Zayane (MP)	Miljöpartiet	Ja
61	Joel Lallerstedt (MP)		Miljöpartiet	Ja

Votering 2

Kommunfullmäktige

Ärende nr 14. - Stadsbyggnadsprojekt Henriksdalsbacken Genomförandebeslut avseende utbyggnadsprogram, markgenomförandeavtal s

Resultat	
Ja	33
Nej	28
Avstår	
Totalt	61

Stol	Namn	Ersätter	Parti	Val
1	Mats Gerdau (M)		Moderaterna	Ja
2	Filip Wiljander (M)		Moderaterna	Ja
3	Eva Öbom Ekdahl (M)		Moderaterna	Ja
4	Peter Zethraeus (M)		Moderaterna	Ja
5	Eivor Örenmark (M)		Moderaterna	Ja
6	Oliver Rykatkin (M)		Moderaterna	Ja
7	Noa Cortinez Samenius (M)	Cecilia Gardner Larsson (M)	Moderaterna	Ja
8	Christina Ramm-Ericson (M)		Moderaterna	Ja
9	Helene Skantze (M)		Moderaterna	Ja
10	Christian Listérus (M)	Andreas Brännström (M)	Moderaterna	Ja
11	Tobias Nässén (M)		Moderaterna	Ja
12	Frank Svensson (M)		Moderaterna	Ja
13	Bo Bergkvist (M)		Moderaterna	Ja
14	Camilla Dahlgren (M)	Angela Berglund (M)	Moderaterna	Ja
15	Anders Bruhn (M)		Moderaterna	Ja
16	Tim Sundberg (M)	Per Norling (M)	Moderaterna	Ja
17	Elisabet Engström (M)		Moderaterna	Ja
18	Johan Hiller (M)		Moderaterna	Ja
19	Oskar Rosell (M)		Moderaterna	Ja
20	Patrik Hök (M)	Pernilla Hsu Båberg (M)	Moderaterna	Ja
21	Johan Krogh (C)		Centerpartiet	Ja
22	Emma Eide (C)		Centerpartiet	Ja
23	Hans Peters (C)		Centerpartiet	Ja
24	Håkan Ekengren (C)	Christine Lorne (C)	Centerpartiet	Ja
25	Martin Hedman (C)		Centerpartiet	Ja
26	Monica Brohede Tellström (L)		Liberalerna	Ja
27	Maria Lidzell (L)		Liberalerna	Ja
28	Helena Håkansson (L)		Liberalerna	Ja
29	Karin Teljstedt (KD)		Kristdemokraterna	Ja
30	Anders Tiger (KD)		Kristdemokraterna	Ja
31	Johanna Kvist (S)		Socialdemokraterna	Nej
32	Gunnel Nyman Gräff (S)		Socialdemokraterna	Nej
33	Espen Bjordal (S)		Socialdemokraterna	Nej
34	Maria Raner (S)		Socialdemokraterna	Nej
35	Henrik Unosson (S)		Socialdemokraterna	Nej
36	Stefan Hult (S)	Majvie Swärd (S)	Socialdemokraterna	Nej
37	Mattias Qvaresell (S)		Socialdemokraterna	Nej
38	Alva Dahn (S)		Socialdemokraterna	Nej
39	Godwyll Osei-Amoako (S)	Håkan Athari Håkansson (S)	Socialdemokraterna	Nej
40	Magnus Duvnäs (S)		Socialdemokraterna	Nej
41	Henrik Frank (S)		Socialdemokraterna	Nej
42	Helena Westerling (S)		Socialdemokraterna	Nej
43	Lovisa Emanuelsson (S)		Socialdemokraterna	Nej
44	Konstantinos Irina (NL)		Nackalistan	Nej
45	Mikael Carlsson (NL)		Nackalistan	Nej
46	Lina Olsson (NL)		Nackalistan	Nej
47	YuSie Rundkvist Chou (NL)		Nackalistan	Nej
48	Lamin Jatta Modigh (NL)		Nackalistan	Nej
49	Christina Ståldal (NL)		Nackalistan	Nej
50	Kristina Granlund (NL)		Nackalistan	Nej
51	Esa Örmä (SD)		Sverigedemokraterna	Nej
52	Leonid Yurkovskiy (SD)		Sverigedemokraterna	Nej
53	Lars Alexandersson (SD)		Sverigedemokraterna	Nej
54	Stephan Andersson (SD)		Sverigedemokraterna	Nej
55	Alena Jukic (V)		Vänsterpartiet	Nej
56	Erika Elisson (V)	Lisa Rasmussen (V)	Vänsterpartiet	Nej
57	Tomas Ottosson (V)		Vänsterpartiet	Nej
58	Jan Salomonsson (V)		Vänsterpartiet	Nej
59	Desha Svenneborg (MP)		Miljöpartiet	Ja
60	Maria Bang (MP)	Lisskulla Zayane (MP)	Miljöpartiet	Ja
61	Joel Lallerstedt (MP)		Miljöpartiet	Ja