

**Handläggare**  
Henrik Söderström  
08-508 263 75**Till**  
Trafiknämnden  
2017-06-15

## **Cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken. Redovisning av uppdrag från kommunfullmäktige. Utredningsbeslut.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av arbetet med cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken.
2. Trafikkontoret ges i uppdrag att fortsätta utreda breddning av cykelstråket utmed Riddarholmskanalen samt cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken till en sammanlagd utredningsutgift om 6 mnkr.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefJoakim Boberg  
T.f. enhetschef**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 263 75  
Växel 08-508 272 00  
Henrik.soderstrom@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har utrett en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken.

Det är viktigt för stadens fortsatta tillväxt och attraktivitet att skapa bättre tillgänglighet med alla färdmedel. Kopplingen mellan Slussen och Tegelbacken utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk.

Trafikmiljön för människor som cyklar i detta stråk har stora brister vad gäller säkerhet, komfort och framkomlighet.

Då utredningsområdet är beläget i Stockholms historiska kärna med höga kulturvärden behöver en cykelbro placeras och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.

Med utgångspunkt i detta och utifrån grundkriterierna att tiden att cykla mellan Gamla stan och Tegelbacken inte ska bli längre än idag, och att det ska vara möjligt att cykla två personer i bredd, har utredningen studerat åtta olika möjliga sträckningar för en cykelkoppling mellan Tegelbacken/Klara strand och Gamla stan/Riddarholmen.

Av dessa förespråkas två alternativ för vidare utredning – en flytpontonbro väster om Strömsborg och breddning av Vasabron, båda i kombination med en breddning av den befintliga och bitvis mycket smala cykelbanan utmed Riddarholmskanalen.

Pontonbron skulle ge en gen och attraktiv koppling mellan Riddarhuskajen och Tegelbacken och bedöms inte ge risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården. Genom att leda cykeltrafiken över en egen bro öppnas möjligheter att förstärka och förbättra för gående över Vasabron.

En breddning av befintlig cykelbana över Vasabron bedöms inte ge upphov till negativa konsekvenser för kulturmiljön. Det ger dock en cykelbana som bara är något bredare än dagens, samtidigt som det ger negativa konsekvenser för stombuss 3, för biltrafik samt för gående på den östra sidan av Vasabron.

Det fortsatta arbetet föreslås delas i två delar.

Dels utreds vidare en breddning av kajen utmed Riddarholmskanalen. Cykelbanan utgör den smalaste delen av sträckan mellan Slussen och Tegelbacken, och är därmed den del som har störst brister i framkomlighet, säkerhet och trygghet. Avsikten är att återkomma till nämnden med ett inriktningsbeslut.

Dels utreds alternativet med pontonbro intill Centralbron väster om Strömsborg vidare utifrån uppdraget i budget 2017. Bron skulle, tillsammans med den breddade kajen, ge en attraktiv och säker koppling för de som cyklar mellan Gamla stan och Tegelbacken. Parallellt med en fördjupad flytbroutredning utreds alternativet med breddad cykelbana på Vasabron vidare.

En tidig kostnadsbedömning för kajbreddningen och pontonbron är 155 mnkr exklusive statlig medfinansiering.

## Bakgrund

Trafikkontoret har fått två uppdrag av kommunfullmäktige att utreda en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken:

1. I budget 2016 fick trafiknämnden i uppdrag att utreda en cykelbro
2. I budget 2017 fick trafiknämnden i uppdrag att lämna förslag på utformning av en cykelbro.

Utredningsområdet är beläget i Stockholms historiska kärna. Höga kulturvärden är knutna till historiska byggnader, broar och till stadsbilden i stort. Miljön utgör en särskilt känslig del av riksintresset för kulturmiljövården. En cykelbro behöver placeras och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön, och en kulturmiljöutredning har därför varit en viktig utgångspunkt i arbetet. Utredningen har skett i samverkan med stadsbyggnadskontoret och Stadsmuseet. Under arbetets gång har projektet träffat många myndigheter och intressenter för att hämta kunskap och informera om utredningen.

Stockholms placering på öar koncentrerar människors vardagsresor mellan de norra och södra delarna av staden och regionen till ett fåtal broar. Resor med cykel mellan norr och söder koncentreras vid Slussen där trafiken i det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet delar sig i två mycket viktiga stråk, ett mot Tegelbacken och ett mot Kungsträdgården.

Båda stråken är utpekade i Stockholms cykelplan och i den regionala cykelplanen för Stockholms län och ingår i den pågående översynen av möjligheterna till ett sammanhängande cykelstråk på sträckan Gullmarsplan-Tegelbacken-Odenplan. En cykelbro skulle stärka kopplingen mellan norr och söder och öka tillgängligheten till City som är en viktig målpunkt för många resenärer.

Trafikmiljön för människor som cyklar har stora brister i detta stråk, framförallt utrymmesmässigt. Dagens lösning upplevs som otrygg och är olycksdrabbad samtidigt som det är svårt att cykla om varandra.

En cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken ingår i den överenskommelse som Sverigeförhandlingen tillsammans med bl a Stockholms stad och Stockholms läns landsting förhandlat fram, och som presenterades 21 april 2017.

### Ärendets beredning

Arbetet har skett i samråd och samarbete med stadsbyggnadskontoret, fastighetshetskontoret, Stadsmuseet, trafikförvaltningen och länsstyrelsen. Underhandskontakt har även skett med andra intressenter och aktörer i stadsbyggnadset. Inom ramen för arbetet har det bland annat gjorts en kulturhistorisk utredning och byggnadstekniska och arkitektoniska studier.

### Kontorets synpunkter

Kontoret har gjort en utredning som har omfattat en bred korridor över Saltsjö-Mälarsnittet och där studerat åtta olika möjliga sträckningar för en cykelkoppling mellan Tegelbacken/Klara strand och Gamla stan/Riddarholmen.



*Åtta olika sträckningar har utretts översiktligt*

De studerade alternativen är:

1. Stadshuskajen – Riddarholmen via ny bro, cykelstråk på västra sidan om Riddarholmen och ny bro till Södermalm.
2. Stadshuskajen – Riddarholmen via ny bro, Arkivgatan och Munkbron.

3. Tegelbacken – Gamla stan; cykelstråk på en breddad Centralbro som även ersätter ett bilkörfält på bronns östra sida.
4. Tegelbacken – Gamla stan; ny bro väster om Strömsborg. Breddning av kajen utmed Riddarholmskanalen.
5. Tegelbacken – Gamla stan; ny bro öster om Strömsborg. Breddning av kajen utmed Riddarholmskanalen.
6. Vasabron - Riddarhuskajen; breddad cykelbana på Vasabron och på Riddarhuskajen. Breddning av kajen utmed Riddarholmskanalen.
7. Vasabron – Munkbron; breddad cykelbana på Vasabron. Cykelstråket delar sig och går enkelriktat runt Riddarhuset. Vidare på Munkbroleden.
8. Vasabron – Stora/Lilla Nygatan; breddad cykelbana på Vasabron. Cykelstråket delar sig och går enkelriktat runt Högsta domstolen. Vidare på Stora och Lilla Nygatan i blandtrafik.
9. Breddad kaj utmed Riddarholmskanalen

### **Syfte och grundkriterier**

Syftet med projektet är att ge bättre tillgänglighet, säkerhet och komfort för dem som cyklar. Alternativen har därför utretts övergripande och utvärderats utifrån följande grundkriterier;

- Tiden att cykla mellan Gamla stan och Tegelbacken ska inte bli längre än idag.
- Kopplingen ska erbjuda möjlighet att cykla två personer i bredd, så att alla som tar sig fram - med olika hastigheter och med olika förutsättningar - kan känna sig trygga och säkra.

De alternativ som svarar bäst mot de övergripande grundkriterierna är alternativ 3, 4, 5 och 6.

### **Alternativ 3: cykelstråk på en breddad Centralbro**

Förslaget innebär att ett körfält för norrgående trafik på Centralbron konverteras till cykelbana. Bredden på ett bilkörfält räcker dock inte för grundkriterierna ovan och därför krävs även en breddning av befintlig brokonstruktion.

Trafikkontorets bedömning är att en minskning av kapacitet för bil- och busstrafik på Centralbron skulle ha mycket omfattande konsekvenser, särskilt för resenärer från de södra delarna av regionen. Centralbron tillsammans med Söderledstunneln avlastar även lokala gator på Södermalm och runt Gamla stan. Med

försämrad framkomlighet på huvudlederna finns risk för mer biltrafik på det lokala gatunätet.

Trafikkontoret gör även bedömningen att det är olämpligt att bredda Centralbron på grund av påverkan på den befintliga konstruktionen och eventuell påverkan på tunnelbanans tunnel som ligger under Norrström.

Förslaget har avfärdats.

#### **Alternativ 4: bro väster om Strömsborg**

Förslaget innebär att en bro placeras intill Centralbron från Riddarhuskajen till Strömsborg och vidare till Tegelbacken. Vid Tegelbacken ansluter cykelbron till befintliga cykelbanor och i söder till stråket längs med Riddarholmskanalen. Bron utförs som en flytbro, vilket innebär att den placeras ovanpå flytpontonier.

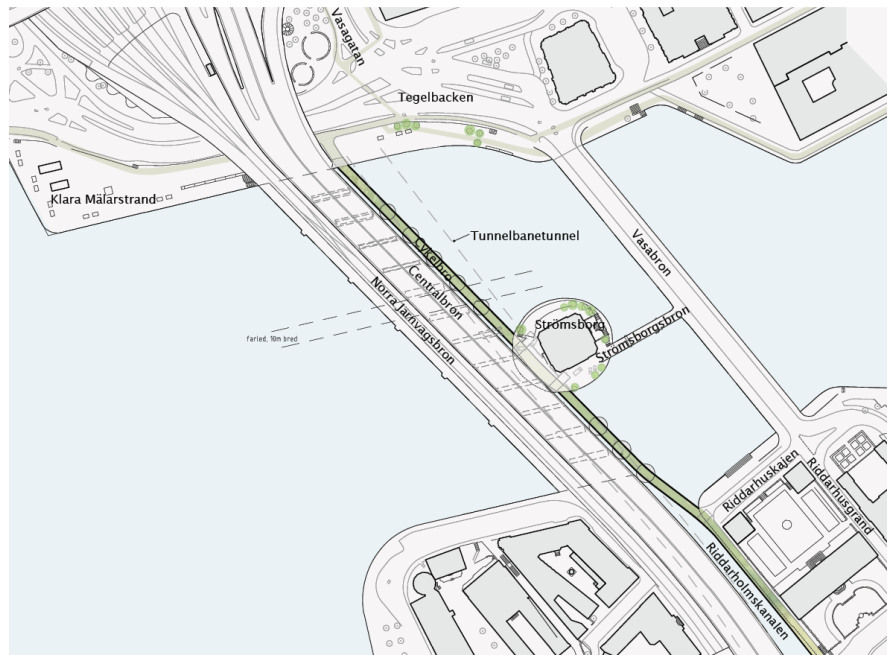
Den studerade bron väster om Strömsborg följer i princip tunnelbanans tunnel mellan Gamla stan och T-centralen.



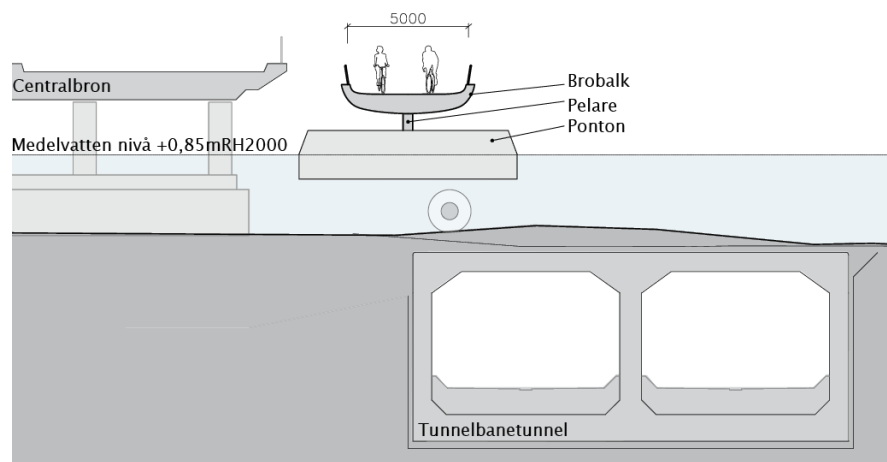
Det är inte tekniskt möjligt att förlägga en bro uppe på befintlig tunnelbana utan stora risker och kostnader. Brokonstruktionen får inte försvaga tunnelväggarna på något sätt. Att placera en större tyngd på tunneltaket är därför otänkbart. Det skulle kräva en omisolering av tunnelns tak runt de platser där en broplacering placeras. En sådan omisolering är tekniskt svår, tidskrävande och kostsam. Olika ägandeförhållanden och förvaltare av tunneln och

den föreslagna cykelbron innebär dessutom svårigheter vid bland annat fördelning av drift- och underhållskostnader.

Utifrån slutsatsen att det på tunnelbanetunnelns tak är tekniskt komplicerat och inte önskvärt att bygga vare sig brostöd eller infästningar och för att behålla fri sikt under Centralbron och bevara synlig vattenspegel så mycket som möjligt har en upphöjd flytbro studerats.



Situationsplan som visar cykelbro väster om Strömsborg



Sektion som visar cykelbrons läge i förhållande till tunnelbanetunneln och Centralbron. Sektionen är gjord på sträckan mellan Tegelbacken och Strömsborg och vyn är åt norr.

Pontonbron ansluter till befintligt cykelnät vid Tegelbacken. Eftersom cykelstråket på Vasabron ersätts av cykelbron omfördelas de största cykelströmmarna. Från bron delar sig flödet åt i huvudsak två håll - mot Stadshuset och mot Vasagatan. Denna plats skulle kunna utformas som en minirondell för att underlätta samspelet mellan cyklisterna.



*Tegelbacken och kajen behöver utredas vidare så att en lösning fås med fungerande och trivsamt cykel- och gångstråk. Ovan visas schematiska cykelflöden.*

Vid cykelöverfarten över Tegelbacken kan i och med förslaget bättre väntytor än idag skapas för stora mängder cyklister.

Vasagatan kommer att byggas om från 2018, med fortsatt enkelriktade cykelbanor. En framtida förändring av Tegelbacken och kajen skulle inte försvåra anslutningen till pontonbron. Vid en fortsatt utredning av cykelbron behöver dock kajytorna studeras vidare så att miljön blir välfungerande och trivsam för alla trafikslag, och ge plats både för förbipasserande och vistelse på kajen.





*Fotomontage som visar hur en pontonbro intill Centralbron skulle kunna te sig. Vy från Tegelbacken med Centralbron till höger och Vasabron till vänster i bilden.*

Vid Strömsborg landar båda pontonbroarna på ön. Mellan broarna går cykelbanan på den vändplan som finns där idag, vilket gör att cykelbanan delvis delar yta med bilar och transporter till verksamheten i Strömsborg. Den verksamhet som bedrivs på Strömsborg idag har inga större mängder leveranser, men frågan hur en gemensam yta för cyklister och varuleveranser på Strömsborg ska lösas på ett för både cyklister och verksamheten tillfredsställande sätt måste utredas vidare.

Vid Riddarhuset landar den nya bron i hörnet av kajen, nära Riddarholmskanalens mynning, av hänsyn till Riddarhuset och för att göra cykelbanan så gen som möjligt. Mötet mellan pontonbro och befintlig kaj samt placering och utförande av landfäste behöver utredas vidare vid fortsatt arbete.

### *Teknik*

I teknisk mening kommer det bli två broar, en söder och en norr om Strömsborg.

Höjdmässigt ansluter den föreslagna pontonbron till kajerna vid Tegelbacken, Strömsborg och Riddarhuskajen. På sträckorna över vattnet höjer sig pontonbron mot Centralbrons nivå, så att det bildas två låga bågar. Ingen hänsyn har tagits till det passagemått som renhållnings- och servicebåtar behöver.

Placeringen av pontonerna är gjord i relation till Centralbrons stöd, och följer samma linje. Detta betyder att spännvidden i pontonbron är delvis samma som Centralbrons, förutom vid landfästena där pontonbron har längre spännvidder.

Vid anslutningen till Tegelbacken är pontonbrons läge placerat mellan Centralbron och tunnelbanetunneln. Detta är lämpligt för hur cykelbanorna knyts ihop, men också av konstruktionsskäl.

### *Relation till omgivningen*

En ny bro i centrala Stockholm kommer att göra ett stort visuellt intryck och därmed ändra den stadsmiljö som finns där idag.

Placeringen av pontonbron tätt intill Centralbron gör att dessa broar, tillsammans med Norra Järnvägsbron, kan uppfattas som ett ”brokoppel”. Detta kan vara positivt för omgivningen, då flera trafiktäta broar är samlade på en plats.

Utblicken över pontonbron och Centralbron kommer vara densamma som idag, eftersom pontonbron inte är högre än Centralbron. Däremot kommer utblicken under Centralbron förändras, eftersom pontonerna breder ut sig mer i vattnet än pelarbrons stöd.

Pontonerna kommer inverka på vattenspegeln nära Centralbron och Strömsborg, medan vattenspegeln runt Vasabron kommer vara fortsatt obruten.

Pontonbrons relation till vattnet kan också beskrivas som mer taktill än traditionella broars, eftersom den flyter och i viss utsträckning påverkas av vågor och strömmar.

Brokaraktären, en pontonbro, är en för platsen ny sort. Den nya brotypen kommer kontrastera mot de befintliga pelarbroarna. Dock har det funnits pontonbroar i området tidigare, så historiskt är det inte ett nytt inslag.

Bron skulle ge en gen och attraktiv koppling mellan Riddarhuskajen och Tegelbacken.

Riksintresset för kulturmiljövården bedöms kunna påverkas av att bron försvagar visuella samband, men i den kulturhistoriska utredningen görs bedömningen är att bron inte ger påtaglig skada på riksintresset.

Alternativet framstår sammantaget som intressant att utreda vidare.

#### **Alternativ 5: bro öster om Strömsborg**

Förslaget innebär att en cykelbro placeras öster om Strömsborg från Riddarhuskajen till Tegelbacken. Vid Strömsborg passerar den Strömsborgsbron i plan. Cykelbron kan utföras som en pelarbro.



En bro mellan Strömsborg och Vasabron skulle ge en gen och attraktiv koppling mellan Riddarhuskajen och Tegelbacken.

Påverkan på upplevelsen av vattenrummet och Riddarhuset bedöms vara så stor att det finns risk för påtaglig skada på riksintresset.

Förslaget har avfärdats.

### **Alternativ 6: Breddat stråk på Vasabron**

Förslaget innebär att befintlig cykelbana breddas mellan Tegelbacken och Riddarholmskanalen genom att bilkörfält och gångbana smalnas av på Vasabron och genom att ta parkeringsyta i anspråk norr om Riddarhuset.

För att upprätthålla acceptabel framkomlighet för stombussar på Vasabron samtidigt som den västra gångbanans bredd bevaras föreslås en breddning av cykelbanan på Vasabron, dock utan att klara Cykelplanens riktlinjer för pendlingsstråk med höga flöden.

Förslaget innebär vidare att bredden på norrgående körfält möjliggör två personbilar i bredd, men inte en buss eller lastbil i bredd med personbil. I praktiken innebär detta en viss kapacitetsminskning.



*Cykelbanans läge och anslutningspunkter till Tegelbacken och Gamla stan förblir desamma som idag och största skillnaden är att trängseln för cyklister på Vasabron kommer att minska något.*

### *Teknik*

Alternativet med en fysisk breddning av Vasabron har inte studerats då Vasabron har en kulturminnesmärkning, men även av tekniska skäl.

Förslaget innebär en minimal justering av körfältens indelning på Vasabron.

### *Relation till omgivningen*

En breddning av cykelbanan på Vasabron skulle inte påverka Vasabrons befintliga konstruktion och utseende.

Förslaget uppfyller inte grundkriteriet för säkerhet och komfort, utan ger en cykelbana som bara är något bredare än dagens. Det ger även negativa konsekvenser för stombuss 3, för biltrafik samt för gående på den östra sidan av Vasabron.

De fysiska ingreppen blir små och alternativet bedöms inte ge upphov till negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Som konstaterats innebär dock förslaget att cykelbanan inte bedöms kunna bli tillräckligt bred för de flöden som väntas, samtidigt som en effekt blir en viss kapacitetsminskning för motorfordonstrafiken.

Lösningen bör trots detta utredas vidare parallellt med en fördjupad pontonbroutrledning.

### **Breddning av kajen utmed Riddarholmskanalen**

I alla alternativen 4, 5 och 6 förutsätts att den befintliga och bitvis mycket smala cykelbanan utmed Riddarholmskanalen breddas. Detta kan göras antingen genom att kajen flyttas ut eller genom att en konsol placeras på nuvarande kaj så att önskvärd bredd fås. För de som cyklar är alternativen likvärdiga, men ur kulturhistorisk synvinkel är en konsollösning att föredra.

Riddarholmskanalen går från västra sidan om Riddarhuset till Munkbroleden. Längs med kanalens östra sida finns en smal kaj, som tills största delen endast är cykelbana. Den dubbelriktade cykelbanan på kajen utmed Riddarholmskanalen är en viktig länk i cykelstråket mellan norr och söder. Idag är cykelbanan mycket smal.

Trafikkontoret föreslår en breddning av kajen längs Riddarholmskanalens östra sida så att vardagscyklingen mellan de norra och södra delarna av staden kan ske på ett säkert och tryggt sätt.

I norr ansluter den breddade cykelbanan till något av de utredda broalternativen eller den breddade cykelbanan på Vasabron, och i söder till den befintliga cykelvägen längs med Munkbroleden.

Mellan Riddarhuset och cykelbanan finns dessutom en smal gångbana, som inte kommer påverkas av breddningen.

Kajen längs Riddarholmskanalen har två olika höjder. Höjdskillnaderna förändras inte med breddningen av kajen, eftersom den fria höjden under Riddarholmsbron måste behållas.

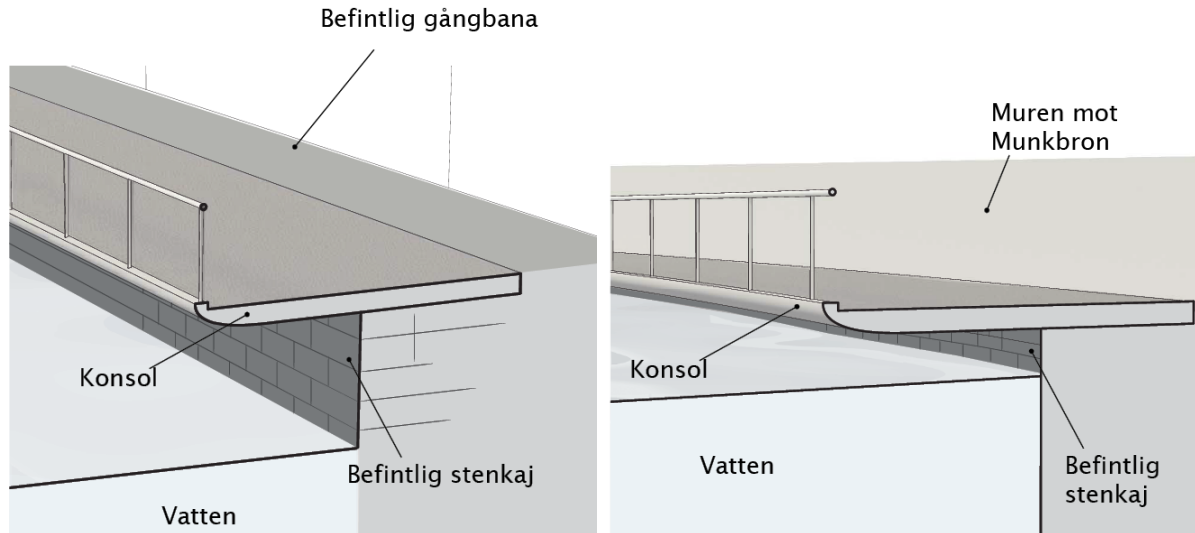




*Cykelstråket utmed Riddarholmskanalen föreslås breddas förbi Riddarhuset och fram till Munkbroleden.*



*Fotomontage som visar breddat cykelstråk utmed Riddarholmskanalen. Till höger syns Centralbron och till vänster Munkbroleden.*



*Breddningen föreslås göras med en konsol som placeras ovanpå befintlig stenkaj. Ovan illustreras den höga respektive låga delen av kajen.*

### *Teknik*

Den konsol som föreslås som teknisk lösning är en tunn konstruktion i betong som läggs ovanpå befintlig kaj med nuvarande cykelbanas höjd.

I konsolens bakkant finns pålar på ett regelbundet avstånd som förankrar den. Brobanan föreslås göras av ett beständigt material som asfalt eller akrylat.

Räckena längs kajen utformas så att de samspelar med räcket för ponton/pelarbon. Vid kajakklubbens brygga föreslås en öppning i räcket så att verksamheten har tillgänglighet till bryggan och vattnet.

### *Relation till omgivningen*

Relationen mellan den synliga kajsidan och vattnet kommer skymmas av konsolen, men den totala vattenytan i kanalen kommer vara opåverkad.

I de delar där kajen är högre kommer eventuellt bilpassagerare på Centralbron uppfatta den befintliga kajen under konsolen.

### **Analys och konsekvenser**

Det är viktigt för stadens fortsatta tillväxt och attraktivitet att skapa bättre tillgänglighet med alla färdmedel, inte minst i nord-sydliga stråk. Kopplingen mellan Slussen och Tegelbacken utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk. Det är utpekad som pendlingsstråk i

Stockholms cykelplan, utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län och ingår i den pågående översynen av möjligheterna till ett sammanhängande cykelstråk på sträckan Gullmarsplan-Tegelbacken-Odenplan.

Bron kommer ha än större betydelse som del i den nord-sydliga cykelkopplingen i och med de övriga insatser som planeras längs hela stråket för förbättrad framkomlighet och säkerhet för de som cyklar. På Götgatan har cykelfrämjandeåtgärder gjorts inom ramen för testplats cykel, och permanenta åtgärder utreds vidare. Dessutom utreds alternativa sträckningar för cykelstråket förbi Götgatsbacken.

Inom ramen för Projekt Slussen planeras för en ny gen gång- och cykelbro mellan Södermalmstorg och Munkbron och från Tegelbacken och vidare norrut finns inriktningsbeslut i trafiknämnden om cykelåtgärder längs Vasagatan och Torsgatan.

Trafikmiljön för människor som cyklar mellan Gamla Stan och Tegelbacken har redan idag stora brister vad gäller säkerhet, komfort och framkomlighet. Idag cyklar runt 25000 stockholmare dagligen i nord-sydlig riktning över Slussen och vidare på Skeppsbron och Munkbroleden. Bedömningar för 2030 visar att cykelflödena kan öka till 45000 över samma snitt. En förbättring av kopplingen är nödvändig för att en sådan ökning ska kunna ske med bibehållen framkomlighet, säkerhet och trygghet för alla de människor som dagligen rör sig på sträckan.

Genom att leda cykeltrafiken över en egen bro öppnas möjligheter att förstärka och förbättra för gående över Vasabron och delar av Tegelbacken. Om cykelstråket på den nya bron bedöms kunna ersätta cykelbanan på Vasabron skulle gångbanan på den senare kunna breddas.

Stråket passerar Stockholms historiska kärna med höga kulturvärden knutna till historiska byggnader, broar och till stadsbilden i stort. Miljön är en särskilt känslig del av riksintresset för kulturmiljövården. Eventuella ändringar måste göras med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.

Utredningen har sammanvägt en rad aspekter: stadsbild, kulturhistoria, genhet och trafiksäkerhet. Även tekniska förutsättningar såsom vattenströmning, islaster och vattenstånd har tagits hänsyn till.



Av de fyra alternativ som bedöms uppfylla grundkriterierna har alternativ 3 och 5 avfärdats av de skäl som framgår i beskrivningen av dessa. Återstår för vidare utredning gör alternativ 4 och 6, båda i kombination med breddning av Riddarholmskajen.

Trafikkontoret rekommenderar att arbetet delas i två delar:

1. Breddning av kajen utmed Riddarholmskanalen, som utgör den smalaste delen av sträckan mellan Slussen och Tegelbacken, och därmed den del som har störst brister i framkomlighet, säkerhet och trygghet. Kontoret föreslår att projektering av en breddning, tillsammans med åtgärder norr om Riddarhuset, påbörjas. Kontoret planerar att kunna återkomma till nämnden med ett inriktningsbeslut i detta ärende vintern 2017-2018.
2. Alternativet med pontonbro intill Centralbron (alternativ 4) utreds vidare utifrån uppdraget i budget 2017. Bron skulle, tillsammans med den breddade kajen, ge en attraktiv och säker koppling för de många tusen personer som cyklar mellan Gamla stan och Tegelbacken. Bron bedöms inte ge risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården. Självklart påverkar en ny bro stadsbilden och det fortsatta arbetet behöver till stor del ägnas åt att hitta en utformning som både tillför värden och förbättrar stadsbilden. Parallellt med en fördjupad pontonbrouträdning föreslås att alternativet med breddad cykelbana på Vasabron (alternativ 6) utreds vidare.

En tidig kostnadsbedömning för kajbreddningen och pontonbron är 155 mnkr exklusive statlig medfinansiering.

### **Tidplan**

En möjlig tidplan för projektet är under åren 2019-2026. Tidplanen för cykelbron kommer att påverkas av två stora projekt i samma område, Slussenprojektet och Trafikverkets renovering av järnvägsbron över Getingmidjan. Breddningen längs Riddarholmskanalen bedöms inte nämnvärt beröras av dessa, vilket motiverar förslaget att fortsätta utreda förutsättningarna för detta med sikte på ett separat inriktningsbeslut.

**Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen av arbetet med cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken.

Trafikkontoret ges i uppdrag att fortsätta utreda breddning av cykelstråket utmed Ridderholmskanalen samt cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken.

**Slut**