

**Tid** Torsdagen den 15 juni 2017 kl. 15.45 – 16.05  
**Plats** Piperska Muren, Scheelegatan 14  
**Justerat** Onsdagen den 21 juni 2017

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

**Närvarande**

**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Lorentz Tovatt (MP)

Bo Arkelsten (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

**Tjänstgörande ersättare:**

Roland Eliasson (S)

för Inger Lagerman (S)

Zakarias Zouhir (V)

för Sara Stenudd (V)

Anette Hellström (M)

för Peter Jönsson (M)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

för Karin Ernlund (C)

**Ersättare:**

Åsa Janlöv (S)

Petra Schagerholm (MP)

Viveca Wallqvist (MP)

Malin Ericson (Fi)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

**Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Ted Eil, Åse Geschwind, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters, Ingrid Mårtenson och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-9, 11-12, Mattias Bengtsson Byström och borgarrådssekreterarna Thomas Karlsson och Carolina Zandén.

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

Dnr T2017-01582

**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner redovisningen av arbetet med cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken.
- 2 Trafiknämnden ger 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.

**Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 23 maj 2017.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Zakarias Zouhir (V) enligt följande:

Nämnden ser alternativ 4 som huvudförslag för en fungerande och i längden hållbar cykelförbindelse mellan Gamla stan och Tegelbacken. Det är också det förslag som staden och staten genom Sverigeförhandlingarna enats om en medfinansieringslösning runt.

Utformningen av platsen där bron möter Tegelbacken blir mycket viktig för att skapa god framkomlighet, tydlighet i orientering och trafikseparering mellan gående och cyklister. Platsen behöver detaljstuderas och den fortsatta utredningen ska även pröva hur bron kan ges en utåtriktad sväng i avslutande sektion mot Vasagatan.

(M) enligt följande:

Stockholms utveckling under de närmsta åren kommer att vara fullt jämförbar med andra omfattande förändringar i stadens historia. För att klara detta behöver vi lära av de misstag som begåtts tidigare. Vi måste lämna den glesa stadens planering, där hyreslängor placerats ut på åkrar med motorvägar som barriärer runtomkring. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i mitten av förra seklet.

Ett av de tydligaste exemplen är Centralbron. Betong och motorväg dominerar där Stockholms vattenlinje skulle kunna framträda och parker och innovativ stadsbyggnad sätta sin prägel på staden. Vi vill frilägga de ytor som idag präglas av betong och vägar och ta fram Stockholms vackra vattensiluett. Därför föreslår vi att den del av Centralbron som berör biltrafiken läggs ned i en tunnel, men att spårbron bibehålls i nuvarande läge. På så vis får vi en möjlighet att utveckla city i takt med tiden. Trafiken i innerstaden kan minska och stadsmiljön präglas av Stockholms egenart.

I ljuset av detta tror vi att de föreslagna lösningarna för en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken är kortsiktiga. Ett större grepp behöver tas om hela området runt Tegelbacken och Centralbron. Att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken rivs och förläggs till en tunnel skulle innebära ökade stadskvaliteter i city med mindre av betong och mer av inbjudande platser för människor. Därtill skulle det ge möjlighet att bygga nya bostäder och kontor i city, och Riddarholmskanalen skulle kunna öppnas igen samtidigt som nya möjligheter till cykelvägar skulle vara genomförbara.

Platserna kring Järnvägsparken och Tegelbacken har i ett historiskt perspektiv varit gröna med publika ytor. De har senare omvandlats till en betongspagetti för bilar. Först kom båtarna, sedan järnvägen, tunnelbanan och bilarna. Men idag ser vi inte längre bilen som det primära medlet för persontransporter i staden. Bilen har givetvis sin plats, men större utrymme i markplan behöver ges till kollektivtrafik, cykel och gång.

### **Ersättaryttrande**

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Zakarias Zouhir (V).

Mikael Valier (KD) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---