

Utlåtande 2018: RI (Dnr 106-753/2017)

Lägg ned Centralbron i en tunnel

Motion (2017:27) av Anna König Jerlmyr m.fl. (alla M)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Anna König Jerlmyr m.fl. (alla M) anför i en motion till kommunfullmäktige att den del av Centralbron som berör biltrafiken bör läggas ned i en tunnel. Detta för att frilägga de ytor som idag präglas av betong och ta fram Stockholms vattensiluett. Spårbron ska enligt förslaget bibehållas i nuvarande läge.

Motionärerna föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att uppdra åt exploateringsnämnden att tillsammans med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden genomföra en förstudie i syfte att utreda förutsättningar, kostnader, intäktsmöjligheter och stadsmiljöförbättringar med att tunnelförlägga den del av Centralbron som hanterar biltrafiken och ge området utmed vattnet vid Tegelbacken tillbaka till stockholmarna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Jernhusen AB, Stockholms läns

landsting och Trafikverket. Stockholms läns landsting avstår från att svara på remissen. Därutöver har Samfundet S:t Erik inkommit med ett remissvar.

Stadsledningskontoret delar motionärernas syn på att utformningen och lokaliseringen av Centralbron påverkar stadsbilden negativt, men konstaterar att den stora investeringen i dagsläget inte är motiverad utifrån den nytta som skapas och att det finns andra mer angelägna utmaningar för staden i nuläget att prioritera.

Exploateringsnämnden delar uppfattningen att en nedgrävning av Centralbron skulle innebära att en av Stockholms mest centrala platser lättare och bättre kunde exploateras utan hänsyn till broarna. Gång- och cykelnätet skulle kunna förbättras samt även luftkvalitén och bullernivåerna. Nämnden konstaterar dock att genomförbarheten och kostnaderna måste utredas grundligt. Kostnaderna för projektet måste därefter noga avvägas mot kostnader och nytta för andra projekt.

Stadsbyggnadsnämnden delar uppfattningen att en nedgrävning av Centralbron skulle innebära att en av Stockholms mest centrala platser lättare och bättre kunde exploateras utan hänsyn till broarna. Gång- och cykelnätet skulle kunna förbättras samt även luftkvalitén och bullernivåerna. Nämnden konstaterar dock att genomförbarheten och kostnaderna måste utredas grundligt. Kostnaderna för projektet måste därefter noga avvägas mot kostnader och nytta för andra projekt.

Trafiknämnden bedömer att en nedgrävning av Centralbron kan bli kostsam och att de exploateringar som föreslås inte kan täcka kostnaderna. Dessutom görs bedömningen att även tunnelbanans placering kan behöva utredas eftersom Centralbron på ett parti norr om station Gamla stan ligger ovanför tunnelbanan.

Samfundet S:t Erik välkomnar motionen från Moderaterna om att gräva ned Centralbron och att frilägga Riddarholmskanalen.

Jernhusen AB har inget principiellt emot motionens förslag, men understryker vikten av att en eventuell kommande utredning i frågan inte påverkar tidplanen negativt för överdäckningen av Centralstationsområdet.

Trafikverket är principiellt inte emot en förstudie om att lägga ned Centralbron men anser att en sammanställning av befintlig kunskap göras bör göras i ett första skede.

Mina synpunkter

Moderaternas förslag innebär att Centralbron från Söderledstunneln till Vattugatan grävs ned. Sammanbindningsspåret, den så kallade getingmidjan, föreslås vara kvar. Moderaterna beräknar kostnaden till 10-12 miljarder.

Det är nog få som anser att en nedgrävning av Centralbron är något dåligt: frågan är dock om det bör prioriteras.

Idén att gräva ner Centralbron är gammal. Moderaterna lovade redan i valrörelsen 1998 att bron skulle grävas ner. Då en nedgrävning av Centralbron diskuterats i mer än 20 års tid har förslaget tidigare kostnadsberäknats. I tidigare kalkyler landade investeringskostnaden på motsvarande 20-25 miljarder. Exploateringsintäkterna som förslaget möjliggör är låga.

Att gräva ner Centralbron är också tekniskt svårt. Trafikverket menar i sitt remissvar att tidiga skisser på tekniska lösningar pekat på att det var svårt och dyrt. Trafikkontoret menar att en nedgrävning riskerar att bli kostsam och att de förslag på exploateringar som finns i motionen inte kommer att ekonomiskt kunna täcka de kostnader som detta projekt skulle medföra. Centralbron ligger dessutom ovanför tunnelbanan på ett parti norr om station Gamla stan, vilket innebär att en nedgrävning av tunnelbanan kanske är nödvändig om vattenspegeln ska synas på detta parti. Landstinget som styrs av Moderaterna har valt att inte svara på motionen och kommentera denna del. En nedgrävning skulle också innebära en stor påverkan på ett redan hårt belastat trafiksystem under själva byggprocessen.

Att bevara dagens järnvägsbro och tunnelbanebro innebär också att nyttan i form av frilagt vattenområde och det visuella intrycket blir klart begränsad.

Järnvägsparken och Tegelbacken är idag inte särskilt välkomnande platser i city. De är otrygga, bullriga och luftkvaliteten är undermålig. De är inte heller lätta att röra sig på som fotgängare eller cyklist. Det pågår därför redan ett flertal projekt och processer som berör Tegelbacken och Järnvägsparken. Trafikkontoret har startat en utredning av en ny cykelbro öster om Centralbron. Staden har beslutat om en upprustning av Vasagatan. Den trafik- och gatumiljöplan för City som har varit ute på remiss och är under beredning föreslår en stadsutveckling där trivsamma och gröna vistelseytor skapas genom att minska dagens överdimensionerade trafikytor. Förslaget innehåller bland annat ett nytt torg i söderläge med bryggor vid vattnet. Bilar och bussar leds förbi det nya torget via två T-korsningar, och busstrafiken får vanliga kantstenschållplatser istället för dagens terminallösning. I Järnvägsparken kan ny bebyggelse enligt förslaget stärka stråket längs Vasagatan, stärka platsbildningen kring det nya torget och dölja en del av bilramperna. För att

kunna ta ställning till förslaget behöver dock effekterna på framkomligheten för bilar och bussar utredas ytterligare.

Det är viktigt att se stadsutvecklingen i staden som en helhet. Det finns många utmaningar och behov och det är vår uppgift att ställa dessa mot varandra för att se till att stadens investeringar hamnar där de gör mest nytta. Exploateringskontoret har, efter ett budgetuppdrag, påbörjat ett arbete med att kartlägga möjliga överdäckningar av trafikinfrastruktur. Med utgångspunkt i detta uppdrag utreds var nedgrävning eller överdäckning är mest angeläget och var det ger som mest positiv påverkan på möjligheterna att utveckla staden.

Slutligen kan man konstatera att det är intressant att Moderaterna som så kraftigt kritiserat stadens lånefinansiering lägger fram ett i allt väsentligt ofinansierat förslag samtidigt som man riktar kritik mot byggande av hyresrätter där det finns en intäktsida.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Motion (2017:27) om att lägga ned Centralbron i en tunnel av Anna König Jerlmyr m.fl. (alla M) bifalls.
2. Därutöver anför följande.

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda.

Därför är det väsentligt att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle frigöra ytor för nya bostäder längs Klara Strand och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp. Vidare skulle ett genomförande av förslaget minska trafik och buller i innerstaden samt öka framkomligheten för andra trafikslag. Det är glädjande att remissinstanserna i huvudsak delar denna ståndpunkt.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvara med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Ulrika Gunnarsson

Remissammanställning

Ärendet

Anna König Jerlmyr m.fl. (alla M) anför i en motion till kommunfullmäktige att den del av Centralbron som berör biltrafiken bör läggas ned i en tunnel. Detta för att frilägga de ytor som idag präglas av betong och ta fram Stockholms vattensiluett. Spårbron ska däremot bibehållas i nuvarande läge.

Motionärerna framför att åtgärden kan frigöra ytor för nya bostäder längs Klara Strand samt skapa en ny överbyggd entréhall invid Centralstationen som ger plats åt en ny saluhall. Motionärerna ser även möjligheter för idrottsytor, nya kontor och en total omdaning av Järnvägsparken samt möjlighet att förbättra tillgängligheten till Riddarholmen och ett nord-sydligt cykelstråk mellan City och Södermalm.

Motionärerna föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att uppdra åt exploateringsnämnden att tillsammans med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden genomföra en förstudie i syfte att utreda förutsättningar, kostnader, intäktsmöjligheter och stadsmiljöförbättringar med att tunnelförlägga den del av Centralbron som hanterar biltrafiken och ge området utmed vattnet vid Tegelbacken tillbaka till stockholmarna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Jernhusen AB, Stockholms läns landsting och Trafikverket. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inkommit med ett gemensamt svar. Stockholms läns landsting avstår från att svara på remissen. Därutöver har Samfundet S:t Erik inkommit med ett remissvar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar motionärernas syn på att utformningen och lokaliseringen av Centralbron påverkar stadsbilden negativt. Centralbron har däremot en viktig funktion för transporter av människor och gods mellan norra och södra länshalvan. Det innefattar såväl kollektivtrafik som nyttotransporter.

En tunnelförläggning av Centralbron har diskuterats under lång tid och utreddes bland annat i samband med Citybanans utredningar under tidigt 2000-tal. Men av olika anledningar har åtgärden aldrig blivit aktuell.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att en tunnelförläggning av Centralbron är tekniskt komplicerad och därmed riskerar att bli mycket kostsam, om alls genomförbar. Förmodligen krävs en förhållandevis lång tunnel för att klara de stora höjdskillnader som finns i området och för att få ihop tunneln med resterande trafiksystem. Det skulle samtidigt innebära en stor påverkan på ett redan hårt belastat trafiksystem under själva byggprocessen. Samtidigt blir dagens järnvägsbro och tunnelbanebro kvar, vilket innebär att frilagt vattenområde och det visuella intrycket blir klart begränsat.

För tillfället pågår eller utreds även flera projekt i berörda delar av innerstaden, exempelvis en ny cykelbro öster om Centralbron mellan Södermalm och Tegelbacken, upprustning av Vasagatan samt Trafik- och gatumiljöplanen för City.

Stadsledningskontoret anser utifrån resonemanget ovan att den stora investeringen i dagsläget inte är motiverad utifrån den nytta som skapas och att det finns andra mer angelägna utmaningar för staden i nuläget att prioritera.

Motion (2017:27) av Anna König Jerlmyr m.fl. (M) om ”Lägga ned Centralbron i en tunnel” anses besvarad med hänvisning till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 att godkänna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Området kring Tegelbacken, Järnvägsparken och längs Riddarholmskanalen är starkt präglad av trafiken på Centralbron. Kontoren delar motionärernas uppfattning att en nedgrävning av Centralbron skulle innebära att en av Stockholms mest centrala platser lättare och bättre kunde exploateras utan hänsyn till broarna. Gång- och cykelnätet skulle kunna förbättras samt även luftkvaliteten och bullernivåerna.

Kontoren konstaterar att genomförbarheten och kostnaderna måste utredas grundligt. Kostnaderna för projektet måste därefter noga avvägas mot kostnader och nytta för andra projekt. Exploateringskontoret har påbörjat ett arbete med att kartlägga möjliga överdäckningar av trafikinfrastruktur. Med utgångspunkt i den bör man utreda var nedgrävning eller överdäckning är mest angeläget och som har en mycket positiv påverkan på möjligheterna att utveckla staden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottnér (KD), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Christina Linderholm (C) som hänvisade till reservation anförd av Moderaterna, Liberalerna och Kristdemokraterna.

Exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Se under exploateringsnämnden.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 att godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som hänvisade till reservation anförd av Moderaterna, Liberalerna och Centerpartiet.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret bedömer att en nedgrävning av Centralbron riskerar att bli kostsam och att de förslag på exploateringar som finns i både motionen och i skrivelsen inte kommer att ekonomiskt kunna täcka de kostnader som detta projekt skulle medföra.

Kontoret bedömer att även tunnelbanans placering i ytläge vid Gamla stan skulle behöva diskuteras och kanske utredas. Anledningen är att Centralbron ligger ovanför tunnelbanan på ett parti norr om station Gamla stan, vill staden att vattenspegeln ska synas på detta parti så är kanske en nedgrävning av tunnelbanan nödvändig. Detta skulle göra projektet betydligt mer komplicerat och dyrt.

För tillfället pågår flera projekt vid Tegelbacken. Några av dessa är:

- utredning av en ny cykelbro öster om Centralbron.
- upprustning av Vasagatan.
- trafik- och gatumiljöplan för City. I planen finns ett idéförslag på en framtida utformning av Tegelbacken, samt en lista på projekt som pågår vid Tegelbacken.
- studie av Järnvägsparkens utformning. Trafikkontoret har tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret fått detta uppdrag.
- planläggning av området kring Centralstationen. Start-PM har antagits av stadsbyggnadsnämnden.

En nedgrävning av Centralbron har, som motionen och skrivelsen framför, utretts tidigare. I samband med Citybanans utredningar under tidigt 2000-tal utreddes åtminstone ett alternativ med nedgrävning av Centralbron, i kombination med det så kallade tredje spåret. Pendeltågstunneln blev det förordade alternativet eftersom det bäst svarade mot de transpolitiska målen, regeringsuppdraget och mot de mål Banverket satt för ökad järnvägskapacitet genom Stockholm.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Eriks yttrande daterat den 28 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Samfundet S:t Erik välkomnar motionen från Moderaterna och skrivelsen från Alliansen om att gräva ned Centralbron och att frilägga Riddarholmskanalen. Det är en fråga som samfundet har drivit länge. Vi har också deltagit i de utredningar som

Stockholms stad genomförde av denna fråga i slutet av 1990-talet och början av 2000-talet. Det är ett storslaget vattenrum som gick förlorat när Centralbron förlades mitt i Stockholms medeltida centrum. Centralbron gör att det inte längre går att urskilja att Stadsholmen och Riddarholmen är två separata öar.

Som trafikkontoret påpekar i sitt yttrande (Dnr T2017-01621, Dnr T2017-01112) så förutsätter en nedgrävning av Centralbron att tunnelbanan i det här läget förläggs i tunnel. Centralbron vilar på tunnelbanan norr om Gamla stan. Tunnelbanan ligger i Riddarholmskanalen. Där har den utformningen av ett tråg. Det innebär att tunnelbanan inte är tät utan ett öppet system. Det innebär att T-banan vid Gamla stan är extremt känslig för översvämningar. Som Samfundet S:t Erik återkommande påpekat kan hela tunnelbanesystemet översvämmas vid högvatten i Mälaren vid denna punkt.

SL:s tjänstemän hävdar att problemet med översvämningsrisken kan hanteras genom att tråget i Riddarholmskanalen förses med höga betongväggar. Detta skulle förfula miljön mellan Riddarholmskanalen och Gamla stan på ett påtagligt sätt. De redan oacceptabla ingreppen i såväl vattenrummet som på Riksintresset Gamla stan och Riddarholmen skulle förvärras ytterligare.

I det förslag till Översiktsplan för Stockholms stad som nyligen varit ute på remiss anges att Nya Slussen klarar en lokal höjning av havsnivån i Saltsjön om 50 cm. En utredning från Vattenfall, Rapport U13:04 Hydrauliska modellförsök Slussen 2013-06-27 visar emellertid att tunnelbanebrons grundläggning på en grusvall skulle störa utloppet vid högvatten i Mälaren och tvinga upp Mälarens nivå 60 cm extra vid höga flöden. Denna utredning har varit hemligstämplad fram till nyligen. Till detta kommer att kraften i klimatförändringen fått SMHI att börja ompröva sina tidigare prognoser för framtida havsnivåhöjningar, som kommer att inträffa tidigare än beräknat.

Den enda rimliga lösningen är att förlägga tunnelbanan vid Gamla stan i en tunnel. Stockholms stad och SL har fått en i planeringssammanhang unik utredningsstudie om hur en nedgrävning av tunnelbanan i detta läge skulle kunna genomföras med samma teknik och tillvägagångssätt som Citybanans jämförbara tunneldragning i Riddarfjärden. Den har utförts av Svante Forsström, som var expert i Riddarholmskommittén och flera professorer vid KTH, bland annat Bo Göran Hellers och Klas Cederwall. Den skulle även öppna för en väsentligt mer kostnadseffektiv och funktionell gestaltning av Slussen.

Värnandet av den historiska miljön vid Gamla stan och Riddarholmen går här hand i hand med rationella övervägningar i trafikplaneringen. Vi vädjar till Stockholms stad att planera för framtiden istället för att låsa fast förlegade trafiklösningar mitt i stadens medeltida kärna.

Gräv ned tunnelbanan vid Gamla stan, vilket skapar möjligheten att gräva ned Centralbron och befria Tegelbacken och Norrmalms front mot vattnet vid Riddarfjärden från all trafikspaghetti.

Jernhusen AB

Jernhusen AB:s yttrande daterat den 5 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Jernhusen har med intresse tagit del av innehållet i motionen om att lägga ned Centralbron i en tunnel. Vi har också tagit del av det visionsförslag som Moderaterna låtit Utopia Arkitekter ta fram.

Jernhusen har under många år tittat på förutsättningarna för en utveckling av Centralstationen och en överdäckning av delar av spårområdet. I det pågående planärendet (Dp 2016-17154) utreds förutsättningarna för en full överdäckning mellan Vattugatan i söder till Kungsbron i norr. Arbetet sker i nära samverkan med Trafikverket och Länsstyrelsen, då det påverkar riksintresset kommunikation respektive Stockholms innerstad med Djurgården.

Överdäckning och ny bebyggelse runt Centralstationen bedöms kunna ge regionen upp till 50 000 nya jobb (Källa: Buro-Happold) och starkt bidra till utvecklingen av Stockholms tillväxt. stationsnära stadsutveckling innebär också minskade utsläpp av växthusgaser, upp till fem gånger mindre jämfört med att bygga på andra platser utan samma närhet till kollektivtrafik.

För Jernhusen och Stockholm är det av stor vikt att detta planarbete kan bedrivas tidseffektivt. Detta då Citybanans öppnande medför att det under ett antal år finns en överkapacitet på bangården. Denna överkapacitet är nödvändig att utnyttja för vissa konstruktionsåtgärder, i syfte att skapa minimala störningar i tågtrafiken.

Då den regionala trafiken stadigt ökar så kommer avstängningar av bangården framöver att bli allt mer komplicerade och orsaka störningar på tågtrafiken. Det är därför av stor vikt att detta "tidsfönster" kan utnyttjas maximalt.

Synpunkter på motionen

Jernhusen är positiva till att mängden biltrafik minskar i Stockholm. Vi strävar i vårt arbete att attrahera fler att åka kollektivt. Det gör vi genom att skapa trevliga och effektiva bytespunkter, samt att utveckla stationernas närområde så att fler människor trivs där och vill arbeta och bo i kollektivtrafikenära lägen. Jernhusen har därför inget principiellt emot motionens förslag att utreda förutsättningarna att förlägga biltrafiken över Centralbron i en tunnel, i syfte att utveckla området vid Tegelbacken.

Motionen ger samtidigt uttryck för önskemål om en ny entrehall i trä och glas över befintliga spår. I pågående Dp-arbete för Centralstationsområdet kommer en ny stor entrehall vara en central del av utvecklingen av området. Den är dock planerad att ligga en våning ovanför spåren, med huvudentre mot Klarabergsgatan (likt dagens nuvarande övre hall), och vara sammanlänkad med den nuvarande centralhallen. Utformning och innehåll är i sin linda, men vi ser framför oss att kunna erbjuda en kraftigt förbättrad miljö och gestaltning och ett ännu bredare serviceutbud till resenärer och övriga besökare jämfört med idag.

Jernhusen ser inte riktigt potentialen i ett stort glastak över dagens perrong miljö.

Den senare ägs och styrs dessutom helt av Trafikverket Jernhusen tror också att tillkommande funktioner ovanpå en ny centralhall kan vara mycket berikande för Stockholm, exempelvis en stor publik grön terrass som ger möjlighet att njuta av utsikten över vattnet. En ny centralhall i nivå med Klarabergsgatan och Nils Ericson plan ger samtidigt goda förutsättningar att skapa naturliga länkar mot omgivningen. Dessa kan i en framtid lätt anpassas till en omgivning med förändrad infrastruktur för bilar.

Sammanfattning

Jernhusen har sammanfattningsvis inget principiellt emot motionens förslag att minska biltrafiken genom att förlägga biltrafiken på Centralbron i en tunnel. Vi vill dock samtidigt understryka vikten av att en eventuell kommande utredning i frågan inte påverkar tidplanen negativt för överdäckningen av Centralstationsområdet, vilken är starkt beroende av att kunna utnyttja nuvarande tidsfönster gällande bangården. Jernhusen är övertygad om att denna överdäckning, inkl. ny centralhall, starkt kommer att bidra till att öka områdets attraktivitet och stärka de kvaliteter som motionen eftersträvar.

Trafikverket

Trafikverkets yttrande daterat den 28 september 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Centralbron är en del av det primära vägnätet och av riksintresse för kommunikationer. Detta vägnät, identifierat i regional samverkan (med bl.a. Trafikkontoret), bedöms viktigt för den regionala framkomligheten. Samverkan är formaliserad i en överenskommelse där principer för funktionalitet är beskrivna som till stora delar är kopplade mot framkomlighet och minimering av störningar.

En nedgrävning av Centralbron studerades i samband med att frågan om Tredje spåret var aktuell och förekom då i förhandlingarna kring överenskommelser avseende infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen. I och med att finansieringen och beslut om byggande av Citybanan blev klart, så har varken Tredje spåret eller nedgrävningen av Centralbron ansetts vara aktuella. Dock visade tidiga skisser på tekniska lösningar att det var svårlöst och dyrt.

Principiellt är Trafikverket inte emot en förstudie om att lägga ned Centralbron men anser att i ett första skedet bör en sammanställning av befintlig kunskap göras. Ett avstamp i tidigare analyser bör göras inledningsvis för att bedöma rimligheten och möjligheten med att starta upp en mer omfattande studie.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) enligt följande.

Vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen och att därutöver anföra:

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför är det väsentligt att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp. Vidare skulle ett genomförande av förslaget minska trafik och buller i innerstaden samt öka framkomligheten för andra trafikslag. Det är glädjande att exploateringskontoret delar denna ståndpunkt.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Joakim Larsson m.fl. (alla M), Björn Ljung (L) och Erik Slottner (KD) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka motionen, samt att därutöver anföra följande:

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför är det väsentligt att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas upp. Vidare skulle ett genomförande av förslaget minska trafik och buller i innerstaden samt öka

framkomligheten för andra trafikslag. Det är glädjande att stadsbyggnadskontoret delar denna ståndpunkt.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (alla M), Patrik Silverudd (L) och Karin Ernlund (C) enligt följande.

1. Att bifalla motion (2017:27) av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) om att lägga ned Centralbron i en tunnel.
2. Att därutöver anför följande:

Vi tar fasta på att stockholmarna värdesätter kombinationen av en tät levande stad och grönområden av hög kvalitet. City lider än idag av de storskaliga trafiklösningar som genomfördes i modernismens namn under mitten av förra seklet. Dåtidens omfattande rivningar och betongkultur med brutala trafikleder mitt i city har skapat sår i staden. Betong och motorväg dominerar istället för Stockholms vattenlinje som skulle kunna framträda. Därför är det väsentligt att den del av Centralbron som hanterar biltrafiken läggs ned i en tunnel, vilket skulle skapa ytor för nya bostäder längs Klara Strand frigörs och att Riddarholmskanalen åter kan öppnas. Tyvärr är det uppenbart av svaret att trafikkontoret inte förstått att förslaget inte skulle innebära att Centralbron skulle ha samma sträckning som idag, utan att andra alternativ skulle utredas. Vidare skulle ett genomförande av förslaget minska trafik och buller i innerstaden samt öka framkomligheten för andra trafikslag. Vi yrkar därför bifall till motionen.