

PM Rotel II (Dnr KS 2019/1817)

En strategi för Stockholms broar

Skrivelse av Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Skrivelsen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Föredragande borgarrådet Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet) anser att en brostrategi för Stockholm bör tas fram i syfte att staden ska kunna arbeta metodiskt med utveckling av nya broar och med renovering av gamla. Med en strategi för stadens broar kan den pågående snabba utvecklingen ses i ett sammanhang och välavvägda beslut tas om broarnas framtid. Stockholm kan bli ledande i brobyggande och sammanföra tekniska och ekonomiska värden med sociala och estetiska värden.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara på skrivelsen och har underremitterat skrivelsen till dotterbolaget Stockholms Hamn AB som även de avstår från att svara.

Stadsledningskontoret ställer sig tveksamt till behovet av en särskild brostrategi som ska göra Stockholm till ledande inom brobyggande men delar Skönhetsrådets uppfattning om att det finns ett stort upprustningsbehov för flertalet av stadens befintliga broar.

Exploateringsnämnden ser positivt på att Skönhetsrådet tycker att brofrågan är viktig och lyfter fram att broar möjliggör sammankoppling mellan stadens olika delar.

Stadsbyggnadsnämnden anser att det är bra att Skönhetsrådet uppmärksammar stadens broas gestaltning och broarnas betydelse för stadsmiljön men anser inte att det behövs en särskild strategi.

Trafiknämnden anser att det inte finns något behov av ett nytt dokument med en brostrategi då arbetet med stadens broar tar i beaktning de punkter som förslaget nämner.

Mina synpunkter

Stockholm är och ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt. Det är positivt att Skönhetsrådet uppmärksammar stadens broar och broarnas

betydelse för stadsmiljön och vikten av att medverka till att stadens broar ges en hög arkitektonisk kvalitet som samspelar med stadsbilden. Varje broprojekt har särskilda förutsättningar och utmaningar. Att en generell brostrategi kommer att kunna ge den vägledning som behövs i specifika projekt bedöms som mindre sannolikt. Det kan finnas behov av en ökad samverkan inom staden kring broarnas gestaltning. Dock bedöms antalet broar som för lågt för att en särskild strategi skulle behövas. Frågan om gestaltning bör istället hanteras inom varje enskilt projekt så att hänsyn kan tas till omgivande skala och bebyggelse. Den kommande byggnadsordningen kommer att kunna ge övergripande vägledning.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelsen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i promemorian.

Stockholm den 15 april 2020

JOAKIM LARSSON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse om förslag till strategi för Stockholms broar från Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) enligt följande.

Frågan om en strategi för Stockholms olika broar är intressant, samtidigt som Vänsterpartiet anser att uppförande av en enskild bro måste avgöras från fall till fall. En tydligare prioritering av gång- och cykelbroar är dock vällovligt och som också tas upp av Skönhetsrådet. Den gång- och cykelbro som i detaljplanen för Slussen ska löpa längs med tunnelbanespåret, och som tidigare initierades av Vänsterpartiet i olika förslag till beslut, och som nu dessutom blir verklighet, är ett gott exempel på förbättringar genom brolösningar för fotgängare och cyklister i staden. Vänsterpartiet vill även framhålla fördelarna med att utforma broar som så kallade ekodukter, det vill säga säkra passager över motorleder för både djur och i viss mån även för växter. Ekodukter kan med fördel utformas så att de även fungerar för gångtrafikanter och cyklister, men har som främsta funktion att underlätta för djur att passera motorleder, främja biologisk mångfald och minska risken för viltolyckor.

Remissammanställning

Ärendet

Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet) anser att en brostrategi för Stockholm bör tas fram i syfte att staden ska kunna arbeta metodiskt med utveckling av nya broar och med renovering av gamla. Med en strategi för stadens broar kan den pågående snabba utvecklingen ses i ett sammanhang och välavvägda beslut tas om broarnas framtid. Stockholm kan bli ledande i brobyggande och sammanföra tekniska och ekonomiska värden med sociala och estetiska värden.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB avstår från att svara på skrivelsen och har underremitterat skrivelsen till dotterbolaget Stockholms Hamn AB som även de avstår från att svara.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Skönhetsrådet anser att en brostrategi för Stockholm bör tas fram i syfte att staden ska kunna arbeta metodiskt med utveckling av nya broar och med renovering av gamla. Med en strategi för stadens broar kan den pågående snabba utvecklingen ses i ett sammanhang och välavvägda beslut tas om broarnas framtid. Stockholm kan bli ledande i brobyggande och sammanföra tekniska och ekonomiska värden med sociala och estetiska värden.

Rådet menar att strategin bör beröra följande fyra frågor; framtida broar, lärdomar av nya broar, rivningshotade broar samt gamla misstag. Enligt Skönhetsrådet är det en huvudfråga för en brostrategi hur Strömbro kan ersättas. En möjlighet som föreslås är att anordna en idé tävling för hur en ny elegant Strömbro, enbart för gång- och cykeltrafik, kan gestaltas.

Rådet anser att gång-, cykel- och kollektivtrafikstråket från Kungsträdgården över Strömmen och Skeppsbron till Södermalm är en stor stadsbyggnadsuppgift som bara kan lösas innan nya Slussen är invigd.

I kommunfullmäktiges budget för 2020 framgår målsättningen att staden ska arbeta utifrån inriktningen att Stockholm ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt. Berörda nämnder och bolagsstyrelser har i uppgift att säkerställa ett hållbart samhällsbyggnad och att målet om 140 000 bostäder till 2030 med tillhörande infrastruktur och samhällsservice uppfylls. Nämnderna ska bidra till att skapa fysiska strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt och som minskar transportbehovet.

Stadsledningskontoret ställer sig tveksamt till behovet av en särskild brostrategi som ska göra Stockholm till ledande inom brobyggande. Det är inte mycket som talar för att Stockholm står inför en period av att bygga ett större antal nya broar, även om de exempel som Skönhetsrådet anför som förslag på nya broar inte ska förkastas utan vidare. Däremot är behovet av upprustning av de befintliga broarna betydande. Varje broprojekt står inför sina speciella utmaningar och kontoret bedömer det som mindre sannolikt att en brostrategi kan ge behövlig vägledning i de avvägningar som kan behöva göras.

Trafiknämnden har bland annat att ta hänsyn till det totala trafikbehovets utveckling. Detta gäller även Strömbrons framtid. Trafiknämnden fick i kommunfullmäktiges budget för 2019 i uppdrag att ”tillsammans med Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB utreda förutsättningar för Skeppsbron med bättre vistelseytor, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet”. I verksamhetsberättelsen för 2019 rapporterar trafiknämnden att man avser att rapportera om detta uppdrag under våren 2020.

Stadsledningskontoret instämmer med Skönhetsrådet vad gäller betydelsen av erfarenhetsåterföring, som bör ske på ett väl strukturerat sätt för maximal effekt. Att uppföljning och erfarenhetsåterföring ska ske framgår av stadens investeringsstrategi med tillhörande tillämpningsanvisningar som nämnder och bolagsstyrelser följer. På så sätt sker en uppföljning och erfarenhetsåterföring löpande.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att skrivelsen anses besvarad med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 följande.

Exploateringsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret har ombetts inkomma med synpunkter till kommunstyrelsen på förslaget om att staden ska ta fram en strategi för Stockholms broar. Det är Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet) som vill att kommunfullmäktige ska uppdra åt sina förvaltningar att ta fram en sådan strategi.

Skönhetsrådet anser att med anledning av den snabba utveckling som nu sker så ska broars framtid ses i ett sammanhang och välavvägda beslut kring dessa tas. Gamla broar kan ifrågasättas och nya broar planeras. Särskilt ser Skönhetsrådet att en huvudfråga för en brostrategi kan vara hur den tillfälliga Strömbro kan ersättas och att en tävling för en ny Strömbro med bara gång- och cykeltrafik kan genomföras. Med en brostrategi skulle staden kunna arbeta metodiskt för framtiden med utveckling av nya broar och renovering och även rivning av gamla broar.

Vidare anser Skönhetsrådet att en brostrategi bör tas fram och beröra fyra frågor:

1. Hotade broar. Flera broar är hotade då de inte underhållits tillräckligt. Exempel på dessa är Gamla Lidingöbron som har beslutats rivas, och för närvarande utreds bl.a. Danviksbrons och Liljeholmsbrons framtid. En strategi behöver belysa de värden som dessa broar har och redovisa vilket resultatet blir om de ersätts.

2. Gamla misstag. Strömbro är avstängd för biltrafik under Slussenprojektet. Då denna bro byggdes som en tillfällig bro bör man nu ta tillfället i akt och se över om bron kan rivas och eventuellt ersättas av en gång- och cykelbro efter arkitekttävling. Detta kan vara ett första steg till att även se över den mycket mer komplicerade frågan att riva Centralbron.

3. Lärdomar av nya broar. Flera nya broar har uppförts på senare tid, exempelvis Alviksbron, Husarviksbron m fl. En brostrategi bör utreda vilka framgångsfaktorerna varit vid lyckade nya broar och vad som fungerat mindre väl i de nya projekten.

4. Framtida broar. I ÖP 2018 är ett av målen att koppla samman stadens delar. Skönhetsrådet tycker att denna strategi bör ligga till grund för den kommande brostrategins framtidskapitel. 2000-talets broar bör främst fokusera på gång- och cykeltrafik. En viktig

koppling är en aldrig utförd bro mellan Södermalm och Hammarby sjöstad. Andra tänkta brolägen kan vara mellan Ulvsunda och Solna strand och mellan Nockeby och Bredäng. Avslutningsvis anser Skönhetsrådet att en kommande strategi för stadens broar kan göra Stockholm ledande i brobyggande och sammanföra tekniska, ekonomiska, sociala och estetiska värden.

Exploateringskontoret ser positivt på att Skönhetsrådet tycker att brofrågan är viktig och att broar möjliggör länkning och sammankoppling mellan stadens olika delar.

Exploateringskontoret anser att nya broar ska underlätta för ny exploatering och inte hindra sådan. Vid byggande av nya broar och borttagande av gamla broar måste man noggrant undersöka vilka konsekvenser det kan få ur ett fastighetsekonomiskt och ett exploateringsmässigt perspektiv och samtidigt beakta andra frågor såsom trafik, konstruktioner, stadsmiljö mm.

Exploateringskontoret föreslår att nämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Santesson (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 februari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret har mottagit en remiss från kommunstyrelsen gällande att Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet) anser att kommunfullmäktige ska uppdra sina förvaltningar att ta fram ett förslag på en strategi för Stockholms broar. Sista svarsdatum är den 18 februari, men nämnden har begärt och fått förlängd remisstid till den 21 februari. Övriga remissinstanser är bland annat de tekniska nämnderna samt Stockholms Stadshus AB.

Sett över århundranden har brobyggande varit en av stadens viktigaste stadsuppgift. Genom nya förbindelser har staden kunnat växa in i nya områden. Idag står staden mitt uppe i en stark expansionsfas och med anledning av det anser Skönhetsrådet att kommunfullmäktige ska uppdra till stadens förvaltningar att ta fram ett förslag till en brostrategi så att välvägd beslut kan tas om broarnas framtid. Skönhetsrådet anser att brostrategin bör beröra följande fyra frågor:

- Hotade broar
- Gamla misstag
- Lärdomar av nya broar
- Framtida broar

Skönhetsrådet anser att en huvudfråga bör vara hur den tillfälliga Strömbron kan ersättas. Vidare anser Skönhetsrådet att översiktsplanens övergripande mål om att koppla samman stadens delar bör ligga till grund samt att strategin bör fokusera på gång- och cykeltrafik. Skönhetsrådet menar även att en strategi på nytt kan göra Stockholm ledande i brobyggande och sammanföra såväl tekniska och ekonomiska värden med sociala och etiska.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är bra att Skönhetsrådet uppmärksammar stadens broar och broarnas betydelse för stadsmiljön. Kontoret är positiva till att medverka till att stadens broar ges en hög arkitektonisk kvalitet som samspelar med stadsbilden. Det finns

behov av ökad samverkan inom staden kring broarnas gestaltning eftersom dessa inte prövas inom Plan- och bygglagen. Kontoret ser däremot inte något behov av en särskild strategi för broarnas gestaltning eftersom det handlar om ett fåtal broar. Frågan bör istället hanteras bro för bro, och i sitt sammanhang utifrån stadens olika skalor och där kommande byggnadsordning ger övergripande vägledning.

Strömbrons ersättning är en intressant fråga men måste vägas mot andra investeringar i stadens infrastruktur samt dess trafikala funktioner.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på missen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 februari 2020 följande.

Trafiknämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Trafiknämnden har fått en remiss från kommunstyrelsen gällande ett förslag från Skönhetsrådet att ”kommunfullmäktige bör uppdra till stadens förvaltningar att ta fram en brostrategi så att den snabba utveckling som nu sker ses i ett sammanhang och att välavvägda beslut tas om broarnas framtid”.

Trafikkontoret ser positivt på att skönhetsrådet uppmärksammar stadens broar och broarnas betydelse för stadsmiljön. Trafikkontoret arbetar idag aktivt med broarnas estetik och är positiva till samverkan med alla intressenter för stadens broar i arbetet med dess utveckling. Kontoret anser dock att det ej finns något behov av ett nytt dokument med en brostrategi då kontorets arbete med broar idag redan tar i beaktning de punkter som förslaget nämner.

Trafikkontoret vill också poängtera vikten av att säkra broarnas funktion med fokus på bärighet, beständighet och att det ska vara samhällsekonomiskt hållbart. Vidare vill kontoret också belysa att en stor del av brobeståndet har uppnått eller uppnår inom kort sin tekniska livslängd, upptill 25 % av beståndet år 2035. Därmed riskerar dessa broar att behöva omfattande renoveringar eller bli utbytta för att fortsatt uppfylla sin funktion. I och med detta kommer kontoret att sträva efter mer samverkan med berörda sakkunniga och andra intressenter för att få till en så bra utveckling av stadens brobestånd som möjligt för stadens framtid.

Trafiknämnden har fått en remiss från kommunstyrelsen gällande ett förslag från Skönhetsrådet att ”kommunfullmäktige bör uppdra till stadens förvaltningar att ta fram en brostrategi så att den snabba utveckling som nu sker ses i ett sammanhang och att välavvägda beslut tas om broarnas framtid”. Speciellt efterfrågas att en sådan brostrategi bör inkludera ”hur den tillfälliga Strömbron kan ersättas”.

Skönhetsrådet anser att en sådan brostrategi bör beröra följande fyra frågor:

- Hotade broar
- Gamla misstag
- Lärdomar av nya broar
- Framtida broar

Skönhetsrådet anser att en sådan strategi för stadens broar på nytt kan göra Stockholm ledande i brobyggande och sammanföra såväl tekniska och ekonomiska värden med sociala och estetiska.

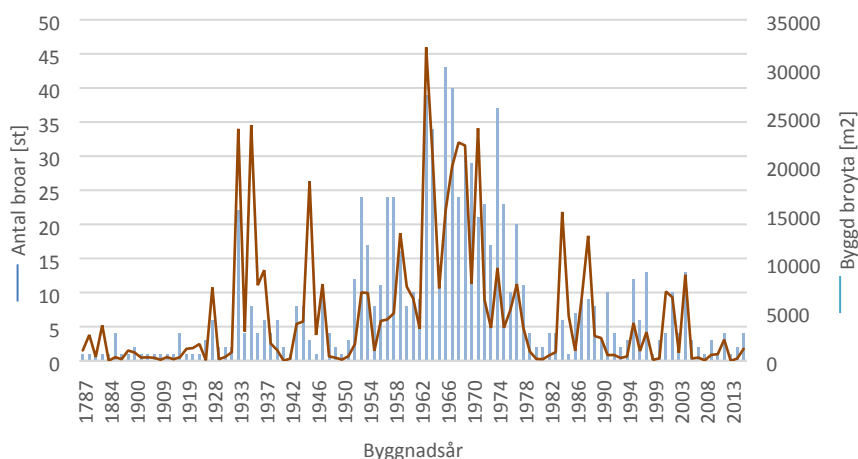
Trafiknämndens yttrande har fått förlängd svarstid och ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast 2020-02-21.

Nuläge för stadens broar

Utbyggnaden av stadens broar har i huvudsak skett innan 1980. Det finns två perioder med mycket hög byggnationstakt, en under 1930-talet och en under 1960- och 70-talen, se *Figur 1*.

Förväntad teknisk livslängd för broarna är beroende på hur de är dimensionerade samt vald drift- och underhållsstrategi. Generellt har broar konstruerade före 1994 en dimensionerad livslängd på ≤ 80 år. Broar som konstruerats efter 1994 har en förväntad livslängd på 80-120 år vid korrekt utförd underhåll. Idag är knappt 15 procent av stadens broar yngre än 30 år, och fordrar därför nu inga reinvesteringsåtgärder. Konstruktioner som befinner sig mellan 30-50 år uppgår till cirka 30 procent av beståndet och de över 50 år till cirka 55 procent varav ca 10 procent är över 80 år.

År 2035 kommer denna bild att ha förändrats markant då hela det stora antalet broar som byggdes på 1960- och 70-talen passerat 50 år och de stora ytorna av bro som byggdes innan 1950-talet passerat över 80 år. Detta indikerar att många broar inom en 15-årsperiod kommer att behöva reinvesteringar i form av tätskiktbyten och kantbalksreparationer som ofta behövs efter 30 till 50 år. Det visar också att en stor del av brobeståndet har uppnått sin tekniska livslängd och därmed behöver omfattande renoveringar eller bli utbytta för att fortsatt uppfylla sin funktion.



Figur 1- Åldersstruktur stadens broar

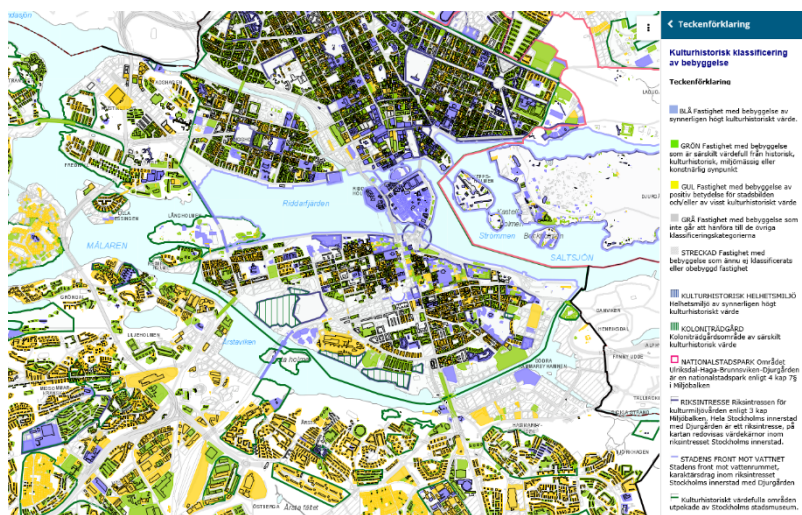
Generell synpunkt kring förslaget

Trafikkontoret ser positivt på att skönhetsrådet uppmärksammar stadens broar och broarnas betydelse för stadsmiljön. Trafikkontoret arbetar idag aktivt med broarnas estetik och är positiva till samverkan med alla intressenter för stadens broar i arbetet med dess utveckling. Kontoret anser dock att det ej finns något behov av ett nytt dokument med en brostrategi då kontorets arbete med broar idag redan tar i beaktning de punkter som förslaget nämner.

Trafikkontoret vill också poängtera vikten av att säkra broarnas funktion med fokus på bärighet, beständighet och att det ska vara samhällsekonomiskt hållbart. Dessa delar vägs samman med det kulturella och estetiska värdena som byggnadsverken har vid beslutsfattande kring dess framtid. I denna sammanvägning är det dock viktigt att ha fokus på och som prioritet att säkerställa att broarnas bärförmåga, stadga och beständighet inte utgör någon risk för människors liv och hälsa, risk för avsevärd ekonomisk skada eller risk för betydande miljöpåverkan.

Synpunkt och status kring punkten hotade broar

När trafikkontoret idag arbetar med reinvesteringar av en bro används Stadsmuseets karta med kulturhistoriska klassificeringar som en grund för en värdering av dess kulturhistoriska värde, se *Figur 2*. Utifrån denna görs sedan en bedömning kring vilket ytterligare arbete som behöver göras för att göra en korrekt värdering av hur projektet går vidare. Som exempel utfördes för Norra Danviksbron en antikvarisk förundersökning av Stadsmuseet inför inriktningsbeslutet som togs i trafiknämnden 2019-12-12 med inriktning på alternativet ”Totalrenoverad bro” med målsättningen att bron så långt det är möjligt får behålla sina utpekade värdebärande karaktärsdrag.



Figur 2 - Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering

Synpunkt och status kring punkten gamla misstag

Under punkten gamla misstag pekas Strömbron ut som en bro som bör tas bort och ersättas av en gång- och cykelbro. Trafikkontoret är skeptiska till detta förslag. I dagsläget planerar kontoret att utvärdera det totala trafikbehovet i snittet mellan Gamla Stan och Norrmalm i samband med teknisk utredning av Vasabron. I dagsläget ses Strömbron som det bästa alternativet i snittet för kollektivtrafik och tyngre trafik men detta beror även på resultatet av utredningen av Vasabron. Idag är Vasabron begränsad till en bruttovikt på 12 ton vilket gäller även för Stallbron och Riksbron. Norrbron är med sin konstruktion inget alternativ för tyngre trafik och har idag ett begränsat tillåtet axeltryck på 8 ton.

Kontoret arbetar även just nu, på uppdrag av kommunfullmäktige, med en ”Utredning av förutsättningarna för utveckling av Skeppsbron med bättre vistelseytor, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet, i samarbete med Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkering AB”. Arbetet med denna förstudie handlar bl.a. om att se över vilken typ av trafikfunktion som Skeppsbron ska ha när Slussen står klar.

Synpunkt kring punkten lärdomar av nya broar

Detta anser kontoret är en mycket bra punkt som kan visas mer fokus framöver i arbetet med utvecklingen av stadens broar. Erfarenhetöverföringar och utvärderingar är mycket viktigt och är ett prioriterat område inom trafikkontoret. Det kan dock vara utmanande att få till på ett bra sätt i praktiken och arbetet kan alltid förbättras med mer samverkan mellan olika berörda parter. Kontoret har gärna framtida samverkan med skönhetsrådet i denna fråga. Det pågår just nu många stadsutvecklingsprojekt i staden som drivs av stadsbyggnadskontoret och/eller exploateringskontoret. Exempel är pågående programarbete kring Lövholmen och alla fastigheter i norra Liljeholmshamnen intill Liljeholmsbron. I det arbetet deltar även trafikkontoret för att säkerställa och samordna att kommande renovering eller utbyte av

Liljeholmsbron inkorporeras på ett genomtänkt sätt i arbetet med programmet och kringliggande stadsutvecklingsprojekt. Trafikkontoret är också delaktigt i arbetet med "Söderstaden" och "Nordöstra Sjöstaden" m.fl. och kommer att titta närmare på och fortsätta utreda kopplingar mellan Södermalm och söderut enligt förslag som skönhetsrådet nämner.

Värt att nämna är också att ett av stadens åtagande enligt Sverigeförhandlingen är att anlägga en "Cykelbro Gamla stan-Tegelbacken, breddning förbi Riddarholmen, flytbro vid Centralbron, totalt 0,52 km", vilket ska vara klart senast 2026. I Sverigeförhandlingen står också: "Cykelobjekt Liljeholmsbron- åtgärder för bättre framkomlighet i stråket", vilket ska vara klart senast 2020.

Kontorets utredningsarbete med kopplingen Gamla stan- Tegelbacken pågår. Kontoret arbetar också med en uppdatering av cykelplanen och även i det arbetet tittar kontoret på framtida och strategiskt viktiga gång- och cykelkopplingar över olika vatten i staden.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom (V) enligt följande.

Frågan om en strategi för Stockholms olika broar är intressant, samtidigt som Vänsterpartiet anser att uppförande av en enskild bro måste avgöras från fall till fall. En tydligare prioritering av gång- och cykelbroar är dock vällovligt och som också tas upp av Skönhetsrådet. Den gång- och cykelbro som i detaljplanen för Slussen ska löpa längs med tunnelbanespåret, och som tidigare initierades av Vänsterpartiet i olika förslag till beslut, och som nu dessutom blir verklighet, är ett gott exempel på förbättringar genom brolösningar för fotgängare och cyklister i staden. Vänsterpartiet vill även framhålla fördelarna med att utforma broar som så kallade ekodukter, det vill säga säkra passager över motorleder för både djur och i viss mån även för växter. Ekodukter kan med fördel utformas så att de även fungerar för gångtrafikanter och cyklister, men har som främsta funktion att underlätta för djur att passera motorleder, främja biologisk mångfald och minska risken för viltolyckor.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Santesson (V) enligt följande.

Frågan om en strategi för Stockholms olika broar är intressant, Vänsterpartiet delar dock kontorets syn, dvs. att varje bro måste avgöras från fall till fall. En tydligare prioritering på gång- och cykelbroar är dock vällovligt och som också tas upp av Skönhetsrådet. Den gång- och cykelbro som i detaljplanen för Slussen ska löpa längs med tunnelbanespåret, och som tidigare initierades av Vänsterpartiet i olika förslag till beslut, och som nu dessutom blir verklighet, är ett gott exempel på förbättringar genom brolösningar för fotgängare och cyklister i staden.