

**Handläggare**  
Henrik Söderström  
08-508 263 75  
Kristofer Rogers  
08-508 260 22**Till**  
Trafiknämnden  
2022-05-12

## Cykel, Riddarholmskanalen. Genomförandebeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande för projekt Cykel, Riddarholmskanalen och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet Cykel, Riddarholmskanalen till en investeringsutgift om 82 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden godkänner att trafikkontoret fortsätter planering för projektet upp till 3 mnkr till dess att kommunfullmäktige godkänt genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Växel 08-508 27 200  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

### Sammanfattning

Det är viktigt för stadens fortsatta tillväxt och attraktivitet att skapa bättre tillgänglighet med alla färdmedel utifrån framkomlighetsstrategin. Kopplingen mellan Slussen och Tegelbacken längs Gamla Stans västra strand utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk. Upp emot 15 000 cyklister passerar sträckan

dagligen men trafikmiljön för människor som cyklar har stora brister vad gäller säkerhet, komfort och framkomlighet. Då utredningsområdet är beläget i Stockholms historiska kärna med höga kulturvärden behöver cykelinfrastruktur placeras och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.

Trafikkontoret föreslår en breddning av cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan. Norr och väster om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelstråket och en förbättring av dagens snäva kurvor. Längs Riddarholmskanalen föreslås en breddning av kajens låga del söder om Riddarhuset. Breddningen föreslås ske genom att en konsol anläggs på befintlig kaj. Det äldre landfäste från tidigare bro, som skapar dagens trånga passage, föreslås tas bort. I och med detta föreslås även mindre justeringar uppe på Munkbron i korsningen med Riddarholmsbron.

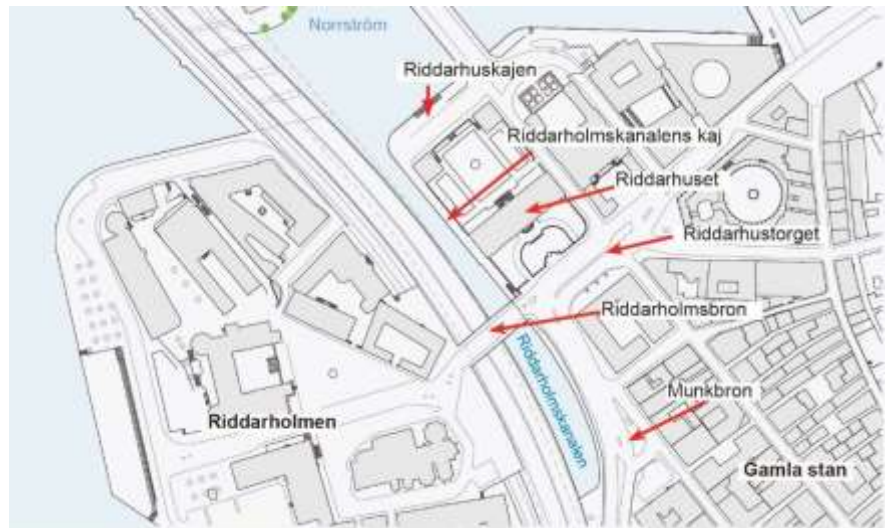
På Munkbron mellan Riddarholmskanalen och Gamla Stans tunnelbanestation föreslås att cykelbanan breddas genom att antalet körfält i södergående riktning minskas från två till ett lokalt men breddas upp till två igen strax innan Gamla Stans tunnelbanestation.

Belysningen längs sträckan förbättras bland annat genom belysning i raket längs konsolen, längs muren mot Munkbron, valven längs muren, under Riddarholmsbron och längs Centralbron. Den slitna platsbildning som finns söder om Riddarholmskanalen föreslås byggas om, få bättre belysning och nyplanterade träd. Längre söderut längs Munkbron föreslås att cykelbanan breddas och att en pelare från centralbron som tidigare bar upp en trappa, tas bort. Detta då pelaren kommer att hamna i vägen för den nya cykelbanan.

Kontoret föreslår att trafikinämnden beslutar om genomförande av Cykel Riddarholmskanalen till en investeringsutgift av 82 mnkr.

## **Bakgrund**

Stockholms placering på öar koncentrerar människors resor 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 via Munkbron och ett mot Kungsträdgården via Skeppsbron.



*Bild 1. Översiktsskarta, byggnader, byggnadsverk och platser*

Längs det primära stråket på västra sidan av Gamla Stan, mellan Slussen och Tegelbacken, sker upp emot 15 000 cykelresor dagligen men trafikmiljön för människor som cyklar har stora brister, framförallt utrymmesmässigt. Dagens lösning upplevs som otrygg och är olycksdrabbad samtidigt som det är svårt att cykla om varandra på ett tryggt och säkert sätt.

Projektområdet 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 förbättrad cykelbana behöver därför passas in och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.

I maj 2020 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för projektet. Flera alternativa sträckningar för cykeltrafiken förbi västra sidan av Gamla Stan studerades inför inriktningsbeslutet. Grundförutsättningen för de alternativa sträckningarna har varit att restiden inte ska öka samt att det ska kunna gå att uppnå tillräcklig bredd för det stora antalet personer som dagligen väljer denna väg. Kontoret har inte heller velat påverka gångtrafik, busstrafik eller nyttotrafik negativt.

Den sträckning som bedömdes som mest lämplig och genomförbar var den befintliga längs Munkbron och Riddarholmskanalen. Några av de förslag som inte bedömdes uppnå dessa mål och förutsättningar och därför avvisats var cykelstråk längs Stora Nygatan, över Riddarholmen via Arkivgatan, längs Centralbron och omstrukturering av Riddarhusgränd och/eller Rådhusgränd. Det

som dessa alternativ har gemensamt är att de påverkar gående och/eller buss- och nytto/motorfordonstrafik negativt. Inte heller ger de någon fördel för cykeltrafiken. Exempelvis är Riddarhusgränd, som endast är 9 meter bred mellan fasaderna, en viktig länk för gående och bildar entré till Gamla Stan. Den är också viktig för kollektivtrafiken och är en del av huvudgatanätet. Kontoret vill inte försämra för gångtrafik, kollektivtrafik eller nyttotrafik på Riddarhusgränd.

Bedömningen är att kontorets förslag är det alternativ som bäst uppnår en balanserad helhetslösning för samtliga trafikslag. Cykelstråkets koppling mellan Riddarhuskajen och Tegelbacken utreds i två separata projekt, där både en ny gång- och cykelbro samt en upprustning och breddning av den befintliga Vasabron ingår. Dessa uppdrag ingår inte i detta projekt men är förenliga med de åtgärdsförslag som föreslås.

Sedan inriktningsbeslutet har kontoret arbetat vidare för att förslaget så långt som möjligt ska minimera påverkan på kulturmiljö och värden förknippade med platserna i området.



*Bild 2. Alternativa sträckningar som studerats i tidigare skeden.*



*Bild 3 Den studerade sträckan, cykelpendlingsstråket på västra sidan av Gamla Stan.*

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Kontoret har haft kontakt med och föredragit ärendet för Stadsmuseet och Skönhetsrådet. Kontoret har sökt och erhållit tillstånd för vattenverksamhet av Länsstyrelsen.

### Mål och syfte

Cykelstråket längs Gamla Stans västra strand är en av de sträckor i Stockholm och i Sverige där flest människor cyklar en vanlig vardag. Trots detta finns stora brister i utformningen vilket bidrar till framkomlighetsproblem, trafiksäkerhetsproblem och problem med tryggheten för alla de människor som cyklar den här vägen. Sträckan uppfyller inte de rekommenderade utformningskriterier som anges i stadens cykelplan

Målet med förslaget är att

- anlägga cykelinfrastruktur enligt rekommendationerna i stadens cykelplan. Hänsyn ska tas till övriga trafikslag, särskilt gående och kollektivtrafik. Hänsyn ska även tas till riksintresset Stockholms innerstad och dess vattenspeglar.

Syftet är att förslaget ska innebära

- bättre framkomlighet för dem som cyklar.
- bättre trafiksäkerhet, komfort och trygghet för dem som cyklar.

- minimerad påverkan på den kulturhistoriska miljön.

I stadens cykelplan pekas ett primärt nät för cykel ut och hur detta ska utformas. På sträckor där många människor cyklar (över 10 000 cyklister/dygn) eftersträvas en bredd om 4,5 meter för dubbelriktade cykelbanor. Den studerade sträckan är ett av de stråk i staden som har mycket höga cykelflöden, upp emot 15 000 cyklister/dygn, vilket gör att målsättningen är en genomgående bredd på 4,5 meter.

### **Befintlig situation**

Det primära cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan löper från Tegelbacken över Vasabron förbi Riddarhuset vidare längs Riddarholmskanalen och Munkbron för att ansluta till Gamla Stans tunnelbanestation och vidare mot Slussen och Södermalm. Norrut kopplar stråket till nyligen förbättrad cykelinfrastruktur längs Vasagatan och Torsgatan och vidare mot Hagastaden, Karolinska Universitetssjukhuset och Solna stad. Projektet omfattar Vasabrons södra fäste till Gamla Stans tunnelbanestation.

Norr om Riddarhuset löper cykelstråket längs med en parkering. Två tvära 90-graderskurvor innebär begränsad framkomlighet och leder till konflikter mellan cyklister. Vid Vasabrons södra fäste finns ett övergångsställe över cykelbanan vilket leder till framkomlighetsproblem och under förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar är det vanligt med köbildning på cykelbanan. Cykelbanans bredd varierar, men är cirka 3 meter. Cykelbanan kantas av en parkering med plats för 12 tvärställda bilar.



*Bild 4. Norr om Riddarhuset*



*Bild 5. Riddarhuskajen och Vasabron*

Väster om Riddarhuset är cykelbanan cirka 3 meter bred och den längsgående smala gångbanan avskiljs med tre rader smågatsten. Bullernivåerna från vägtrafiken på Centralbron är påtagligt höga vilket tillsammans med gångbanans begränsade bredd gör att få gående rör sig längs denna sträcka. Gående är hänvisade till trappan upp till Riddarhusbron då kajen längre söderut endast är till för cykeltrafik.



*Bild 6. Cykelbanan väster om Riddarhuset*

Strax söder om Riddarhusbron passerar cykelstråket ett landfäste som tillhörde en tidigare järnbro från 1867. Passagen är mycket trång då bredden endast är 2 meter.



*Bild 7. Landfäste och smal passage*

Längre söderut passeras fyra valv som idag delvis används av en kanotklubb. På motsatt sida finns en brygga som används av kanotklubben.

Vid Riddarholmskanalens södra ände går cykelbanan upp längs Munkbron för fortsatt färd söderut längs med Gamla stans tunnelbanestation och mot Slussen. Här är miljön sliten och en container som används av stadsdelsförvaltningen för plockstädning står placerad invid cykelbanan.



*Bild 8. Cykelbana mot Gamla stans tunnelbana*

Längs Munkbron är cykelbanan fortsättningsvis cirka 3 meter bred. Gående hänvisas till den östra sidan även om det förekommer att gångtrafikanter rör sig även längs den västra sidan. Munkbron har



två körfält i södergående riktning, varav ett kollektivtrafikkörfält och omväxlande ett till två körfält i norrgående riktning.

### Åtgärdsförslag

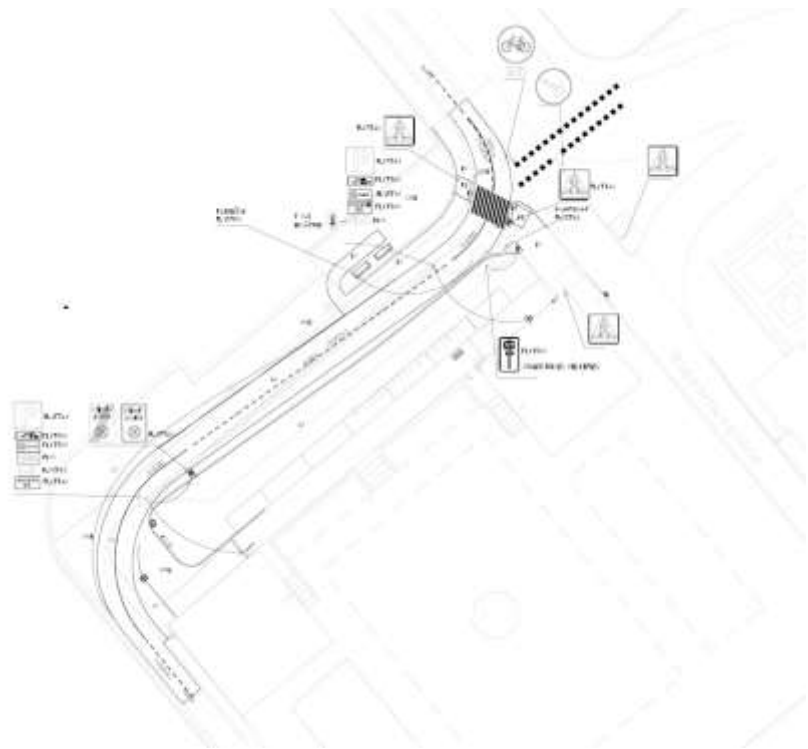
Nedan beskrivs föreslagna åtgärder längs sträckan från norr till söder.



*Bild 9. Översikt projektområde*

#### Norr och väster om Riddarhuset

Norr om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelbanan och de två 90-graderskurvorna förbättras genom att de ges generösare kurvradier. Breddningen möjliggörs genom att en del av parkeringsytan framför Riddarhuset tas i anspråk. Cykelbanan föreslås bli 4,5 meter bred men smalnar av något för att möta befintliga bredder på Vasabron och väster om Riddarhuset.



*Bild 10. Breddning och förbättrade kurvradier av cykelbana norr om Riddarhuset.*

Väster om Riddarhuset mellan Riddarhusets västra paviljong och Riddarholmsbron är cykelbanan cirka 3 meter bred. Längs med cykelbanan finns en smal gångbana som leder upp till en trappa till Riddarholmsbron. Gångbanan är sparsamt använd och de få gående som rör sig här har ofta hamnat fel. Det finns ett bättre alternativ att promenera via Riddarhusgränd. För att förhindra att gående hamnar fel sätts ett räcke upp norr om Riddarhusets västra paviljong i närheten av vändplanen och innan trappan från Riddarhustorget är förslaget att sätta upp granitpollare och kedja. Bredden på cykelbanan på denna höga del av kajen blir 3,7 meter.



*Bild 11. Modellskiss - Granitpollare och kedja vid trappa mot Riddarhustorget*

### Kajbreddning

För att möjliggöra breddning av cykelbanan på den låga delen av kajen längs Riddarholmskanalen föreslås att en konsol läggs på befintlig kaj. Stöpelare föreslås i framkant och bakkant för att skapa en robust konstruktion.



Bild 12. Fotomontage, Riddarholmskanalen från Riddarholmsbron

Cykelbanans bredd blir 4,5 meter med skyddsavstånd mot mur och räcke. Belysning sker både längs muren och infällt i räcket. Effektbelysning föreslås under Riddarhusbron och i valven.

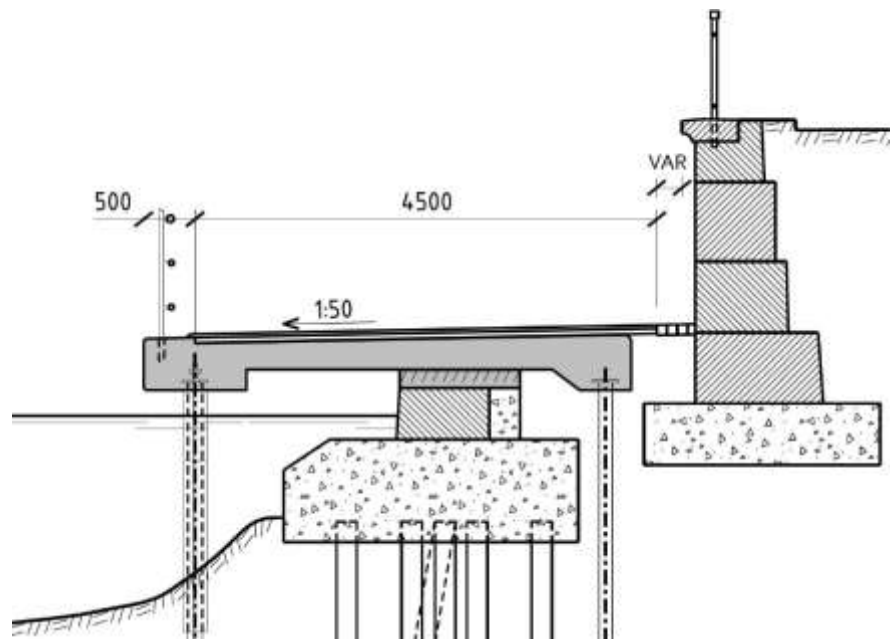
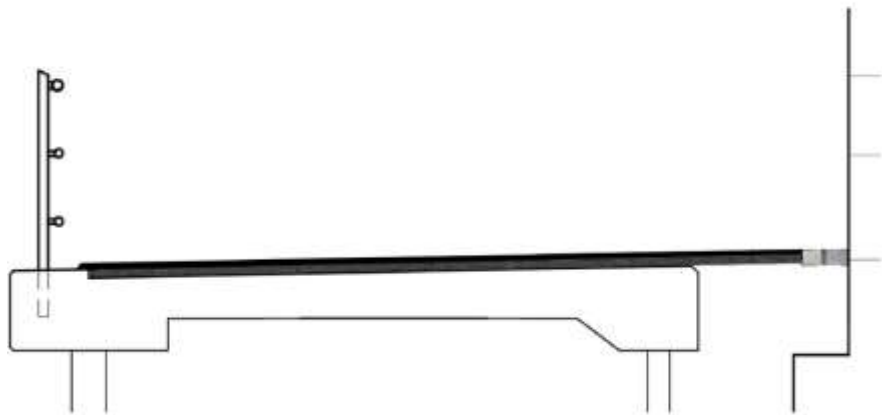
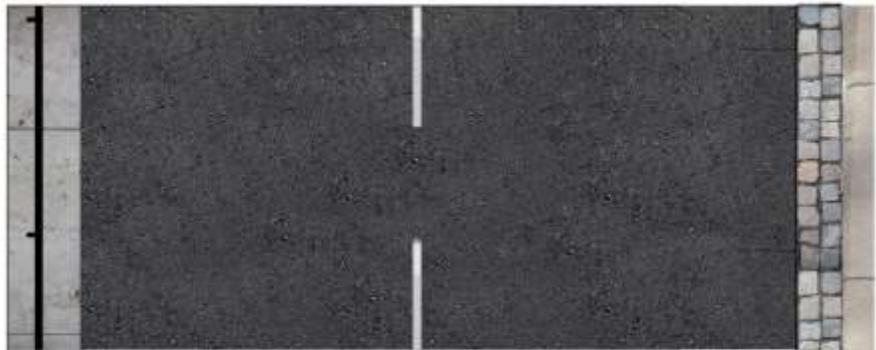


Bild 13. Tvärsektion av konsolkonstruktionen

Ett nytt räcke sätts i kajkanten. Räcket har utformats för att gestaltningsmässigt ansluta väl till befintligt räcke på den högre kajen utmed Riddarhuset och ge så liten visuell påverkan på den kulturhistoriska miljön som möjligt. Höjden är cirka 120 cm och ansluter till befintligt räcke som är 110 cm högt. Räcket har kompletterats med en tredje följare för att möta kraven på säkerhet.

Ytskiktet på konsolen består av asfalt på den cykelbara delen, en smågatstensremsa mot muren och en kajkant av mönstersatt betong.



*Bild 14. Ytmaterial på konsolen och kajen.*



*Bild 15. Fotomontage, vy norrut mot Riddarholmskanalen och Riddarhuset. Belysning i murkrön, räcke, gatlykta (av samma typ som längs med Riddarhuset) och effektbelysning under Riddarholmsbron och i valven.*

### Landfäste/Riddarhustorget

För att minska påverkan på vattenspegeln i kanalen föreslås att det äldre landfästet vid Riddarholmsbron tas bort. Genom denna åtgärd blir kajens linjeföring jämnare och samtidigt minskas påverkan på vattenspeglarna. Utöver detta förbättras den skymda sikten och cykelbanans linjeföring. Borttagandet av landfästet innebär även en del följdarbete på Munkbron i höjd med Riddarhusbron.



*Bild 16. Fotomontage, Riddarholmskanalen under Riddarholmsbron*

Den gångbana/väntyta som finns ovanpå landfästet försvinner i samband med att landfästet tas bort och ytorna behöver omfördelas. Korsningen Munkbron/Riddarhustorget föreslås få justerad utformning enligt Bild 17. Justerad utformning i korsningen Munkbron/Riddarhustorget. Trafiksignalen som reglerar övergångsstället över Riddarholmsbron föreslås tas bort och refuger och kantstenslinjer justeras. Antal körfält in i korsningen söderifrån minskas från två till ett. Detta bedöms inte påverka framkomligheten för motorfordonstrafik och busstrafik nämnvärt.

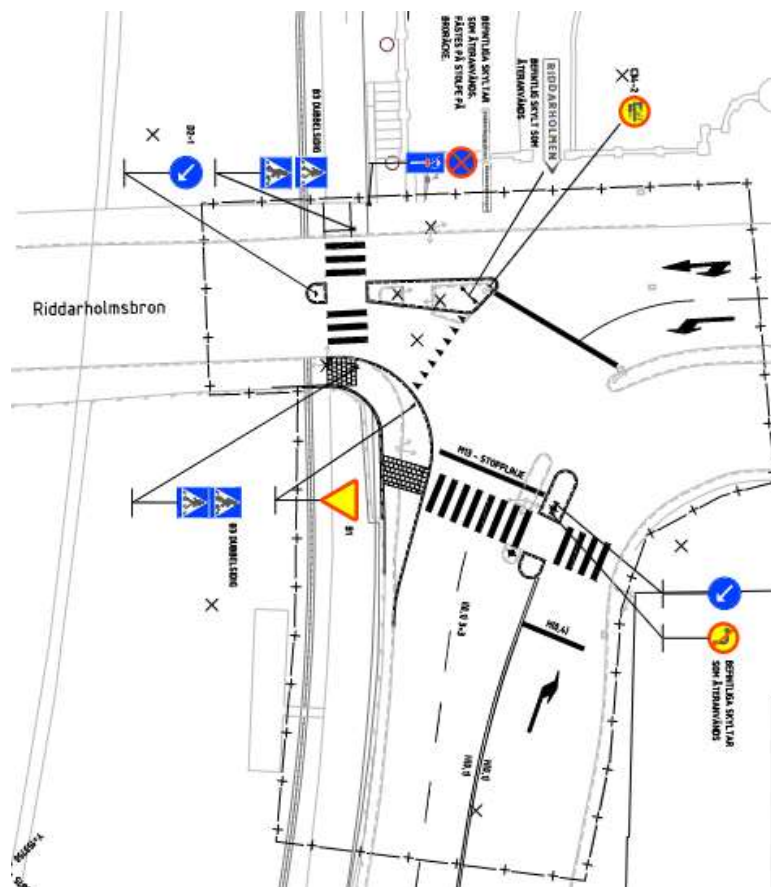


Bild 17. Justerad utformning i korsningen Munkbron/Riddarhustorget

### Platsen vid Riddarholmskanalens södra ände

På denna plats föreslås att nya träd planteras och att ytorna struktureras upp men i huvudsak bibehålls utformningen i formen av en åsnetrappa (en trappa med långa avsatser mellan trappstegen). Delar av trappstegen tillverkas genom att använda de kajstenar som tas om hand från breddningen av kajen. Platsen kompletteras även med belysningsstolpar för allmänbelysning samt av effektbelysning under Centralbron.

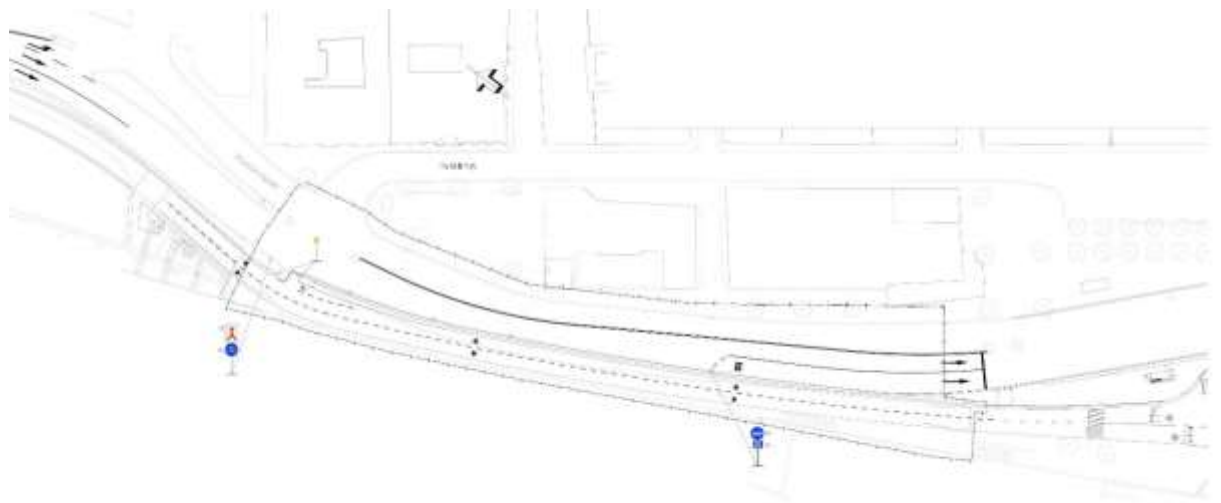


*Bild 18. Fotomontage, Riddarholmskanalen, platsbildning och cykelbana söderut.*

Syftet med gestaltningen av platsen är att ge den högre gestaltningskvalité för att bidra med variation längs Munkbron och skapa ett omhändertaget intryck. Genom att förstärka belysningen blir det också en tryggare plats.

### Munkbron

Från Riddarholmskanalens södra ände går cykelstråket upp på Munkbron. När cykelbanan blir bredare kommer den att hamna i konflikt med en pelare från Centralbron. Denna pelare, som är en rest från en tidigare trappa, föreslås tas bort tillsammans med en del av den konsol som kragar ut över cykelbanan.



*Bild 19 Breddning av cykelbana längs Munkbron*

Längs med Gamla Stans tunnelbanestation föreslås att cykelbanan breddas till 4,5 meter genom att kantstenslinjen mot körbanan

flyttas ut. Vid kvarteret Memnon, i höjd med Munkbrogatan, finns ett hushörn som skapar en trång passage vid Munkbron och här föreslås en lokal avsmalning för motorfordonstrafiken. De två södergående körfälten föreslås smalnas av till ett precis förbi kvarteret (cirka 70 meter) för att sedan återgå till två körfält, varav ett busskörfält. Åtgärden bedöms inte få nämnvärd påverkan på framkomligheten för buss- eller biltrafiken.

### Belysning

Den övergripande gestaltningsvisionen för belysningen längs sträckan handlar om att skapa en mjukt upplyst länk längs Riddarholmskanalen. Syftet är att sudda ut det som i dagsläget kan uppfattas som en mörk och otrygg passage. Genom historien har platsen varit en öppen vattenväg som med tiden byggts igen. Tanken är att belysningen ska bidra till att återskapa det förflutna och bidra till att ”öppna upp” ytan mot de i övrigt hårdgjorda ytorna. Med en varmare ljustemperatur stärks även kopplingen till karaktären av belysningen i Gamla Stan som har en varm ljustemperatur.



*Bild 20. Fotomontage, belysningsförslag under centralbron*

Förutom att förbättra tryggheten längs med sträckan, syftar belysningen till att skapa goda synförhållanden för trafikanterna. Belysningen ska bidra till att undvika att kollisioner och försvårade trafiksituationer uppstår. Belysningsgestaltningen ska ge identitet och karaktär till stadsrummet även under de mörka timmarna genom att skapa visuella inslag längs med och intill platsen. Detta för att förstärka den sociala närvaron och bidra till ett tryggare stadsrum. En väl planerad belysningslösning bidrar till att platsen känns mer omhändertagen vilket i sin tur skapar ökad trygghet och tillgänglighet för trafikanterna.



## Avvägningar

Flera alternativa sträckningar för cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan har undersökts och avvägningen är att en breddning av det nuvarande stråket är det som bäst kopplar till omgivande infrastruktur samtidigt som det kan anpassas så att det ger en begränsad påverkan på kulturmiljön.

Väster om Riddarhuset är kajen högre än längre söderut på sträckan. Längs den höga delen föreslås ingen breddning av kajen för att uppnå eftersträvansvärda breddmått på cykelbanan. Bedömningen är att detta skulle ge för stora påverkningar på kulturmiljön. Därför föreslås endast en omfördelning av ytan. Cykelbanan blir här, längs en sträcka om 70 meter, 3,7 meter istället för eftersträvansvärda 4,5 meter, som uppnås längs resterande delar av projektet.

Längs den låga delen av kajen föreslås en breddning av cykelbanan genom en konsol på befintlig kaj. En breddning genom en konsol bedöms inte innebära samma påverkan på vattenytorna som en utbyggd kaj. Vattnet kan fortfarande flöda under konsolen även om vattenytan delvis skuggas av konsolen. En utbyggd kaj skulle däremot innebära att vattenyta och vattenvolym tas permanent i anspråk. Vattenspeglarna i Stockholms innerstad är av riksintresse och förslaget med konsol har valts för att minimera påverkan.

Att ta bort landfästet invid Riddarholmsbron, som idag skapar en trång passage på cykelbanan, medför både kostnader och risker. Fördelarna med en jämnare kajlinje, där mindre vattenspegel täcks jämfört med att ha brofästet kvar, har bedömts vara prioriterat då det ger positiva effekter på såväl gestaltningen av den kulturhistoriskt viktiga miljön som cyklisternas framkomlighet. Landfästet bedöms heller inte ha sådana kulturhistoriska värden att det motiverar ett bevarande. Vid borttagandet av landfästet behöver justeringar genomföras i korsningen ovanför där Riddarhustorget och Munkbron möts, vilket får positiva följd effekter för framförallt gående.

Att behålla landfästet utan att samtidigt kompensera för det genom att bredda cykelbanan ytterligare över kanalen har övervägts. Alternativet skulle medföra en lokal avsmalning och ett avbrott i en sammanhängande cykelinfrastruktur av hög standard. Landfästet skulle fortsätta utgöra en trafiksäkerhetsrisk och påverka cykeltrafikens framkomlighet negativt.

Det skulle även leda till att cykelbanan skulle behöva svänga runt landfästet och inte kunna följa murens radie. Bedömningen är att

fördelarna med att ta bort det utstickande parti som landfästet utgör överväger nackdelarna.

Flera föreslagna belysningsåtgärder på exempelvis Riddarholmsbron och delar av Centralbron har inte direkt påverkan på cykeltrafikens framkomlighet eller trafiksäkerhet. Detsamma gäller den föreslagna upprustningen av ytan strax söder om Riddarholmskanalen. Dessa åtgärder föreslås för att bidra till att skapa en helhet och att sträckan uppfattas som väl gestaltad och omhändertagen.

### **Konsekvenser**

Samtliga föreslagna åtgärder bidrar till en förbättrad situation för alla som cyklar mellan Vasabron och Gamla stans tunnelbanestation. Framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten kommer att öka. Åtgärderna bedöms kunna utföras utan allvarlig negativ påverkan på den kulturhistoriska miljön, tvärtom kan flera av åtgärderna bidra till att platserna upplevs som mer omhändertagna i Stockholms mest centrala kulturhistoriska miljö.

Norr om Riddarhuset breddas cykelbanan genom att den intelligande parkeringen och körbanan smalnas av. Det innebär att antalet parkeringsplatser minskar från 12 till 7 platser. Att förbättra cykelbanan på denna del är inte möjlig utan att påverka antalet parkeringsplatser. Kontoret ser ett behov av parkering på platsen och föreslår att 7 parkeringsplatser behålls.

Väster om Riddarhuset sker breddning av cykelbanan på den höga kajdelen genom att ta bort den smala gångbanan på cirka 1 meter som går längs med Riddarhuset. Antalet gående är idag få eftersom sträckan är smal och bullerutsatt. Samtidigt återfinns det naturliga gångstråket längs Riddarhusgränd. Åtgärden bedöms sammantaget inte påverka gående negativt.

Att ta bort landfästet innebär följdåtgärder uppe vid korsningen där Munkbron och Riddarhustorget möts. Trafiksignalen över Riddarhusbron föreslås tas bort och övergångsstället flyttas till ett läge något närmare Riddarholmen.

I korsningen föreslås även att dagens två körfält på Munkbron söderifrån strax intill signalen blir ett. Bedömningen är att detta endast marginellt kommer att påverka framkomligheten. Längre söderut har Munkbron endast ett körfält i norrgående riktning. Det är i höjd med Munkbrogatan som ett extra busskörfält tillkommer in mot korsningen med Riddarholmstorget. En busshållplats återfinns

strax innan korsningen vilket gör att busstrafiken även fortsättningsvis kommer att kunna ta sig genom korsningen även om det är köbildning innan korsningen.

På Munkbron föreslås breddningen av cykelstråket genom att flytta ut kantstenen mot intilliggande körbana vilket får till följd att endast ett körfält södergående, på en sträcka om cirka 70 meter, inryms. Denna lokala avsmalning bedöms inte påverka framkomligheten för motorfordonstrafik och busstrafik nämnvärt. Breddningen av cykelstråket behövs för att möta dagens höga cykelflöden och morgondagens ännu högre förväntade flöden.

### Trygghet och jämställdhet

Bristande underhåll, såsom dålig beläggning, gropar, trasiga räcken eller klotter, stärker känslan av en otrygg miljö, och studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Projektet kommer att leda till att sträckan mellan Gamla stans tunnelbanestation och Vasabron kommer upplevas tryggare och väl omhändertagen. Idag är miljön bitvis sliten och trånga passager leder till otrygghet. I projektet förbättras sikten och överblickbarheten, belysningen förbättras och gestaltningen av miljön förbättras med träd och tydligare materialval.

### Tidplan

Nedan visas en övergripande tidplan för åtgärderna. Detaljprojekteringen kommer att kunna utföras under åren 2022-2023 och upphandling av entreprenör under 2023. Bedömd byggstart vår 2024, med färdigställande under 2025.

| <b>Aktivitet</b>               | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Genomförandebeslut (TN och KF) | X           |             |             |             |
| Projektering                   | X           | X           |             |             |
| Upphandling                    |             | X           |             |             |
| Entreprenad                    |             |             | X           | X           |

Tabell 1. Övergripande tidplan för projektet

Produktionstiden beräknas till 12 till 14 månader. Sträckan delas in i etapper vilka har olika förutsättningar. Arbete med kajbreddningen kommer exempelvis delvis behöva ske från pontoner i vattnet medan åtgärder på Munkbron och norr om Riddarhuset inte kräver samma arbetssätt.

Att ta bort landfästet är ett av projektets mer komplicerade arbetsmoment. En del av Munkbron behöver tas i anspråk när en ny spont ska monteras för att ersätta det gamla landfästet. Detta arbetsmoment kommer leda till störningar i framkomligheten och det är viktigt att försöka minimera tidsåtgången.

Projektet kommer innebära stora störningar för cykeltrafiken under byggtid då det inte kommer vara möjligt att hålla cykelbana öppen längs Riddarholmskanalen. Viss överflyttning av cykeltrafiken kommer att ske till Skeppsbron men för resterande cykeltrafik kommer omledningar längs närliggande gator behöva ske. Eftersom antalet alternativa vägar är begränsade i området kommer Munkbron, Riddarhusgränd och Rådhusgränd behöva användas. Längs dessa gator är ytorna begränsade samtidigt som även övrig trafik har framkomlighetsbehov, inte minst stombusstrafiken. Motorfordonstrafiken begränsas i dagsläget av Slussens ombyggnad och det spårvidshinder som finns för att hindra trafik mellan Munkbron och Slussen. Detta gör att det i dagsläget och en stor del av entreprenadtiden för detta projekt endast kommer finnas behov av lokal framkomlighet för motorfordonstrafiken. Detta underlättar, men avvägningar kommer ändå behöva göras och det är viktigt att hitta säkra och trafiksäkra trafikomledningar. Särskilt ansträngt kommer det att vara när det äldre landfästet tas bort och den schakt som behövs i korsningen Munkbron/Riddarhustorget. Här kan det tidvis behövas skyttelsignal eller liknande.

En ny gång- och cykelbro planeras från Slussen och kommer ansluta vid Munkbron i höjd med Gamla Stans tunnelbanestation. Enligt nu gällande tidplan ska bron vara färdigställd 2025. Målsättningen är att detta projekt ska kunna vara klart innan bron är klar och på så sätt ska sträckan kunna ta emot det nya cykelflödet som bron genererar.

### **Ekonomi**

Trafiknämnden godkände inriktningsbeslut för projektet i maj 2020. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 4 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 52 mnkr. Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagna handlingar. Den totala investeringsutgiften beräknas till 82 mnkr, vilket är en ökning med 30 mnkr.

Hittills har 5 mnkr förbrukats i projektet för planering vilket är 1 mnkr mer än vad som redovisades i inriktningsbeslutet. Detta beror främst på kulturmiljöhistoriska anpassningar i projektet men även behovet av att ta fram mer detaljerade konstruktionsritningar. En

följdeffekt av detta är att projektets tidsplan förskjutits och det tidigare planerade utförandet under 2021-2023 har behövt flyttas fram till 2023-2025.

Totalt beräknas investeringsutgiften till 82 mnkr vilket är dyrare än ett vanligt gatuprojekt. Eftersom projektet är beläget i en kulturhistorisk känslig miljö har kontoret medvetet satsat på gestaltning och ljussättning för att skapa en god helhetslösning som tar hänsyn till den kulturhistoriska miljön längs sträckan.

Kontoret kommer verka för att genomförandet av projektet kommer att ske så kostnadseffektivt som möjligt. Därutöver avser kontoret att söka statlig medfinansiering för projektet vilket innebär att medfinansiering på upp till 50 % av entreprenadutgiften kan beviljas. Projektet uppfyller uppsatta kriterier för medfinansiering och kontoret har beviljats stöd för tidigare ansökningar.

Att den totala investeringsutgiften beräknas bli högre än vad som uppskattades i inriktningsbeslutet går även att härleda till några andra delar av projektet.

- Platsbildningen vid Riddarholmskanalens södra ände ingick inte i inriktningsbeslutet och utgiften för denna del av projektet beräknas till cirka 3 mnkr.
- Utgifter för åtgärderna längs Munkbron mellan Riddarholmskanalen och Gamla Stans tunnelbanestation underskattades i inriktningsbeslutet och tillsammans med den pelare från Centralbron som behöver tas bort förväntas utgifterna för denna del öka med cirka 6 mnkr jämfört med tidigare bedömning.
- Borttagandet av det äldre landfästet invid Riddarholmsbron medför ökad utgift om ca 5 mnkr jämfört med tidigare bedömning. Mer genomarbetade handlingar har visat att det krävs mer omfattande åtgärder än vad som först bedömdes.
- Till detta tillkommer kostnader för index och allmän kostnadsökning på cirka 10 mnkr i och med att utförande flyttats från 2021-2023 till 2023-25. I och med tidsförskjutningen tillkommer även generella prisökningar på material i och med effekter av pandemi och världsläget på cirka 1,5 mnkr. Den totala ökningen av entreprenadutgiften gör även att projektets riskpåslag ökat med cirka 8 mnkr.

Kontoret kommer mot bakgrund av den stora kostnadsökningen mellan inriktnings- och genomförandebeslut att dra lärdomar från projektet.

Projektets utgifter är fördelade enligt nedanstående tabell:

| <b>Sammanfattning</b>                           | <b>Tidigare nedlagt (mnkr)</b> | <b>Kommande utgifter (mnkr)</b> | <b>Totalt (mnkr)</b> |
|---|--------------------------------|---------------------------------|----------------------|
| Utredning och projektering                      | 3,0                            | 3,6                             | 6,6                  |
| Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk | 2,0                            | 16,0                            | 18,0                 |
| Entreprenad                                     |                                | 50,8                            | 50,8                 |
| Index   |                                | 6,6                             | 6,6                  |
| <b>Summa utgifter</b>                           | <b>5,0</b>                     | <b>77,0</b>                     | <b>82,0</b>          |
| Inkomst 1                                       |                                | 0,0                             | 0,0                  |
| Inkomst 2                                       |                                | 0,0                             | 0,0                  |
| <b>Summa inkomster</b>                          | <b>0,0</b>                     | <b>0,0</b>                      | <b>0,0</b>           |
| <b>Netto</b>                                    | <b>5,0</b>                     | <b>77,0</b>                     | <b>82,0</b>          |

Fördelning av utgifter per år:

|          | Bokfört | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | <b>Totalt</b> |
|----------|---------|------|------|------|------|---------------|
| Utgifter | 5,0     | 4,0  | 6,1  | 57,0 | 3,2  | <b>82,0</b>   |

Enligt aktuell tidplan kommer merparten av projektets utgifter att belasta år 2024 då framkomlighetssatsningen på cykel är avslutad och nämndens långsiktiga plan har återgått till en lägre nivå. Då projektet är mycket högt prioriterat och förväntas medföra stora förbättringar för cykeltrafiken bedömer kontoret att projektets genomförande bör inrymmas genom omprioriteringar i nämndens investeringsportfölj. Utifrån kontorets nuvarande budgetram innebär det att den volym som är avsedd för cykelförbättrande åtgärder år 2024 kommer att behöva allokeras till detta projekt (förutom den del som redan är avsatt för gång- och cykelbron i Slussenprojektet). Därutöver kan det bli aktuellt att flytta budgetmedel från andra investeringsområden till detta projekt. Kontoret bedömer således att projekts genomförande kan inrymmas inom ram, men att mer exakta konsekvenser kommer att kunna beskrivas först när budget för aktuellt år fastslagits och när beslut om statlig medfinansiering kommit.

### **Driftkostnader**

Projektet beräknas inte innebära några nämnvärda ökade drift- och underhållskostnader. Däremot kommer de planerade åtgärderna medföra en förlorad driftintäkt för staden om 150 tkr/år till följd av att 5 parkeringsplatser behöver tas bort i samband med ombyggnationen norr om Riddarhuset.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 4,5 mnkr från och med år 2026.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 73 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

### **Risk/Osäkerhet**

Sträckan är beläget i Stockholms historiska kärna och ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården och det finns en risk för fornlämningar. Kajlinjen förändrades på 1950-talet och stora delar av Munkbron grävdes ur när dagens Riddarholmsbro byggdes. Bedömningen är att inga större fornlämningar bör upptäckas, men varsam planering och hantering samt avstämning med berörda aktörer planeras.

Anläggningsarbeten kommer till stor del behöva ske från vattnet vilket innebär en något mer komplicerad entreprenad och att antalet entreprenörer som kan utföra arbetena begränsas.

Produktionsplanering pågår för att minimera risker.

Att ta bort det äldre landfästet invid Riddarhusbron innebär ett antal risker. Det finns inga tydliga handlingar för konstruktionen vilket gör att vissa delar endast kommer att kunna bli kända när de grävs fram. Det finns risk att det kan påverka tid och kostnad för projektet. För att reducera risken kommer kontoret att noggrant planera och förbereda arbetet samt utföra geotekniska undersökningar.

Cykelstråket trafikeras idag av upp till 15 000 cyklister per dygn. Under entreprenaden kommer omledning av cyklister vara nödvändig. Samtidigt påverkas fordonstrafiken på Munkbron när landfästet tas bort. Det finns begränsat med alternativa omledningsvägar, men målsättningen är att kunna upprätthålla en grundläggande framkomlighet under byggtiden för samtliga

trafikslag genom området. Kontoret kommer dock att uppmuntra cykling via Skeppsbron som ett alternativ under byggtiden. För att möjliggöra Slussens ombyggnad finns idag ett spårviddshinder vars syfte är att minska antalet motorfordon mellan Slussen och Munkbron. Detta leder till att det idag inte finns någon genomfartstrafik för personbilar. Det underlättar för omledningen av kvarvarande trafik förbi arbetsområdet.

Projektet innehåller flera olika delar och påtagliga risker har identifierats. Tillsammans med att arbeten sker i en kulturhistorisk känslig miljö är projektets riskavsättning hög.

### **Kommunikation**

Kontoret har tagit fram en intressentanalys och en kommunikationsplan. Kommunikationen ska bland annat förmedla vad som sker på platsen och förmedla stadens satsningar på cykel i ett större perspektiv:

- Boende/verksamheter, resenärer och andra intressenter ska uppleva att de har fått god information i god tid om vad som händer på platsen och hur det påverkar dem.
- Boende/verksamheter, resenärer och andra intressenter ska få god förståelse för varför de åtgärder som görs och vad dessa leder till.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Cykel Riddarholmskanalen. Genomförandebeslut. Bilaga 1.  
Nuvärdeskalkyl