

Handläggare
Kristofer Tengliden
08-508 26 374**Till**
Trafiknämnden
2022-08-25

Omgestaltning av Tegelbacken. Inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Tegelbacken upp till 8 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Trafiknämndens utgift för projektet som helhet uppskattas till cirka 150 mnkr, men bedöms ligga inom ett intervall om 130 - 170 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Enligt Vision för City 2030 ska City ha ett stort utbud av kultur, handel, evenemang och upplevelser. Människor från hela världen ska kunna mötas i ett City som både är stockholmarnas vardagsrum och säte för regering och riksdag, huvudkontor och nationalscener. För att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare till staden behöver de offentliga miljöerna vara välskötta, attraktiva, aktiverade och trygga.

Tegelbacken är en av stadens viktiga knutpunkter och sammanlänkar Kungsholmen, Norrmalm och Gamla stan. Gångströmmarna tillsammans med det centrala läget i City och

söderläge vid vattnet gör att platsen har ideala grundförutsättningar för att vara en attraktiv plats för vistelse och evenemang.

Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av stadsplaneringen på 1960- och 1970-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken, och det är tydligt att platsen inte skapades för att gå eller vistas där. Sedan 1970-talet har biltrafiken till och från City minskat med nästan 40 %, vilket har skapat en möjlighet att omvandla trafikytor vid Tegelbacken till ytor för vistelse och grönska och samtidigt förbättra framkomligheten för gående och cyklister.

Projektet innebär en unik möjlighet att skapa helt nya offentliga rum mitt i staden - två gröna parktorg med ett 30-tal nya träd och en upprustad kaj i ett mycket fint läge vid vattnet. Tegelbacken omvandlas till en plats för vistelse där vyerna mot vattnet i söder och Stadshuset i väster lyfts fram. En stomme av träd, buskar och perenner ramar in en öppen plats som vänder sig mot solen och vattnet. Den gröna ramen skapar en plats som kan erbjuda en plats för en stunds paus, mitt i City. Platsen sammanlänkas med kajen via trappor med gradängsteg som gör det möjligt att sitta i solen och blicka ut över vattnet.

Rödbodtorget blir ett grönskande torg med sittplatser, plats för uteserveringar och fina utblickar mot vattnet, Rosenbad och Gamla Stan.

Tillkomsten av nya stora offentliga rum mitt i City skapar många möjligheter till aktivering av platserna med exempelvis evenemang, utställningar, konst, lek, spel, sport, serveringar och foodtrucks.

Förslaget bygger på att Tegelbacken får en ändrad gatustruktur, med två T-korsningar istället för att leda trafiken runt Centralpalatset. Gatustrukturen blir tydligare med vanliga gator och korsningar, och som trafikant blir det lätt att orientera sig. Framkomligheten blir bättre för gång-, cykel- och biltrafiken. För busstrafiken kan dagens framkomlighet upprätthållas samtidigt som störningskänsligheten minskar. Vändmöjligheten för busstrafiken försvinner vid Tegelbacken och behöver omlokaliseras; kontoret kommer att titta på alternativ men en möjlig vändplats skulle kunna vara strax väster om Centralbron.

Tillgängligheten för funktionshindrade förbättras, liksom trafiksäkerheten och tryggheten. Det blir också en bättre plats för

barn. Området får en modern och energisnål belysning som skapar en trygg plats året om.

Projektet är i ett tidigt skede varför det i projektets uppskattade investeringsutgift ingår ett relativt stort riskpåslag.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Tegelbacken upp till 8 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 150 mnkr, men bedöms ligga inom ett intervall om 130 - 170 mnkr. Entreprenadarbeten kan tidigast starta 2024 och pågår under cirka två år.

Bakgrund

Enligt Vision för City 2030 ska City ha ett stort utbud av kultur, handel, evenemang och upplevelser. Människor från hela världen ska kunna mötas i ett City som både är stockholmarnas vardagsrum och säte för regering och riksdag, huvudkontor och nationalscener. För att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare till staden behöver de offentliga miljöerna vara välskötta, attraktiva, aktiverade och trygga.

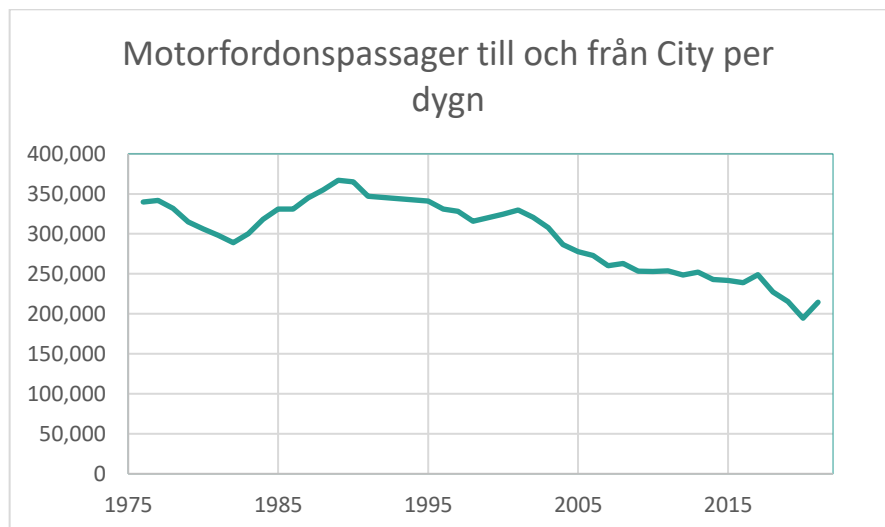
Tegelbacken hade tidigare en viktig hamnfunktion för lossning av livsmedel och byggnadsmaterial. Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av stadsplaneringen på 1960- och 1970-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken.

Under framtagandet av Program för City genomfördes 2017 ett samråd med stockholmarna. Man kunde då bland annat ange vilken plats man tyckte var den bästa respektive den sämsta i City. Den plats som flest tyckte var den bästa var Kungsträdgården och den som ansågs som den sämsta var Tegelbacken (se figur 1).



Figur 1. Grön = "bästa platsen", röd = "sämsta platsen".

Att röra sig som gående vid Tegelbacken innebär omvägar och lång väntan vid trafiksignaler, och det är tydligt att platsen inte skapades för att gå eller vistas där. Idag vill staden istället skapa mer plats för att gå, vistas, cykla och resa kollektivt. Sedan 1970-talet har biltrafiken till och från City minskat med nästan 40 % (se figur 2), vilket har skapat en möjlighet att omvandla trafikytor vid Tegelbacken till ytor för vistelse och grönska och samtidigt förbättra framkomligheten för gående och cyklister utan att behöva försämra framkomligheten för bussar och bilar.



Figur 2. Biltrafikens utveckling i City

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft dialog med kulturförvaltningen, exploateringskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning, trafikförvaltningen samt fastighetsägare/tomträttshavare och näringsidkare vid Tegelbacken. Stadsmuseet och Skönhetsrådet har informerats. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2022-06-21.

Mål och syfte

Projektets mål är att:

- Tillskapa nya gröna offentliga rum vid Tegelbacken, med attraktiva vistelseytor, bekväma sittplatser och plats för uteserveringar.
- Göra det enkelt och tryggt att gå och vistas vid Tegelbacken.
- Förbättra kopplingen mellan cykelstråken på Vasagatan och längs kajen. Cykelbanor planeras enligt riktlinjerna i stadens cykelplan.
- Upprätthålla framkomligheten för stomlinje 3.

Projektet syftar till att:

- Stärka Citys attraktivitet genom att tillföra grönska och plats för vistelse och evenemang vid en av stadens mest centrala platser.
- Göra det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Tegelbacken.

Nedan anges de styrdokument som har beaktats och de delar i dessa som är mest relevanta för projektet.

Vision 2040 – Möjligheternas Stockholm

Stockholms stads vision innehåller flera åtgärder som är tillämpliga i projektet: behov av flexibla mötesytor i det offentliga rummet, i hela staden finns levande torg, tillgängliga och attraktiva kajer, staden är upplyst och trygg, naturen är integrerad i staden och ger svalka samtidigt som den biologiska mångfalden gynnas.

Vision för City 2030

Vision för City 2030 antogs 2012 och ska fungera som inspirationskälla och ramverk för utvecklingen av City. City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare; de offentliga miljöerna ska vara välskötta, attraktiva, aktiverade och trygga; vistelsevärdena vid vattnet ska förbättras; vatten och grönska ska finnas inom gångavstånd i nästan alla delar av City; vattnet och de offentliga rummen i City är viktiga arenor för turism, evenemang och upplevelser; kulturen tar en större plats i det offentliga rummet och bidrar till att aktivera det.

Miljöprogram och klimathandlingsplan 2020-2023

Projektet kan bidra till att uppfylla målen i planen exempelvis genom att säkerställa hållbar dagvattenhantering, mer vegetation som skuggar och bidrar till ekologisk robusthet samt mångfunktionella och svalkande utomhusmiljöer.

Framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum

Den strategiska inriktningen för trafikplaneringen i Stockholm är att fler behöver välja att gå, cykla eller resa kollektivt för att kunna hantera det ökande resandet när staden växer. Stadsmiljöerna behöver också stötta aktivt resande för förbättrad folkhälsa, och de offentliga rummen behöver anpassas för mer extrema skyfall och temperaturer. Framkomlighetsstrategin konkretiseras i ett antal planer varav gångplanen, cykelplanen, trafiksäkerhetsplanen, kajstrategin och den planerade kollektivtrafikplanen är de som är mest relevanta för projektet.

Program för City

Stadsbyggnadsnämnden antog Program för City 2018.

Kommunfullmäktige gav därefter i uppdrag att revidera programmet med särskilt fokus på att utveckla City till en mer grönskande, levande och trygg stads- och gatumiljö; det reviderade programmet var på samråd till och med januari 2022.

I programmet är Tegelbacken utpekad som ett område med stor potential med sitt centrala läge intill vattnet, och stråket längs vattnet anges som viktigt att utveckla. En fortsatt satsning på utveckling av Citys kajer och stråken ner till vattnet är en viktig del av arbetet med att stärka Citys attraktivitet. Tegelbacken pekas ut som en plats med goda förutsättningar att utvecklas till en plats för aktiviteter och evenemang.

Kajstrategi för Stockholms stad

Innerstadens kajer har potential att användas mer som en del av det offentliga rummet, med fler aktiviteter på och vid kajerna, mer folkliv som tillsammans med sjötrafiken kan skapa en mer attraktiv och levande stadsmiljö. Tegelbackens kaj är en av de kajer som visar utvecklingsmöjligheter.

Befintlig situation

Tegelbacken är en av stadens viktiga knutpunkter och sammanlänkar Kungsholmen, Norrmalm och Gamla stan. Tegelbacken avgränsas av Centralpalatset i öster, hotell Sheraton och kv. Snäckan 8 i norr, Centralbron i väster och Norrström i söder. I området för projektet ingår även Rödbodtorget samt delar av Fredsgatan och Jakobsgatan (se figur 3).



Figur 3. Projektområde

Platsen fick sin nuvarande huvudsakliga utformning 1967 och var ett resultat av den dåvarande stadsplaneringen när staden gjorde plats för den ökande biltrafiken. Sedan dess har vissa justeringar gjorts för att förbättra för gång- och cykeltrafiken, men det finns alltså stora brister främst för gångtrafiken när det gäller tillgänglighet, framkomlighet, orientering och trygghet.



Figur 4. Flygbild maj 2019

Centralpalatset, mellan Tegelbacken och Rödbodtorget, ligger som i en rondell som biltrafiken kör runt. Rödbodtorget är idag inte ett torg utan en gata med körfält, cykelfält, angöring och gångbanor.



Figur 5. Rödbodtorget och Centralpalatset

Utmed Tegelbackens kaj finns gång- och cykelstråk som kopplar till Vasagatan i norr, Fredsgatan i öster, Gamla Stan i söder och Kungsholmen i väster.

Tegelbacken är bullerutsatt både från Centralbron och från tågtrafiken, men också från trafiken på gatorna som upptar större delen av Tegelbacken och Rödbodtorget. Den plats som främst används för vistelse idag är kajen mellan Centralbron och Vasabron; där är också bullernivåerna lite lägre (se figur 6).



Figur 6. Paus i solen i juni 2016

Mitt på Tegelbacken finns busshållplatser. Busstrafiken har en egen gata genom Tegelbacken och slipper runda Centralpalatset, men en konsekvens av hållplatsernas placering är att det är krångligt att ta sig till och från dem som gående.



Figur 7. Flygbild oktober 2017

Sedan 2015 har 44 trafikolyckor med personskador rapporterats vid Tegelbacken. De vanligaste olyckstyperna är motorfordon-cykel (10 st), cykel-cykel (9 st), motorfordon-motorfordon (7 st) och cykel singel (7 st).



Figur 8. Utsikt från hållplats mot Stadshuset

Belysningen består av 15 m höga master med tekniska vägararmaturer, vilket ger en ljuskaraktär som är anpassad för en intensiv trafikmiljö (se figur 9). Stolparna närmar sig sin tekniska livslängd och även armaturerna är relativt gamla, så det är inte lämpligt att flytta och återanvända dessa.



Figur 9. Befintliga belysningsmaster

Pågående stadsutveckling i området

I området kring Tegelbacken pågår ett flertal stadsutvecklings- och upprustningsprojekt. De projekten kommer att stärka attraktiviteten och vistelsevärdena i närområdet, vilket gör Tegelbacken till en ännu viktigare pusselbit att få på plats för att bidra till Citys utveckling.



Figur 10. Sommarmöblering vid Tegelbackens kaj

Vasagatan

Trafikkontoret rustar upp Vasagatan med bredare gångbanor, nya cykelbanor, fler träd, sittplatser och ny belysning. Klart 2022.



Figur 11. Vasagatan

Centralstaden

Ett detaljplanearbete för Centralstationen har påbörjats. Projektet Centralstaden omfattar en utbyggnad av stationen för att matcha en fördubblad passagerarkapacitet samt nya stads kvarter på en överdäckning av spårområdet med kontor, handel, bostäder och parkmiljöer.



Figur 12. Nya stads kvarter ska överdäcka spårområdet (Jernhusen)

Stationsområdet ska kopplas samman med staden omkring och förbättra förbindelserna mellan de västra och centrala delarna av City. Stationens roll i staden och dess funktion som mötesplats och knutpunkt för resande ska utvecklas och stärkas. Nya och förbättrade flöden möjliggörs och ger goda förutsättningar för levande och trygga gator och platser. En ny park föreslås i områdets södra del, med fina vyer över vattnet. Plansamråd planeras 2023 och byggstart kring 2027.



Figur 13. Visionsbild Centralstaden (Jernhusen)

Snäckan 8

Skanska Fastigheter ska bygga en ny kontorsbyggnad på fastigheten Snäckan 8, norr om Rödbodtorget. Den nya byggnaden får en bättre koppling än dagens mot omgivande gator, med en mer publik bottenvåning. Rödbodgatan smalnas av och nedfarten mitt i gatan tas bort.



Figur 14. Ny kontorsbyggnad (BAU)

Tysta Marigången mellan Klara Västra Kyrkogata och Tegelbacken kommer att omgestaltas helt vilket kommer att göra det trevligare att röra sig genom kvarteret som gående. Klart 2028.



Figur 15. Nya Tysta Maripassagen

Klara City View

Staden ska däcka över en del av Klarastrandsleden för att möjliggöra ett nytt kontorshus strax väster om Stockholm Waterfront. Staden vill med projektet bland annat förbättra kopplingarna mellan Kungsholmen och City och göra strandpromenaden längs Klara Sjö tryggare och mer tillgänglig. Byggstart 2026.



Figur 16. Platsen för Klara City View

Järnvägsparken

Järnvägsparken rustas upp för att bli tryggare, attraktivare och mer klimatanpassad. Upprustningen färdigställs under våren 2023 med förbättrad belysning, trygghetsskapande åtgärder och mer grönska. Staden har även en satsning för att medverka och underlätta för aktivering av Järnvägsparken tillsammans med näringslivet med syftet att göra platsen tillgängligare, tryggare och trevligare. Under sommaren blir Järnvägsparken en sommarplats med sittplatser och foodtrucks, och under vintern en vinterplats med sittplatser, vinterväxter och belysning.

Järnvägsbron

Trafikverket planerar att rusta upp miljön under järnvägsbron mellan Tegelbacken och Stadshusbron, med bland annat ny förbättrad belysning och uppsnyggt tak. Det nya brofundamentet på den norra sidan ska också få en konstnärlig utsmyckning.

Rosenbad

Statens fastighetsverk renoverar kvarteret Rosenbad åt Regeringskansliet. Renoveringen omfattar förbättring av tillgänglighet, logistik, tekniska installationer och ytskikt. Klart 2022.



Figur 17. Rosenbad (Åke E:son Lindman)

Herkulesgatan

Statens fastighetsverk genomför en upprustning av Herkulesgatan, mellan Rödbodgatan och Drottninggatan. Tätskiktet under gatan byts ut och gångbanor breddas. Klart 2023.

Åtgärdsförslag

Förslaget bygger på att Tegelbacken får en ändrad gatustruktur, med två T-korsningar istället för att leda trafiken runt Centralpalatset (se figur 19). En ny gata anläggs mellan Vasabron och en ny korsning nordväst om Centralpalatset. Gatan söder om Sheraton och Snäckan 8 dubbelriktas och ansluter till Vasagatan i en ombyggd korsning. Detta gör att två större torgbildningar skapas – en på Tegelbacken om ca 2 600 m² och en kring Centralpalatset om drygt 3 000 m². Detta kan jämföras med till exempel Hötorget som är ca 4 500 m² (se figur 18). Förslaget beskrivs även i bilaga 1.



Figur 18. Skäljämförelse av offentliga platser i City

När rundkörningen kring Centralpalatset tas bort kan Rödbodtorget återigen bli ett torg, med grönska och plats för uteserveringar. Hållplatserna, som idag ligger mitt på Tegelbacken, ändras till vanliga kantstenshållplatser som blir lätta att nå för resenärerna. Kollektivtrafikkörfältet från Kungsholmen förlängs så att det börjar redan vid hållplatsen vid Stadshuset och löper ända fram till Vasagatan. Gatustrukturen blir tydligare med vanliga gator och korsningar vilket innebär att det som trafikant blir lätt att orientera sig. Gångtrafiken, som idag har de sämsta förutsättningarna, får gena stråk och det blir enkelt att orientera sig och ta sig fram. Cykelbanan längs kajen breddas, och cykelbanans anslutning till Vasagatan får cykelpassager på korsningens båda sidor. Biltrafiken får ett nytt vänstersvängfält från Kungsholmen mot Vasagatan, vilket ger betydligt kortare resväg. Leveranser och andra tillåtna fordon till Fredsgatan kör längs västra kanten av Rödbodtorget, intill Centralpalatset.



Figur 19. Situationsplan över projektområdet

Tegelbacken

Tegelbacken omvandlas till en plats för vistelse där vyerna mot vattnet i söder och Stadshuset i väster lyfts fram. En stomme av träd, buskar och perenner ramar in en öppen plats som vänder sig mot solen och vattnet. Den gröna ramen skapar en plats som kan erbjuda en plats för en stunds paus, mitt i City.

Den gröna ramen byggs upp av planteringar, omslutna av murar i sitt höjd, mot Jakobsgratan. Mot öster och mot Centralpalatset kantas den öppna platsen av trädgrupper i grusytor med sittmöbler och ett läge för en kiosk. Den gröna ramen syftar till att både visuellt och ljudmässigt stänga ute upplevelsen av trafik och buller och ger samtidigt en rygg till den öppna platsen, där sittplatser finns med grönska i ryggen. Flera entréer finns som breda öppningar genom ramen och kopplar till omgivande rörelsestråk och målpunkter. Murar i granit runt planteringarna tar upp nivåskillnaden och en svagt lutande ramp leder från Vasagatans gångbanenivå in till den öppna platsen.



Figur 20. Tegelbackens torg

Den inre öppna platsen är ett stort golv i stenmjöl, möjlig att använda för olika händelser i staden. Installationer i marken möjliggör att till exempel ställa upp en scen för tillfälliga evenemang. Plats finns också för uteserveringar kring en kiosk eller serveringsbyggnad. Ett lekfullt vattenspel ger platsen ett liv under sommartid och ljudet av vatten minskar upplevelsen av trafikljud. Mot söder avgränsas platsen av gångbanor, ett befintligt cykelstråk och Tegelbackens kaj. Det blir lätt som fotgängare att röra sig över

platsen och ta sig ned till kajen. En ny och generös trappa gör kajen mer tillgänglig och gradängsteg gör det möjligt att sitta i solen och blicka ut över vattnet. En ny konsolbrygga utmed kajen gör det möjligt att sitta invid vattnet. En ny flytbrygga ansluter också till kajplanet med en ramp som leder ut till bryggan som ger plats att vistas nära vattnet ute i Norrström. Bryggorna ingår inte i projekt Tegelbacken utan utreds av kontoret i ett separat projekt.



Figur 21. Vy mot Tegelbacken

Träd och planteringar för tankarna till en bit av den typiska Stockholmsnaturen där skärgården har fått inspirera. Inhemska och tåliga svenska arter som ek, körsbär, tall, havtorn och andra torktåliga buskar och perenner bygger upp en grön stomme. Vegetationen blir en introduktion till Stockholms landskap för den som kommer till staden för första gången.

Stenblock i och utanför planteringarna förstärker ytterligare känslan av natur och skärgård. Vegetationen ska även öka den biologiska mångfalden och bjuda på rik blomning som gör Tegelbacken attraktiv för både människor och pollinerande insekter. Befintliga lindar kan bevaras till största del (5 av 6 st) och är viktiga för att skapa en grönskande stomme och ram runt den öppna platsen.



Figur 22. Vy från Tegelbacken mot Norrström

Rödbodtorget

Mellan Centralpalatsets och Konstakademiens fasader bildas ett tydligt stadsrum. Denna nygamla torgyta förses med en central plats med ett golv i stenmjöl och granit. Ytan är både en plats för vistelse och tillfälliga evenemang, som exempelvis utställningar eller liknande. Den centrala platsen ramas in av cirkulära grönskande öar och speglar en befintlig trädrad utmed Konstakademien. De mjuka formerna kopplar till den lilla Rosenbadsparken som en gång var en del av Rödbodtorget. De gröna öarna är upphöjda planteringar, omgivna av granitmurar med sittbara kanter. I murarna fälls sitsar av trä in och delar förses med rygg- och armstöd.



Figur 23. Rødbodtorget

Rødbodtorget riktar sig mot sydost och Norrström. Vyerna är fina över Gamla stan, Rosenbad och vattnet. Utmed kajen söder om Centralpalatset placeras sittmöbler under trädkronorna från en nyplanterad trädrad. Kontakten mellan Rødbodtorget och kajen förstärks då ytorna är fria från motortrafik. Mellan planteringarna finns plats för en kiosk.

Längs Centralpalatset är det möjligt för transporter att angöra eller köra till Fredsgatan. Söder om Centralpalatset finns plats för uteservering på breda gångbanor. En cykelbana som kopplar till Tegelbacken och Vasabron ligger även fortsättningsvis söder om Centralpalatset och fortsätter bort mot Fredsgatan.

Rødbodtorget planteras med skuggtåliga växter i norra delen och mer solälskande växter i den södra delen, vilket skapar en variation på platsen. Likt Tegelbacken är här fokus på inhemska arter som

tankarna till Stockholms landskap och natur. Nya träd planteras i de gröna öarna som kan bestå av både blommande träd som körsbär



och större träd som ek.

Figur 24. Vy från Rödbodtorget mot Gamla Stan

Belysning

Då den befintliga belysningen är gammal och inte ger en ljuskaraktär som passar för ett trivsamt torg behöver nya stolpar och armaturer installeras i samband med att Tegelbacken byggs om.



Figur 25. Fontän med belysning (Citywall Leuven, Flux landscape)

Detta ger Tegelbacken samma förbättring avseende belysningen som Vasagatan nyligen fått, vilket även planeras för Rödbodgatan och Herkulesgatan i samband med att Snäckan 8 byggs om. Med en kombination av linspänd belysning över körbanor, stolpar med spotlights, parklyktor och effektbelysning ges Tegelbacken och Rödbodtorget en modern och energisnål belysning som skapar en trygg plats året om.



Figur 26. Torg belyst med spotlights

Aktivering av platserna

Tillkomsten av nya stora offentliga rum mitt i City skapar många möjligheter till aktivering av platserna med exempelvis evenemang, utställningar, konst, lek, spel, sport, serveringar och foodtrucks. Gångströmmarna tillsammans med det centrala läget i City och söderläge vid vattnet gör att platsen har ideala grundförutsättningar för att vara en attraktiv plats för vistelse och evenemang.

Ekosystemtjänster

Mer grönska på Tegelbacken och Rödbodtorget bidrar till att fler ekosystemtjänster tillförs i området. Ett 30-tal nya träd ger skuggning av vistelseytor och lövverket ger en kylande inverkan då vatten avdunstar. Planterade grönytor gör även att markens fuktighet kan avdunsta och ge svalka. Detta bidrar till ett mer behagligt mikroklimat att vistas i.

Fler ytor kommer att bestå av genomsläppliga markbeläggningar, som gör det möjligt för vatten att infiltrera. Dagvattnet, som renas

genom infiltration i växtbäddar, gynnar även vattenkvaliteten i Riddarfjärden.

Genom att plantera en artrik vegetation av träd, buskar och perenner ökar den biologiska mångfalden som ger förutsättningar för både pollinerare och småfåglar att trivas. Mer vegetation på platserna kan även bidra till förbättrad luftkvalitet, bland annat genom att trädens lövverk fångar upp partiklar. Träden och planteringarna bryter också vindar och skapar lä för vistelse på de idag öppna och vindutsatta ytorna kring Tegelbacken.

Buller

Den nya gatuutformningen bidrar till att minska bullret vid Tegelbacken och Rödbodtorget. Nya grönytor med mer vegetation på Tegelbacken och stenmjölsytor minskar effekten av det omgivande trafikbullret. En fontän som ger ljud av vatten minskar även den negativa upplevelsen av trafikljud. Även om det fortfarande kommer att vara en relativt bullrig plats kommer Tegelbacken att få goda vistelsekvaliteter.

Konsekvenser

Kontoret bedömer att förslaget uppfyller projektets mål och syfte. Det blir enkelt att gå och cykla vid Tegelbacken och det blir en ny och fin plats för vistelse på torgen och vid vattnet. Samtidigt kan busstrafikens och biltrafikens framkomlighet upprätthållas.

Nedan beskrivs de konsekvenser som projektet medför ur olika aspekter.

Gestaltning och grönska

Projektet innebär en unik möjlighet att skapa helt nya offentliga rum mitt i staden - två gröna parktorg och en upprustad kaj i ett mycket fint läge vid vattnet.

Utformningen av de nya torgen vid Tegelbacken ger ny attraktivitet och vistelsekvalitet åt platsen som idag fungerar som trafikplats. Vattenkontakten stärks genom att torgen riktar sig mot vattnet och genom den nya trappan med infällda sittgradänger länkas Tegelbackens torg samman med kajen. Den idag splittrade och trafikstörda platsen blir sammanhållen och inbjudande tack vare ramverket med träd och planteringar samt integrerade sittplatser som omger den generösa öppna platsen. Vyer och siktlinjer tas tillvara. Genom en flexibel utformning ges möjlighet till levande torg med möjlighet för evenemang, plats för kiosker med uteserveringar samt aktiviteter som boule, schackspel, utegym och

vistelse i sol och skugga på kajen. Ett 30-tal nya träd skyddar mot stark sol under varma sommardagar och tar hand om dagvatten.

Framkomlighet

Gång

Framkomligheten ökar för gående, som är det trafikslag som har de sämsta förutsättningarna vid Tegelbacken idag. Kopplingarna mellan stråken blir gena och naturliga. Exempelvis blir det från Vasagatans båda sidor övergångsställen till kajen, och från nya Tysta Maripassagen blir det ett nytt gångstråk rakt mot Vasabron och Gamla Stan.

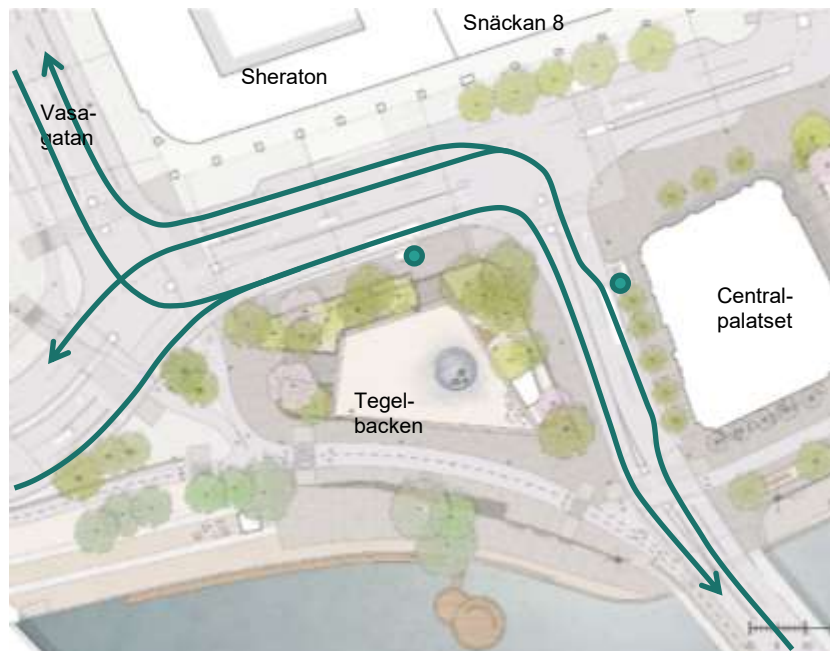
Cykel

Framkomligheten ökar för cykeltrafiken, och då främst i kopplingen mellan Vasagatan och stråket mellan Vasabron och Stadshusbron när det blir cykelpassager på båda sidorna av korsningen. Utrymmet på kajen medger inte att både inrymma cykelbana och plats för gående och en trygg och attraktiv vistelseyta. Den befintliga cykelbanan under Vasabron föreslås därför tas bort, och cykeltrafiken hänvisas till det övre planet. Där förbättras cykelstråket i den nya trafiklösningen; cykeltrafiken vid passagen över gatan vid Vasabron får minskad medelfördröjning vid trafiksignalen – 12 s jämfört med 30 s idag. Cykelbanan mellan Vasabron och Vasagatan breddas till 4,5 m och cykelbanan i Fredsgatans förlängning breddas till 3,25 m.

Kollektivtrafik

Tegelbacken trafikeras av linje 3 (mellan Kungsholmen och Vasabron) och linje 53 (mellan Vasagatan och Vasabron). En trafikanalys har gjorts vilken visar att framkomligheten totalt sett kan upprätthållas för busstrafiken trots minskade trafikyor - södergående bussar får upp till 30 s kortare restid och norrgående bussar upp till 30 s längre restid. Störningskänsligheten är mindre med den nya trafiklösningen vilket innebär att skillnaderna i restid bedöms bli mindre än idag.

Hållplatsläget i nordlig riktning framför Centralpalatset blir lite krångligare att köra till och från än idag; eftersom busskörvägarna på Vasabron ligger i mitten (av bärighetsskäl) så behöver bussen byta körväg för att komma in till hållplatsen och sen byta igen vid utfart från hållplatsen för att kunna svänga vänster (se figur 27). Detta är inräknat i restiderna ovan men är förstås mindre smidigt för bussförarna än dagens lösning där busstrafiken har en egen gata genom Tegelbacken. Samtidigt blir hållplatserna betydligt mer tillgängliga för resenärerna i den nya utformningen.



Figur 27. Körvägar för bussar samt hållplatser

Tegelbacken används idag som vändplats för bussar. Det handlar både om nattbussar, ersättningstrafik eller om man behöver vända bussar tidigare på linjen av någon anledning. När körvägen runt Centralpalatset tas bort försvinner möjligheten att vända bussar. En alternativ vändmöjlighet går förmodligen att skapa strax väster om Centralbron (se figur 28).



Figur 28. Alternativ vändplats för bussar.

Den platsen planeras dock att byggas om i stadens projekt Klara City View, och det behöver utredas om vändplatsen kan vara kvar då eller om den behöver omlokaliseras – det finns i så fall andra alternativ som kan utredas.

Biltrafik

En trafikanalys med simuleringsverktyg har gjorts där dagens utformning har jämförts med förslaget. De trafikmängder som analysen har utgått från är de som bedöms trafikera platsen när Slussen är färdigbyggd och Munkbron återigen är öppen för biltrafik. Analysen visar att köbildningen från Kungsholmen under vissa tider på dagen blir något längre än idag med den nya utformningen, eftersom ett körfält ändras till kollektivtrafikkörfält. Totalt sett för hela Tegelbacken blir restiderna dock inte längre än idag. Detta beror till stor del på att rundkörningen runt Centralpalatset tas bort, vilket ger kortare körsträckor. Analysen visar också att den nya utformningen är mindre störningskänslig än dagens, vilket innebär en större restidspålitlighet.

Trafiksäkerhet

Vid Tegelbacken inträffar relativt många trafikolyckor idag, där huvudsakligen oskyddade trafikanter drabbas. Kontoret bedömer att trafiksäkerheten ökar med förslaget tack vare större utrymmen för oskyddade trafikanter, tydligare trafiksituation med normala korsningar och lägre hastigheter för biltrafiken.

Tillgänglighet

Tillgängligheten för funktionshindrade blir god med förslaget med exempelvis tydligare passager över gator, sammanhängande gångstråk, mindre korsningar, hållplatser som är lätta att nå och tillgängliga sittplatser. De nya markmaterialen på gångytor utformas för god tillgänglighet. Relevanta mål i *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* uppnås.

Trygghet

Tryggheten ökar med förslaget när platsen blir mer befolkad, mer trivsam och bättre belyst.

Barnkonsekvenser

Förslaget förbättrar för barn. Trafiksituationen förenklas och det blir möjligt att tillföra nya lekvärden, något som helt saknas på platsen idag.

Trafik under byggtiden

Tegelbacken har en komplex trafiksituation; samtidigt finns det ovanligt stora ytor att omfördela trafiken på under byggtiden. Totalt sett bedöms påverkan på trafiken bli i nivå med ett större gatuarbete i innerstaden. Ombyggnaden i kvarteret Snäckan 8 kommer att begränsa framkomligheten vid Tegelbacken för biltrafik preliminärt

till och med 2026; det är en fördel att bygga om Tegelbacken under denna tid då framkomligheten ändå kommer att vara nedsatt. En skedesplanering för trafik under byggtiden tas fram under nästa skede av projektet när planeringen kommit längre.

Avvägningar

Nedan beskrivs de viktigaste avvägningarna som gjorts när förslaget för Tegelbacken tagits fram.

- Projektets relativt stora utgift beror på att det är stora ytor som ska byggas om. Mer än halva utgiften ligger i att bygga de nya gatorna med trafiksignaler och belysning samt strukturen för torgen, och resten är för gestaltning av kajen och torgen inklusive träd och planteringar. I gestaltningen har standardmaterial för gator och torg föreslagits, vilket gör att de kommer att hålla under lång tid till låga underhållskostnader.
- Olika markmaterial på torgens mittdelar har prövats. Kontoret föreslår stensmjöl som både är ett relativt billigt material men som också ger ett mjukare och mer trivsamt intryck än en hårdgjord yta, så att torgen får en karaktär av parktorg. Detta stöds även av Skönhetsrådet som har önskat en viss parkliknande karaktär i delar av området. Rådet är i övrigt mycket positivt till förslaget och ställer sig bakom dess intentioner. Även fastighetsägarna och tomträttshavarna vid Tegelbacken är positiva till förslaget.
- Förslaget innebär att det inte längre går att vända bussar där. Trafikförvaltningen är kritisk till detta och vill att vändfunktionen ska finnas kvar på platsen. Busstrafikens behov är viktiga för staden, men om bussvändningsfunktionen skulle behållas just vid Tegelbacken så skulle upprustningen inte gå att genomföra. En alternativ vändplats kan förmodligen tillskapas strax väster om Centralbron; annars finns andra alternativ som kan utredas.

Tidplan

En övergripande tidplan visas i tabell 1. Entreprenadarbeten kan tidigast starta 2024 och pågår under cirka två år.

Aktivitet	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Startbeslut	X					
Utredning		X				
Inriktningsbeslut		X (aug)				
Systemhandling		X	X			
Genomförande- beslut			X			
Bygghandling			X	X		
Upphandling				X		
Entreprenad				X	X	X

Tabell 1. Tidplan

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 8 mnkr fram till genomförandebeslut. Trafiknämndens utgift för projektet som helhet uppskattas till cirka 150 mnkr, men bedöms ligga inom ett intervall om 130 - 170 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl framtagen efter genomförd programutredning.

Utgiftsspannet beror på att projektet är i ett tidigt skede och att det därmed finns osäkerheter såsom marknadsläget vid kommande upphandling. Kommande uppdateringar av kalkylen kommer att ge ett bättre underlag för bedömning. Mot bakgrund av detta ingår i projektets uppskattade investeringsutgift ett relativt stort riskpåslag. I osäkerheterna för projektet ingår bl.a. eventuell hantering av befintliga ledningar och förorenad asfalt.

I kalkylen ingår ett indextillägg om 5 procent per år, vilket totalt uppgår till ca 21 mnkr. Genomförandet planeras ske under perioden 2024-2026. En eventuell försening av projektet skulle innebära att indexpåslaget behöver höjas.

I tabellen nedan redovisas en sammanfattning av projektets utgifter.

Utgifter (mnkr)	Tidigare nedlagt	Kommande utgifter	Totalt
Utredning och projektering	1,8	7,2	9,0
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0	31,0	31,0
Entreprenad	0	89,0	89,0
Index	0	21,0	21,0
Summa utgifter	1,8	148,2	150,0

Uppskattad fördelning av utgifter per år:

	F.g. år	2022	2023	2024	2025	2026	Totalt
Utgifter (mnkr)	0,1	2	6	22	67	53	150

Projektets genomförande är för närvarande inte inrymt inom nämndens långsiktiga ram, men har i nämndens budgetunderlag redovisats som ett prioriterat projekt utanför ram. Kontoret kommer löpande pröva att inrymma projektet inom nämndens investeringsbudget.

Under arbetet har olika markbeläggningar på torgen prövats, t.ex. stenmjöl (alternativet som föreslås) och granit. Stenmjöl innebär en ca 14 mnkr lägre utgift än granit.

För att hålla utgifterna nere har även lägen för nya träd planerats utifrån befintliga ledningar i marken. Målsättningen är att inte behöva göra några kostsamma ledningsomläggningar i projektet.

Kontoret kommer att pröva möjligheten att söka statliga medel enligt stadsmiljöavtal för projektet.

Driftkostnader

Nämndens driftkostnader för platsen kommer efter genomfört projekt att öka då det är dyrare att sköta torg samt gång- och cykelbanor än dagens körbanor. Planteringarna kommer att samrådas med stadsdelsförvaltningen, som ansvarar för skötseln av dem.

Nuvärdesberäkningar har gjorts enligt stadens anvisningar. Baserat på en uppskattad totalutgift om 150 mnkr visar beräkningarna ett negativt nettonuvärde om 129 mnkr (se bilaga 2).

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 5,8 mnkr per år från och med år 2027. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Nedan anges de största identifierade riskerna och osäkerheterna i projektet.

- De nya träden har placerats med utgångspunkt från befintliga ledningar, med målsättningen att inte behöva flytta ledningar i projektet. Det kan dock visa sig senare att ledningarnas placering inte stämmer överens med ritningarna. Det är också troligt att några ledningsägare kommer att vilja passa på att lägga nya ledningar i samband med projektet, vilket kan påverka projektets tidplan. Kontoret hanterar risken genom att redan innan inriktningsbeslutet ha en dialog med ledningsägarna.
- Asfalt lagd före mitten av 70-talet kan innehålla tjärasfalt. Denna innehåller höga halter av ämnen som är miljö- och hälsoskadliga. Det finns en risk att asfalt som ska tas bort vid Tegelbacken innehåller tjärasfalt. Det kan i så fall bli en ökad utgift att ta hand om den på ett miljöriktigt sätt.
- Det finns alltid en risk att anbud som kommer in är höga. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtiden.
- Ombyggnaden innebär att det inte längre går att vända bussar vid Tegelbacken. En alternativ vändplats kan förmodligen tillskapas strax väster om Centralbron; annars finns andra alternativ som kan utredas.

Då det är tidigt i projektet och det fortfarande finns osäkerheter så är projektets riskavsättning relativt hög.

Slut

Bilagor

1. Tegelbacken – program för upprustning
2. Nuvärdesberäkning