

**Handläggare**  
Henrik Söderström  
08-508 263 75  
Kristofer Rogers  
08-508 260 22

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-05-28

## Breddning av cykelbana längs med Riddarholmskanalen. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Breddning av cykelbana längs med Riddarholmskanalen upp till 4 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Det är viktigt för stadens fortsatta tillväxt och attraktivitet att skapa bättre tillgänglighet med alla färdmedel. Kopplingen mellan Slussen och Tegelbacken längs Gamla Stans västra sida utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk. Upp emot 15 000 cyklister passerar sträckan dagligen men trafikmiljön för cyklister har stora brister vad gäller säkerhet, komfort och framkomlighet.

2017 redovisade trafikkontoret ett uppdrag från kommunfullmäktige att förbättra cykelstråket mellan Gamla Stan och Tegelbacken. Trafiknämnden fattade beslut 2017-06-15 att

en breddning av det befintliga cykelstråket längs Riddarholmskanalen bör genomföras som en första etapp för att åtgärda den del av stråket som har störst brister.

Då utredningsområdet är beläget i Stockholms historiska kärna med höga kulturvärden behöver cykelinfrastruktur placeras och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.

Norr och väster om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelstråket och en förbättring av dagens snäva kurvor. Detta kan ske genom en ombyggnad av befintlig parkering där dagens 12 parkeringsplatser minskas till 7. Längs Riddarholmskanalen föreslås en breddning av kajens låga del söder om Riddarhuset. Breddningen föreslås ske genom att en konsol anläggs på befintlig kaj. På Munkbron mellan Riddarholmskanalen och Gamla Stans tunnelbanestation kan breddning av cykelbanan ske genom att antalet körfält i södergående riktning lokalt minskas från två till ett.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Cykel Riddarholmskanalen upp till 4 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 52 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 och ett mot Kungsträdgården.

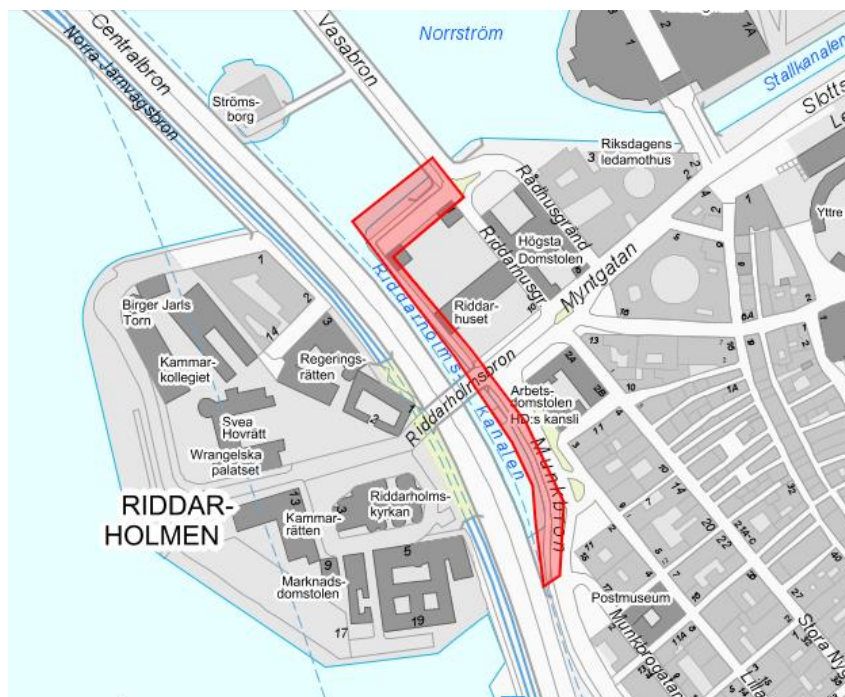
Längs pendlingsstråket på västra sidan av Gamla Stan, mellan Slussen och Tegelbacken, färdas upp emot 15 000 cyklister dagligen men trafikmiljön för människor som cyklar har stora brister, framförallt utrymmesmässigt. Dagens lösning upplevs som otrygg och är olycksdrabbad samtidigt som det är svårt att cykla om varandra.

Utredningsområdet 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. Cykelinfrastruktur behöver

därför placeras och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.

2017 redovisade trafikkontoret ett uppdrag från kommunfullmäktige att förbättra cykelstråket mellan Gamla Stan och Tegelbacken (Dnr.T2017-01582). Inom ramen för uppdraget studerades flera alternativa sträckningar för cykeltrafiken förbi västra sidan av Gamla Stan. Grundförutsättningen för de olika alternativa sträckningarna var att restiden inte skulle öka samt att det skulle kunna gå att uppnå tillräcklig bredd för att kunna hantera de höga cykelflödena. Den sträckning som bedömdes som mest lämplig och genomförbar var den befintliga längs Munkbron och Riddarholmskanalen. Några av de förslag som inte bedömdes som lika attraktiva var cykelstråk längs Stora Nygatan, över Riddarholmen och längs Centralbron.

Trafiknämnden beslutade 2017-06-15 att en breddning av det befintliga cykelstråket längs Riddarholmskanalen bör genomföras som en första etapp för att åtgärda den del av stråket som har störst brister. I beslutet ingick även att fortsätta utreda en koppling mellan Tegelbacken och Gamla Stan i form av en ny pontonbro eller en upprustning och breddning av Vasabron. Projektet finns även omnämnt i Sverigeförhandlingen. Kontoret avser återkomma till nämnden med förslag till inriktning för denna del. Åtgärderna inom projektområdet, se figur 1, bedöms inte påverka val av koppling mellan Tegelbacken och Gamla Stan.



Figur 1. Den studerade sträckan, cykelpendlingsstråket på västra sidan av Gamla Stan.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Samråd har skett med stadsledningskontoret.

Inom ramen för budgetuppdraget att utreda en cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken har samverkan tidigare skett med stadsbyggnadskontoret och Stadsmuseet. Nya avstämningar och samråd planeras med bland annat stadsbyggnadskontoret, Länsstyrelsen och Stadsmuseet.

## Mål och syfte

Cykelpendlingsstråket längs Gamla Stans västra sida är en av de mest trafikerade sträckorna i Stockholm och i Sverige. Trots detta finns tydliga brister i utformningen vilket bidrar till framkomlighetsproblem och problem med säkerheten och tryggheten för cyklister. Sträckan uppnår inte heller de utformningskriterier som anges i stadens cykelplan.

Syftet är att projektet ska innebära

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

Målet med projektet är att

- anlägga cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna i stadens cykelplan. Hänsyn ska tas till övriga trafikslag. Hänsyn ska även tas till riksintresset Stockholms innerstad och dess vattenspeglar.

Projektet bedöms bidra till att uppnå kommunfullmäktiges inriktningsmål ”En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt” och kommunfullmäktiges mål för trafiknämndens verksamhetsområde ”Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet”.

I stadens cykelplan pekas pendlingsnätet 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 vilket gör att målsättningen är en genomgående bredd på 4,5 meter.

### **Befintlig situation**

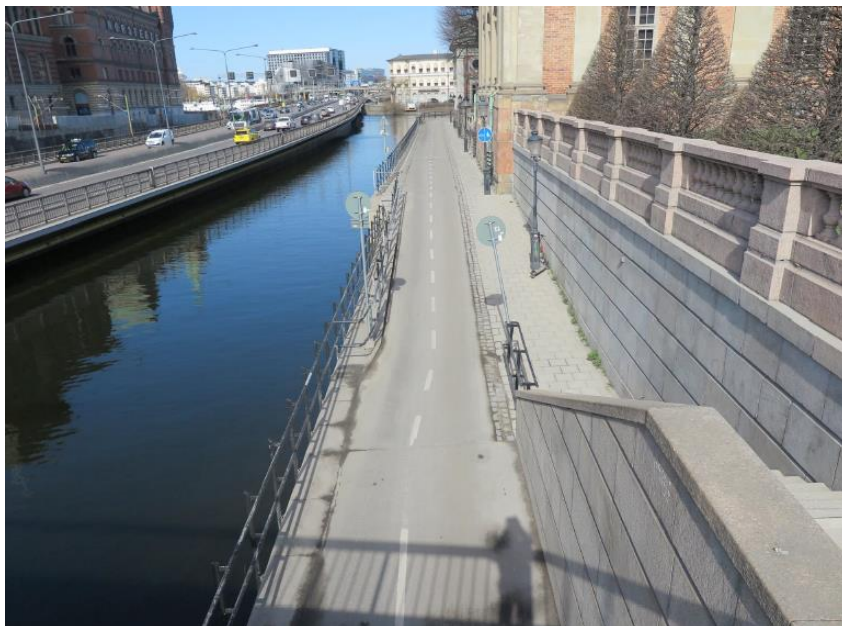
Cykelpendlingsstråket längs västra sidan av Gamla Stan löper från Tegelbacken över Vasabron förbi Riddarhuset vidare längs Riddarholmskanalen och Munkbron för att ansluta till Gamla Stans tunnelbanestation och slutligen Slussen och Södermalm. Projektet innefattar Vasabrons södra fäste till Gamla Stans tunnelbanestation.

Norr om Riddarhuset löper cykelstråket längs med en parkering, se figur 2. 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 där det under förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar inte är ovanligt med köbildning. Cykelbanans bredd varierar, men är cirka 3 meter. Cykelbanan kantas av en parkering med plats för 12 tvärställda bilar.

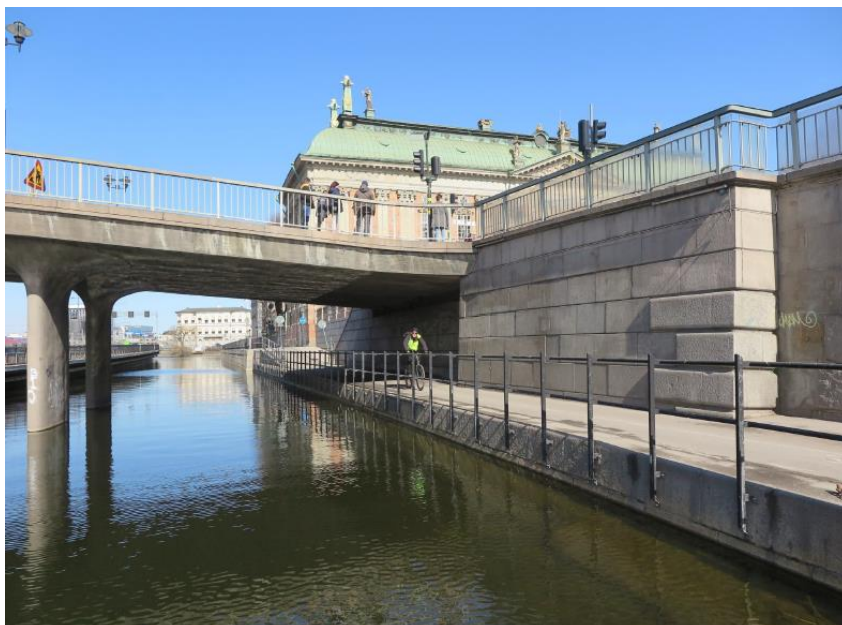


*Figur 2. Pendlingsstråkets sträckning invid parkering norr om Riddarhuset*

Väster om Riddarhuset är cykelbanan cirka 3 meter bred och den längsgående smala gångbanan avskiljs med tre rader smågatsten, se figur 3. Bullernivåerna från Centralbron är betydande 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.



*Figur 3. Pendlingsstråket väster om Riddarhuset, centralbron till vänster*



*Figur 4. Pendlingsstråket under Riddarholmsbron och trång passage förbi rester av ett brofäste från 1868.*

Under Riddarhusbron passerar cykelstråket ett brofäste från 1868 som inte längre fyller någon bärande funktion, se figur 4. Här blir det en trång passage på endast 2 meter. Längre söderut passeras tre valv som idag delvis används av en kanotklubb, se figur 5. På motsatt sida finns en brygga som används av kanotklubben. Munkbrons fyra körfält för motorfordonstrafik återfinns på den högre nivån till vänster i figur 5.



*Figur 5. Vy söderut med valv och brygga längs Riddarholmskanalen. Munkbrons fyra körfält på den högre nivån till vänster i bilden.*

Vid Riddarkanalens södra ände går cykelbanan upp längs Munkbron för fortsatt färd söderut. Se figur 6 och 7.



*Figur 6. Vy norrut. Riddarholmskanalen med Riddarhuset i bakgrunden.*





*Figur 7. Vy söderut med Gamla Stans tunnelbanestation längre fram till höger i bild.*

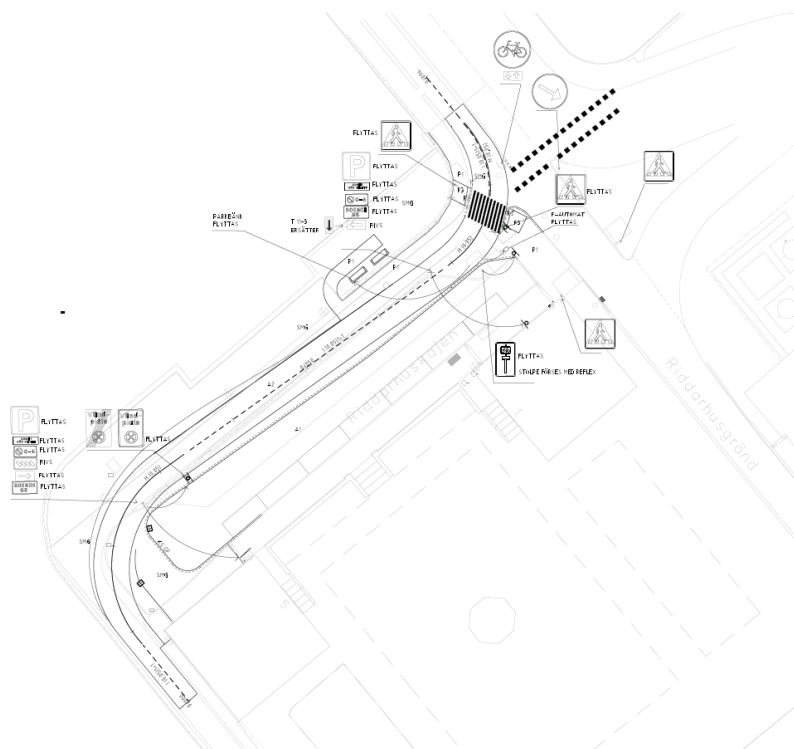
### **Åtgärdsförslag**

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder och avvägningar längs sträckan från norr till söder.

#### **Norr om Riddarhuset**

Norr om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelbanan och förbättring av de två 90-graderskurvorna, se figur 12.

Breddningen kan skapas genom en minskning av antalet parkeringsplatser från 12 till 7 stycken. Cykelbanan föreslås bli 4,5 meter bred men smalnar av något för att möta befintliga bredder på Vasabron och väster om Riddarhuset.



Figur 12. Breddning och förbättrade kurvradier av cykelbana norr om Riddarhuset.

### Studerade alternativ för kajbreddning

En breddning av cykelstråket längs Riddarholmskanalen kan genomföras på flera olika sätt. Några alternativ har studerats närmare.

- En breddning genom ny kajlinje där vattenytan tas i anspråk till förmån för bredare kaj.
- En breddning med konsol som anläggs ovanpå befintlig kaj, se figur 8 och 9.
- En breddning med konsol, men med pålar i konsolens framkant.

För samtliga alternativ har möjligheten att ta bort det gamla brofästet invid Riddarholmsbron prövats.

### Avvägningar och konsekvenser för kajbreddning

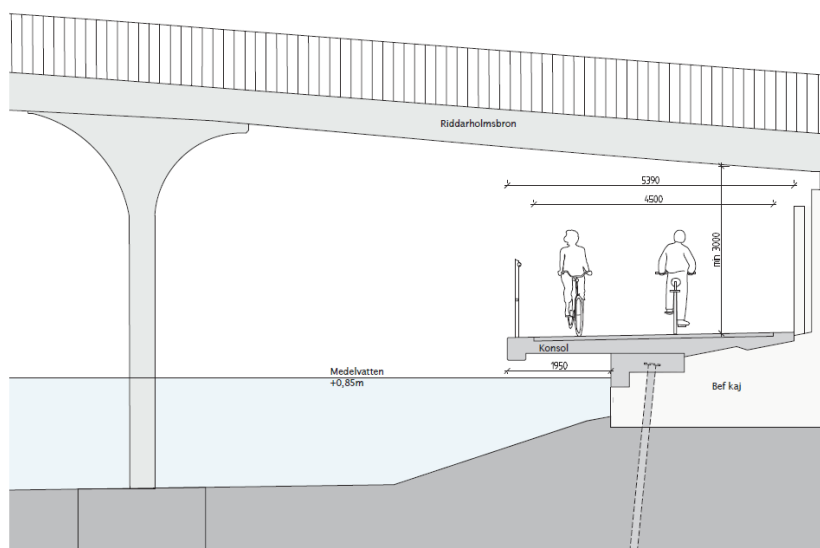
En breddning genom ny kajlinje innebär att vattenytan tas permanent i anspråk. Vattenspeglarna i Stockholms innerstad är av riksintresse även om Riddarholmkanalen inte längre är en av de mer framträdande vattenytorna i staden i och med att Centralbron anlades på 1950- och 60-talet. En ny kajlinje innebär med säkerhet att projektet behöver ansöka om vattendom hos Länsstyrelsen och troligtvis behövs även en ny detaljplan.

Genomförbarheten har bedömts som låg varför alternativa lösningar har undersökts.

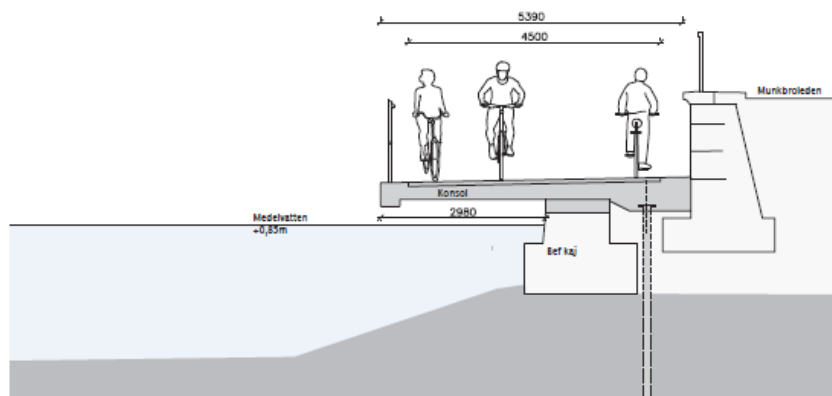
En breddning genom en konsol på befintlig kaj innebär inte samma ingrepp på vattenytorna som en utbyggd kaj. Vattnet kan fortfarande flöda under konsolen även om vattenytan skuggas något av konsolen. Alternativet med pålar i framkant av konsolen innebär viss påverkan på vattenytan varför ett alternativ utan pålar har undersökts vidare. Utan pålar kan arbetet i vattnet begränsas och bedömningen är att vattendom inte blir nödvändig.

### Förslag till inriktning för kajbreddning

Det förslag som föreslås är en breddning genom konsol utan pålar i vattnet. Figur 8 och 9 visar hur denna lösning ser ut. För att skapa en robust konstruktion föreslås dragstag (sned påle i bild) med jämna mellanrum. Stagen fästs i berggrunden för att skapa en robust konstruktion. Dragstagen har liknande funktion som pålar i konsolens framkant men påverkar inte vattenytorna på samma sätt.



*Figur 8. Föreslagen breddning med konsol. Sektion under Riddarholmsbron.*



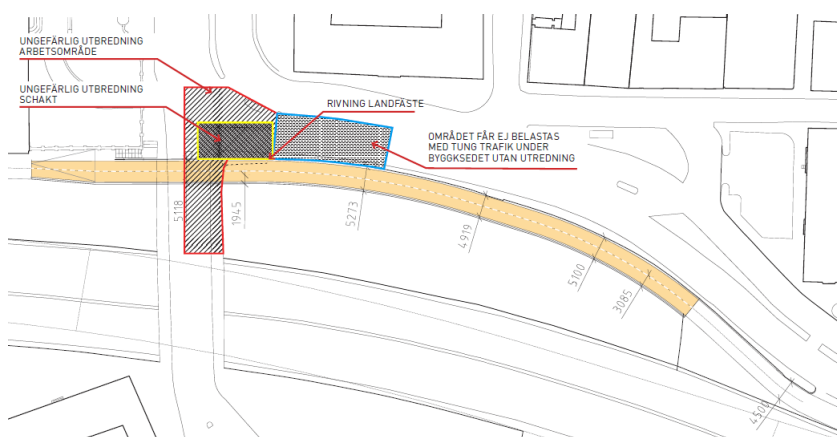
Figur 9. Föreslagen breddning med konsol.

För att kunna uppnå de uppsatta breddmåten för cykelbanan breddas kajen med konsol från Riddarholmskanalens södra ände fram till Riddarhuset södra ände. Förbi Riddarhuset är befintlig kaj betydligt högre och här föreslås ingen breddning med konsol. Bedömningen är att detta skulle ha för stor inverkan på den kulturhistoriska miljön och dessutom är cykelbanan redan något bredare här idag. Genom att hänvisa gående till det större gångstråket på östra sidan om Riddarhuset kan cykelbanan längs denna sträcka breddas till 3,5-4 meter. Detta är ett avsteg från önskade breddmått för höga cykelflöden i cykelplanen, men innebär en utökad bredd på drygt 1 meter jämfört med idag.

För att minimera påverkan på vattenspeglarna föreslås att ett gammalt brofäste invid Riddarholmsbron från 1868 tas bort. Brofästet fyller idag ingen funktion men genom att ta bort det kan en jämnare kajlinje skapas och inte lika mycket vatten täckas. Den skymda sikten förbättras och cykelbanans linjeföring likaså. Åtgärden innebär dock en del arbete på Munkbron i höjd med Riddarhusbron, se figur 11. Denna delåtgärd påverkar till viss del projektets tid och kostnad men fördelarna överväger dessa konsekvenser.



Figur 10. Fotomontage över breddning med konsol



Figur 11. Kajbreddningens utbredning samt arbetsområden för borttagning av brofäste från 1868.

### Munkbron

Från Riddarholmskanalens södra ände går cykelstråket upp på Munkbron. Fram till Gamla Stans tunnelbanestation föreslås en breddning av cykelbanan genom att flytta ut kantstenslinjen, se figur 13. Kvarteret Memnon skapar en trång passage och här föreslås en lokal avsmalning för fordonstrafiken. De två södergående körfälten föreslås smalnas av till ett precis förbi kvarteret (cirka 80 meter) för att sedan återgå till två körfält. Bedömningen är att detta kan göras utan att påverka köbildning för motorfordonstrafiken eftersom dubbla körfält återfinns både

innan och efter den trånga passagen förbi kvarteret Memnon. Buss 3 och 53 trafikerar sträckan och framkomligheten beräknas i detta skede inte bli nämnvärt sämre av att gå ned från två till ett körfält lokalt. Kontoret avser att återkomma till nämnden med en konsekvensbeskrivning i kommande genomförandebeslut.

Dagens motorfordonstrafikflöden på Munkbron varierar men årsmedelvärdena har de senaste åren legat mellan 9000–13000 fordon per dygn. De framtida trafikflödena är osäkra och påverkas av närliggande projekt så som Skeppsbron och Slussen. Sker beslut som kan påverka motorfordonstrafiken på Munkbron kan en lokal avsmalning istället göras på cykelbanan. Cykelbanans bredd skulle då behöva minskas till 3,5 meter på en sträcka om cirka 40 meter. Detta kommer att studeras vidare till genomförandebeslutet.



Figur 13. Breddning av cykelbana söder om Riddarholmskanalen.

### Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Tidplanen är osäker men fortsatt utredning och framtagning av systemhandling planeras under 2020. Kontoret ämnar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut under andra hälften av 2020. Detaljprojekteringen kommer kunna påbörjas under slutet av 2020 och upphandling av entreprenör i början av 2021. Bedömd byggstart under andra hälften av 2021 med färdigställande under 2022 eller början av 2023.

	2020	2021	2022	2023
Planering	X			
Genomförandebeslut	X			
Projektering	X	X		
Upphandling/Uppstart		X		
Produktion		X	X	X

*Preliminär tidplan*

### Ekonomi

Inom ramen för uppdraget att utreda en förbindelse mellan Gamla Stan och Tegelbacken har projektet hittills upparbetat 1,8 mnkr. Projektets totala planeringsutgifter, inklusive redan upparbetat, beräknas till 4 mnkr fram till genomförandebeslut. Återstående planeringsutgifter avser fördjupad utredning och framtagande av systemhandling samt intern tid. Den totala investeringsutgiften beräknas till cirka 52 mnkr, vilket baseras på framtagen utgiftskalkyl. Investeringsutgiften bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan och kommer utgöra en del av den 1,5 miljard i satsningar på framkomlighet som har tilldelats Trafikkontoret.

Projektets budget fördelas preliminärt enligt följande tabell:

<b>Del</b>	<b>Kalkyl</b>
Utredning/projektering	4
Entreprenad inkl:	43
-byggherrekostnader	
-risk och osäkerhet	
Index 5%	5
<b>Summa (i mnkr)</b>	<b>52</b>

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 2,8 mnkr från och med år 2024.



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 48 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

### **Risk/Osäkerhet**

Utredningsområdet är beläget i Stockholms historiska kärna och ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården och risken för fornlämningar är betydande. Varsam planering och hantering samt avstämning med berörda aktörer så som Stockholms stadsmuseum, Länsstyrelsen, Skönhetsrådet och Riksantikvarieämbetet är åtgärder som är planerade.

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 i ett tidigt skede är en av åtgärderna för att minimera risker.

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 det uttjänta brofästet från 1868 ska tas bort. Det finns begränsat med alternativa omledningsvägar men målsättningen är att kunna hålla framkomligheten under byggtid uppe för samtliga trafikslag. I och med Slussens ombyggnad kommer ett spårviddshinder att tillfälligt sättas upp för motorfordonstrafiken mot Munkbron. Idag finns ett spårviddshinder för att minska motorfordonstrafiken mot Skeppsbron men när huvudbron öppnar kommer alltså trafiken längs Munkbron begränsas under några år. Detta leder till att genomfartstrafiken för personbilar kommer att försvinna vilket kommer att underlätta omledningen av resterande trafik förbi projektet.

Närliggande projekt, inte minst Slussenprojektet kan komma att påverka framdriften av projektet. Samordning behöver ske. Utformning och tidsplanering kan komma att påverkas.

## **Kommunikation**

För projektet har en intressentanalys tagits fram och arbete med att ta fram en kommunikationsplan pågår.

Kommunikationen ska bland annat förmedla vad vi gör 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.

Inom ramen för budgetuppdraget att utreda en cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken har samverkan tidigare skett med stadsbyggnadskontoret och Stadsmuseet. Nya avstämningar och samråd planeras med bland annat stadsbyggnadskontoret, Länsstyrelsen och Stadsmuseet.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Investeringskalkyl