

Handläggare
Emil Hagman
08-508 87 511

Till
Trafiknämnden
2021-12-16

Utveckling av Skeppsbron. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning som svar på uppdraget.
2. Trafiknämnden godkänner fortsatt utredning enligt förslag i tjänsteutlåtandet.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Ulrika Persson
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har utrett frågan om en möjlig utveckling av Skeppsbron enligt uppdrag i budget 2019 och 2020. Skeppsbron har idag många funktioner. Den utgör en viktig koppling över Saltsjömälar snittet och kopplar samman Södermalm med City, det är även den östligaste landkopplingen över detta snitt för motorfordons-, cykel- och gångtrafik. Dessutom är Skeppsbron ett besöksmål i sig med stora vistelsevärden med en unik placering mellan Gamla Stan och Saltsjön med utblickar mot det historiska Stockholm. Trots dessa förutsättningar inbjuder bitvis Skeppsbron inte till vistelse, detta då stora ytor nyttjas som parkering, inhägnader för verksamheter, utspridd avfallshantering och har en otillgänglig beläggning. Kajen har ingen sammanhållen gestaltning och kan upplevas som rörig av fotgängare.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 163
Växel 08-508 27 200
katarina.sahlin@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se



Figur 1 Visionsbild över kajen på Skeppsbron

Utredningen visar på möjligheter att öka attraktiviteten på denna plats genom att förbättra tillgängligheten och öka ytor för vistelse och verksamheter. I handlingen föreslås ett slätt hällstråk med möbleringszon och förstärkt belysning för att tydliggöra ytornas funktion. Samtidigt föreslås att ytor för andra funktioner som exempelvis evenemang och kommersiella funktioner skapas, detta förutsätter dock att antalet parkeringsplatser reduceras. Förbättrade vistelsevärden uppnås genom att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och tryggheten på kajen.

För Skeppsbrons vägsektion föreslås preliminärt en lösning där cykelbanor byggs samt breddas i de avsnitt där de inte uppfyller rekommendationerna i cykelplanen. För gångbanorna sker en breddning och utökade ytor för vistelse tillskapas, främst kring Slottet. Detta bedöms kunna ske utan att framkomligheten för kollektivtrafiken försämras, men det är en fråga som kommer att studeras vidare.

Kontoret ser ett behov av att komplettera utredningen med en fördjupad parkeringsstudie för att säkerställa att det fortfarande går att ha bil och hitta parkering för boende i Gamla stan samt en fördjupad trafikanalys för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Även en möjlig etappindelning av kaj och gata föreslås utredas vidare samt omfattningen av gestaltningen på kajen. I ett fortsatt utredningsarbete kommer ett samarbete med Stockholms Hamnar AB, Stockholm Parkering AB, Trafikförvaltningen och Stockholm vatten och Avfall AB vara viktigt för ett framgångsrikt resultat.

Bakgrund

Uppdraget

Trafikkontoret fick i kommunfullmäktiges budget för 2019 ett uppdrag att utreda ”förutsättningarna för utveckling av Skeppsbron med bättre vistelseytor, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet, i samarbete med Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkering AB”. Kontoret och Stockholms Hamn AB kom överens om att trafikkontoret skulle utreda gatan Skeppsbron och Stockholms Hamn skulle utreda kajen Skeppsbron.

Gestaltningförslaget är tänkt som ett underlag till fortsatt gemensamt arbete för en förändrad funktion och användning av ytorna på kajen.

Tidigare utredningar

Kontorets utgångsläge för de olika alternativen som utretts har tagit avstamp i tidigare investeringsprojekt för Skeppsbron som påbörjades 2014, (T2012-313-056000). Investeringsprojektet startades för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cykel i samband med att ett detaljplanearbete påbörjades år 2014 för Tullhusen och kajen. I det detaljplaneförslaget skulle Tullhusen rivas och nya tullhus helt anpassade till dagens användning som restauranger, caféer och kontor, skulle byggas. De nya byggnaderna föreslogs i nya lägen för mer fria utblickar från Gamla Stans gränder. Ett garage planerades under kajen för att ersätta markparkeringen. Detaljplanearbetet med den inriktningen avslutades då bland annat omfattande och dyra ledningsflyttningar skulle krävas. Kontoret har även utrett en lösning för cykeltrafiken med Tullhusen kvar. Dock fanns det stora utmaningar att få till en lösning som uppfyllde rekommendationerna i cykelplanen med då vald trafiklösning.

Pågående detaljplan för Tullhusen

Ett nytt detaljplanearbete pågår nu för Tullhusen, detta med syfte att ge Tullhusens nuvarande utformning, placering och funktion detaljplanestöd. Tullhusen uppfördes på 1940-talet och har tilldelats grön markering av Stadsmuseet, vilket är det näst högsta skyddet en fastighet kan få. Det innebär att det är en fastighet som är särskilt värdefull från historiskt, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt. Planprocessen pågår för denna plan.

En förutsättning för kontorets utredning har därför varit att Tullhusen ligger kvar i sin nuvarande storlek, på nuvarande plats.

Andra pågående projekt

Kontoret är delaktigt i ett EU-projekt för trafik och godshantering i gamla stadskärnor. I projektet studerar kontoret godshanteringen till/från Gamla Stan samt inom stadelen. En del i detta projekt är att studera möjligheterna för en samlastningscentral för Gamla Stan med syfte att bedriva effektivare och mer anpassade varuleveranser till Gamla Stan, och här skulle Skeppsbron kunna inkluderas.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Efter tidiga diskussioner under vintern 2019 med berörda förvaltningar och bolag har gestaltungsförslaget under våren 2020 redovisats för Stockholms Hamn AB, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och Stockholm Parkering AB.

Dagens situation

Skeppsbron kan delas in i två delar. Dels Skeppsbrons körbanor med gång-, cykel- samt motorfordonstrafiken och dels Skeppsbrons kajdel med blandade ytor för hamnverksamhet, parkering, gångtrafikanter, verksamheter och upplåtelse.

Skeppsbrons körbanor

Trafikalt binder Skeppsbron samman Södermalm med City, och det är den östligaste landkopplingen över Saltsjömälarstråket. Skeppsbron trafikeras av flera busslinjer och tillsammans med Munkbroleden fördelas kollektivtrafiken norrut via Strömbron och Vasabron. I söder ansluter Skeppsbron mot Slussbron för motorfordonstrafiken.

För cykeltrafiken är och kommer Skeppsbron utgöra en viktig länk över Saltsjömälarstråket. Skeppsbron är ett utpekat pendlingsstråk i stadens cykelplan och ett regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen. Skeppsbron tillsammans med Munkbroleden binder samman cykelstråken från östra Södermalm (Stadsgårdsleden, Hornsgatan och Götgatan) mot City.

Innan Slussens ombyggnad bestod Skeppsbron av två körfält i vardera riktningen med ett kollektivtrafikkörfält i respektive riktning. Den södergående cykeltrafiken gick i cykelfält, medan den norrgående gick i kombinerad gång- och cykelbana.



Bild 2. Gatan Skeppsbron 2011 (innan Slussens arbeten påbörjades)

I samband med Slussens ombyggnad har möjligheterna att trafikera Skeppsbron för motorfordonstrafik varit begränsade. Både via de tidigare spårvidshindren vid Skeppsbron/Slussen samt genom avstängningen år 2016 av Katarinavägens koppling till Slussen och mittbarriärerna i Söderledstunneln. Även kopplingen mellan Stadsgårdsleden och Skeppsbron har försvunnit under Slussens ombyggnad. Under Slussens ombyggnad har cykeltrafiken norrut, från Slussen till Tullhus 1, tagit ett körfält i anspråk. För den södergående cykeltrafiken har cykelfältet breddats. Fotgängare har därmed fått tillgång till bredare gångbanor på delar av Skeppsbrons östra sida.

Skeppsbrons kaj

Skeppsbron är ett besöksmål i sig med stora vistelsevärden med en unik placering mellan Gamla Stan och Saltsjön. Utmed kajen sker verksamhet från Stockholms hamnar och i Tullhusen sker verksamheter som delvis är publika med uteserveringar under säsong. Kajen utgör även en viktig och attraktiv koppling i ett sammanhängande kajstråk för gående till Stadsgårdskajen med bland annat Stora Tullhuset där Fotografiska bedriver verksamhet och Södermälarsstrand. Trots platsens unika förutsättningar inbjuder bitvis Skeppsbron inte till vistelse. Skeppsbrokajen kan idag upplevas som rörig med många olika uttryck och funktioner som har tagit platsen i anspråk över tid. Det sker både parkering som är reglerad, och oregerad parkering. Avfallshantering sker vid flertalet platser både för hamnens verksamhet, för allmänheten samt för verksamhetsutövarna. På kajen finns det idag inget tillgängligt gångstråk med en slät beläggning och gångstråken utmed kajen bryts av med en trappa i höjd med Slottsbacken.



Bild 3. Skeppsbron mars och maj 2020

Mötet med Nya Slussen

I samband med Slussens ombyggnad kommer nya anslutningar att ske mot Skeppsbron från Södermalm. För år 2030 finns det trafikprognoser för Skeppsbron på 25 000 fotgängare, 26 000 cyklister och 11 700 motorfordon per dygn. För år 2040 är cykeltrafiken uppräknad till 32 000 per dygn.

Skeppsbron kommer att kunna nås av fotgängare dels via Slussbron från Slussens övre delar på Södermalm, dels från lågbroarna som passerar slusskanalen. Den östra lågbron kommer utgöra en viktig koppling för gående från Slussens kollektivtrafik till Djurgårdsfärjan och vidare till Skeppsbrons gångstråk mot Kungsträdgården och City.

I Slussens slutlösning kopplar Slussbron till Skeppsbron med motorfordonstrafik dels från Hornsgatan/Söderledstunneln, dels från Katarinavägen. Slussbron har även en ramp för koppling mellan Skeppsbron och Stadsgårdsleden/Södermälärstrand, i den så kallade ”slitsen”. I pågående trafikskede i Slussens ombyggnad används slitsen för cykel då de permanenta kopplingarna via lågbroarna inte är färdigställda än mellan Södermälärstrand/Stadsgårdsleden och Gamla Stan.

För cykel kommer Skeppsbron utgöra en viktig koppling mot City. Från Slussbron kommer Götgatans, Hornsgatans och Katarinavägens cykelflöden som ska mot City. Söder om Tullhus 3 vävs dessa ihop med de cykelflöden som kommer från Södermälärstrand och Stadsgårdsleden via östra lågbron som ska mot City. Övriga kopplingar i Slussens slutlösning är den nya GC-bron mellan Södermalmstorg/Södermälärstrand mot Munkbroleden för cyklister till City via Vasabron samt den västra lågbron mellan Södermälärstrand och Munkbroleden.

Skeppsbron kommer även fortsatt att utgöra en viktig länk för kollektivtrafiken med stombuss som trafikerar sträckan. Färjeterminalen för Djurgårdsfärjan är lokaliserad till Skeppsbron och den bedöms få ökad betydelse som nod för den vattenburna kollektivtrafiken. Idag har färjeterminalen ett provisoriskt läge men en ny färjeterminal ska återplaceras söder om Tullhus 3 inom Slussens projektområde.

Vid utgången av 2023, eller när bussterminalen i Katarinaberget tas i drift, kommer de vägkopplingar som har varit stängda från Katarinavägen och Söderledstunneln att återöppna. Dessa kopplingar har då varit stängda i cirka 8 år.

Trafikkontorets förslag till inriktning för vidare utredning

Kontoret har i arbetet sett ett behov av att ta fram ett gestaltungsförslag för Skeppsbron som en helhet och arbetat med både gatan och kajen. Dock ska kontoret utreda möjligheterna att vid utbyggnad gå vidare med kajen och gatan som egna etapper. Förslaget är tänkt som ett underlag till eventuellt fortsatt arbete med en omdaning av gatan och ett gemensamt arbete för en förändrad funktion och användning av ytorna på kajen.

Projektmål:

- Skeppsbron ska upplevas som välkomnande, trygg och säker under hela året och dygnets alla timmar.
- Gåendes tillgänglighet och framkomlighet på kajen ska förbättras.
- Kajens nya utformning ska öka möjligheten till vistelse och bidra till ökade upplevelse- och vistelsevärden.
- Framkomligheten och trafiksäkerheten för både gående och cyklister ska öka.
- Oförändrad eller endast liten påverkan på framkomligheten för kollektivtrafik på Skeppsbron.
- Skapa en utformning som möter upp de nya behoven och trafikströmmarna från Slussen.

Skeppsbrons kaj

För kajen ser kontoret att ett brett gångstråk av släta naturstenshällar skulle kunna anläggas utmed Tullhusens uteserveringar längs hela kajen. Gångstråket kantas av en ny bredare möbleringszon med bänkar, lekfulla sittmöbler, bord och lägre ljuspunkter. På några valda ställen leds stråk av släta hällar ned från gatan till det nya gångstråket och möbleringszonen. Dessa ytor får solstolar, cykelställ, sopkorgar och kan också vara lämpliga platser för

kommersiella funktioner och/eller evenemang. På den större ytan där det nu är samlade parkeringsplatser är det i gestaltningsförslaget exemplifierat som en öppen plats för vistelse, evenemang och aktiviteter. Detta kräver dock att parkeringsplatserna kan reduceras, vilket inte kommer vara möjligt utan att boende i Gamla stan även fortsättningsvis har tillgång till boendeparkering. Kommande utredningar behöver därför undersöka möjligheterna till andra parkeringslösningar i eller nära stadsdelen, först när detta är utrett kan en förändring av kajens funktion sett till parkering övervägas.



Bild 4. Visionsbild ur gestaltnings PM

Visionsbilden visar det breda, släta hällstråket och en möbleringszon som bland annat inrymmer soffor, lekfulla sittmöbler och inslag av lägre ljuspunkter. Stolpar för gångstråket placeras i bakkant av gångytan för att på så sätt gradvis trappa ned ljuset mot vattnet. Plats för uteserveringar behålls intill Tullhusen. Likt Strömkajen som rustades upp 2018 kan även Skeppsbrokajen få tekniska lösningar inbyggda i diskreta möbler.

Generella principer för utformningen på kajen

- Ett 3,5 meter brett, tillgängligt promenadstråk av släta granithällar anläggs på kajen. Utöver det nya hällstråket ska befintlig smågatsten finnas kvar.
- I anslutning till promenadstråket anläggs en 3 m bred zon för belysning och olika typer av sittmöbler för utblickar i flera riktningar.
- Kajen blir enkelriktad för fordonstrafik i norrgående körriktning för angöring till fartyg och verksamheter.
- Utformning och placering av tekniska funktioner på kajen samordnas med berörda aktörer i fortsatt arbete.

Kajens funktion och användning

Projektet har utgått från att Stockholms Hamn AB fortsatt kommer att bedriva hamnverksamhet utmed ett stråk närmast kajkanten samt att Tullhusens verksamheter med dess uteserveringar ligger kvar. Detta är också i linje med de diskussioner som förs för ett nytt hamnavtal. Trafikkontoret kommer genom avtalet ha ansvar och rådighet över övriga ytor på kajen och gatan. I fortsatt arbete behöver behovet av angöring och transporter samt andra tekniska funktioner samordnas.

Den föreslagna gestaltningen av kajen har inspirerats av Strömkajen som nyligen byggts om. På Strömkajen finns idag släta, tillgängliga stråk av natursten samt generöst med sittplatser. Stora delar av kajen har lämnats omöblerad för att möjliggöra flexibel användning av kajen. Tekniska funktioner som sophantering, påfyllnad av vatten, tankning av fartyg m.m. har lokaliserats under mark samt i sittbara lådor.



Bild 5. Strömkajen 2018 efter upprustning

Parkering

I vidare utredningsarbete behöver påverkan på befintlig parkering utredas mer ingående. Exempel på frågeställningar att undersöka är hur påverkas boende och verksamheter av reducerat antal parkeringsplatser på kajen? Vilka nyttjar parkeringen idag? Hur påverkas möjligheterna till att öka vistelsevärdena på kajen om parkeringarna kvarstår? Vad händer i omkringliggande områden med mindre möjlighet till parkering på Skeppsbrokajen samt hur kan parkeringsplatserna ersättas med andra platser eller tjänster.

En utgångspunkt i arbetet är att boende i Gamla stan även fortsättningsvis behöver ha tillgång till parkering. Det är också viktigt att det finns möjligheter till besöks- och nyttoparkering i

stadsdelen. Kommande utredningsarbete behöver därför undersöka hur detta kan säkerställas, innan det är aktuellt med någon annan användning av kajen sett till parkering. Bland de alternativ som kan undersökas är ökat nyttjande av Stockholm Parkerings närbelägna anläggningar. Kontoret avser göra en bred undersökning av tänkbara alternativ.

Utformningsförslagen i detalj

Gestaltningförslaget består av tre delområden för kajen; 1. *Tullhusen*, 2. *Centrala delen* och 3. *Slottet*.

Delsträcka 1. Tullhusen

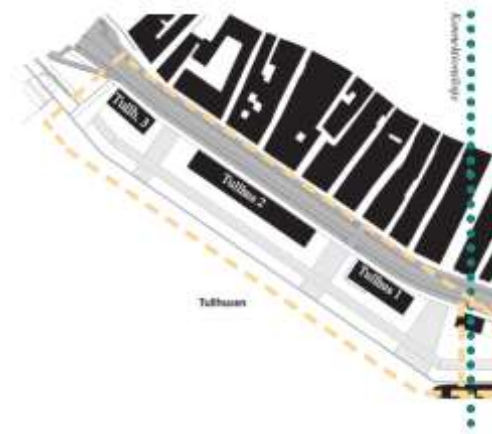


Bild 6. Orienteringsbild delområde 1

Mellan Tullhusen anläggs breda ytor av natursten som kopplar samman kajens nya släta gångstråk och gatans gångbanor. Ovanför och nedanför gångstråket blir det utrymme för en friare möblering med utsikt över Stockholms Ström. Några möbler kan förses med armstöd och upprätta ryggstöd för att inkludera alla användare.

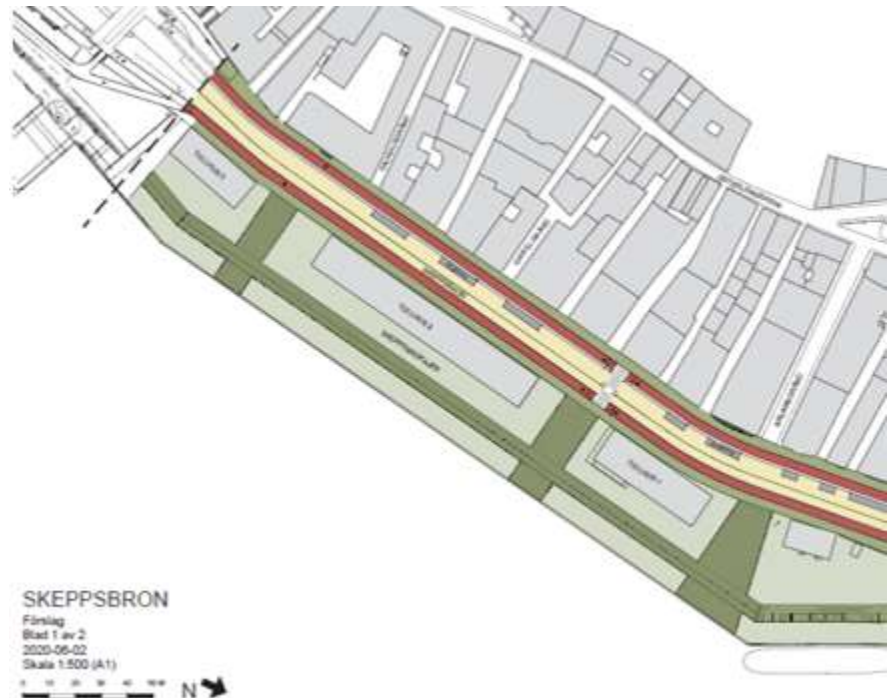


Bild 7. Situationsplan föreslagen gestaltning (Bilaga 2)

De mörkgröna ytorna motsvarar släta och tillgängliga hållar. Det ljusgröna ytorna är befintliga smågatstensytor och det blågrå är byggnader, det mörkt grå är angöringsplatser i gatan, det röda är cykelbanor och cykelfält, gula ytor för motorfordonstrafik.

Trafiklösningen för gatan beskrivs längre fram. In- och utfart till kajen ligger kvar vid befintligt läge väster om Tullhus 3.

Enkelriktad körning tillåts norrut, på en 8 m bred friyta, närmast kajkanten. Trafiken placeras där för att underlätta vid behov av direkt angöring till ett fartyg och för att göra en så stor del av kajen som möjligt i princip bilfri. Leveranser till Tullhusen tillåts enbart vissa tider och bör ske samordnat med mindre fordon.

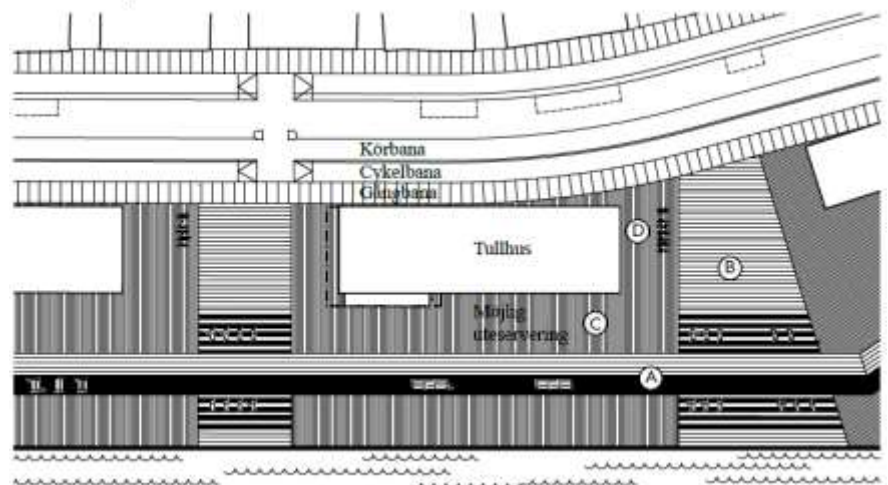


Bild 8. Detaljbild utformning. **A:** Gångstråk av släta granithällar, bredd 3,5 meter med 3,0 meter bred möbleringszon. I möbleringszon placeras soffor, belysning, skräpkorgar m.m. **B:** Breda ytor av släta granithällar i avvikande kulör och/eller format jämfört med

gångstråk. Här blir det utrymme för t.ex. solmöbler och eventuell upplåtelse för kioskverksamheter eller liknande. C: Befintlig yta av smågatsten. D: Läge för cykelställ, i anslutning till cykelbanan.

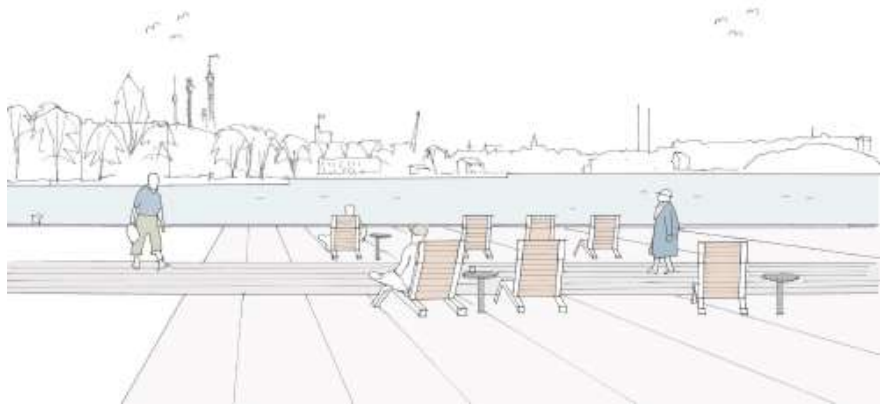


Bild 9. Visionsbild (yta B) mellan Tullhus

Delsträcka 2. Centrala delen

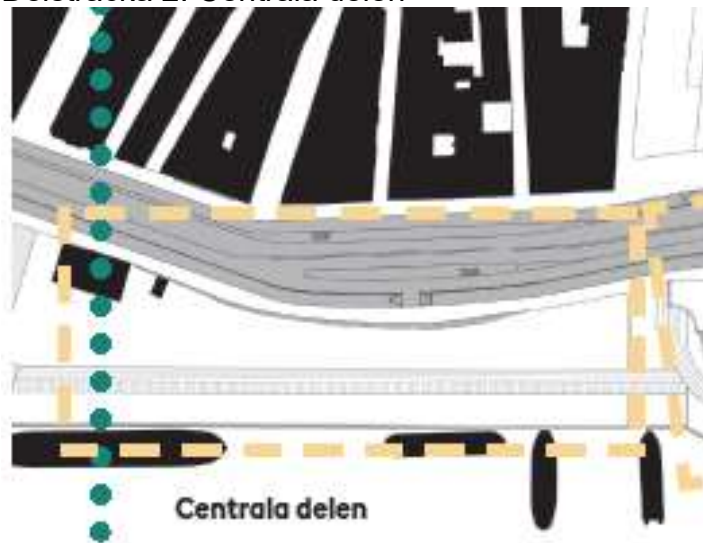
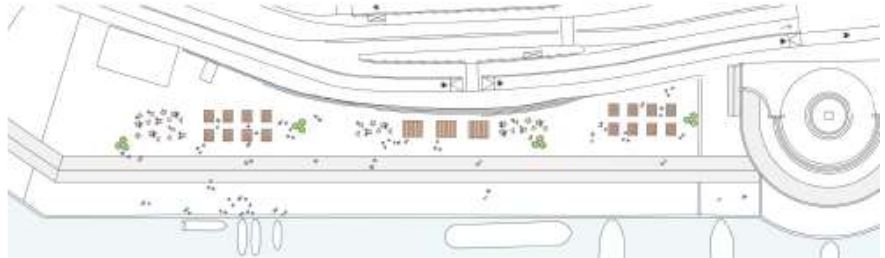


Bild 10. Orienteringskarta delområde 2

Idag rymmer ytan cirka 150 parkeringsplatser. Här föreslås en stor, öppen yta som är möjlig att nyttja på olika sätt och förändra över tid. I den täta innerstaden behövs öppna, fria ytor som kan användas på olika sätt. Dessa ytor kan användas till olika typer av evenemang som exempelvis konstinstallationer, festivaler, torghandel eller sportevenemang. De flexibla ytorna kan användas av såväl kommersiella som offentliga aktörer. I den centrala delen skulle permanenta byggnader och tillfälliga objekt kunna samsas. De kiosker som idag finns på kajen skulle kunna erbjudas permanenta lokaler i nya byggnader. Ytan kan även användas för olika typer av säsongsinstitutioner. Utöver det släta hållstråket så får den befintliga markbeläggningen av smågatsten finnas kvar. Det

genomgående gångstråkets grundmöblering kompletteras med fritt placerade, runda granitblock i olika storlekar som inbjuder till olika typer av sittmöjligheter samt till informell lek.



Figur 11. Ur Bilaga 1. Illustrationsbilder, flexibel användning

Delområde 3. Slottet

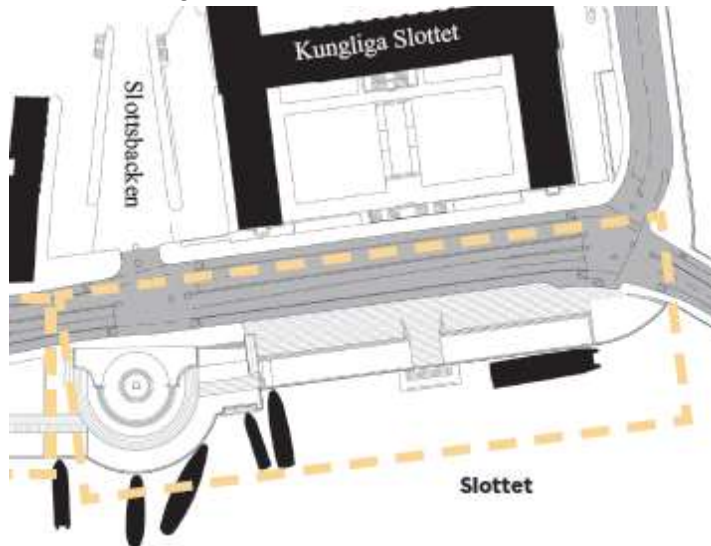


Bild 12. Orienteringskarta delområde 3

Det befintliga stråket av släta granithällar blir bredare och kompletteras med möblering likt övriga möbleringszoner. I förlängningen av slottets mittaxel ersätt den befintliga gatstenen av släta granithällar för att betona symmetrin och kopplingen till Slottet.

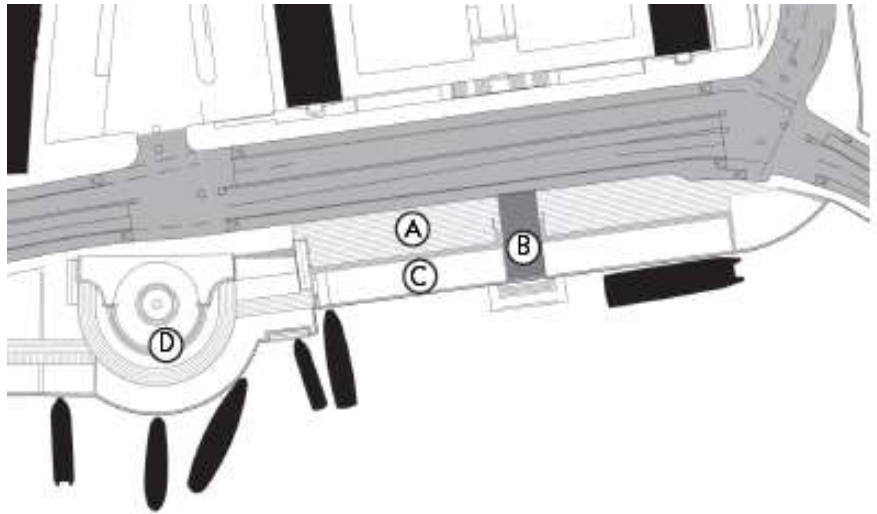


Bild 15. Detalj utformningsförslag. A: Gångstråk av släta granithällar breddas och möbleras lika övriga möbleringszon. B: En ny yta av släta granithällar förstärker sambandet mellan kajen och slottet. C: Befintlig yta av smågasten. D: Befintlig staty med trappande sockel, vissa av trappstegen förses med sittytor i form av träavtäckning.

Skeppsbrons gata

Studerade trafikalternativ och föreslagen inriktning

Projektet har låtit göra en övergripande trafikanalys där olika utformningsalternativ studerats. De olika alternativen skiljer sig åt på olika sätt, i korthet med hänsyn till:

- Allmän motorfordonstrafik i en eller i båda riktningar
- Busskörfält eller inte på hela eller delar av sträckan
- Stoppställplats eller möjlig förbikörning för fordon
- Busshållplatsernas lägen
- Cykelbanor eller cykelfält förbi en trång sektion nedanför Kungliga Slottet
- Uppfyllande av utformningsprinciperna i cykelplanen
- Angöring eller inte framför det Kungliga Slottet

De olika alternativen för trafikföringen har bedömts utifrån sin påverkan på trafiksystemet. Den inriktning som kompletterande trafikanalyser bör baseras på, är att Skeppsbron byggs om till ett körfält i vardera riktningen med ett separat busskörfält efter busshållplatsen i norrgående riktning. Trafiklösningen behöver särskilt studeras för kollektivtrafikens framkomlighet.

Övergripande för preliminär inriktning är att gångtrafiken får samma bredd på hussidan som idag, ökade ytor vid Slottsbacken, framför Slottet samt vid Slottskajen. På Skeppsbrons östra sida finns möjlighet att bredda gångbanan till 3,2–3,5 meter.

För cykeltrafiken tillskapas i båda riktningarna cykelbanor som uppfyller cykelplanens mått för pendlingsstråk med höga flöden.

Kapaciteten för motorfordonstrafiken förväntas vara tillräcklig och förhållandevis god. Detta på grund av att korsningsutformningen vid Strömbron klarar av större genomgående flöden från Skeppsbron då ingen vävning krävs. Dock är detta en del som behöver studeras vidare

Framkomligheten för buss söderut ökar då högersväng för motorfordon in på Slottskajen från Strömbron föreslås tas bort, dock fortfarande möjlig för tungtrafik som inte får trafikera Norrbro. Efterlevnaden av en sådan åtgärd bedöms kunna vara god då Norrbro finns som alternativ koppling, vilket inte orsakar långa omvägar. Den norrgående kollektivtrafiken kan fastna bakom de motorfordon som köar på grund av stopp vid hållplats. Under morgonens maxtimme kan finnas en liten risk för att bilköen över Strömbron går så långt bak att den påverkar angränsningen till busshållplatsen norrut.

Trafiksäkerheten bedöms öka i och med bredare cykel- och gångbanor, bättre trafikseparering mellan fordonslagen, ökad tillgänglighet för gående samt att bussuppställningen som idag sker framför slottet föreslås flyttas till Slottskajen och därigenom tillskapa möjligheterna till en bättre trafiklösning framför slottet på Skeppsbron.

Sett till gestaltning så bedöms förslaget som bra då ytor för vistelse kan anordnas i anslutning till Slottsbacken samt vid Slottskajen samt att dagens symmetriska utformning framför slottet (mot kajen) behålls. Parkerade bussar kommer inte längre skymma slottet från den här vyn och intrång mot kajen minimeras.

Konsekvenser

Konsekvenserna avseende att reducera antalet parkeringsplatser behöver utredas vidare. Både sett till hur de påverkar möjligheterna till en gestaltning som uppfyller projektmålen samt hur de påverkar parkeringssituationen för boende och besökare i Gamla Stan och vad det får för effekt på angränsande områden. Att ta bort alla de befintliga parkeringsplatserna medför ett sammanvägt intäktsbortfall för trafikkontoret på ca 4,5 mkr per år.

I kommunfullmäktiges budget för 2022 har trafikkontoret fått i uppdrag att genomföra en trafikutredning för Gamla stan. Inom ramen för det uppdraget kommer trafikutredningar genomföras som belyser trafikkonsekvenserna för Skeppsbron med utgångspunkt i de idéer som presenteras i detta tjänsteutlåtande. En viktig aspekt är

att belysa konsekvenserna för tillfarterna till Skeppsbron söder ifrån för motorfordonstrafik. Eventuellt behöver åtgärder vidtas utanför Skeppsbron för att säkerställa att kollektivtrafiken har hög framkomlighet.

Ekonomi

Kontoret har låtit göra en första kalkyl på föreslagen gestaltning och har fått en första bedömning om en total investeringsutgift om cirka 205 mkr vilket motsvarar ca 270 mkr med 30 % riskpåslag. Kalkylen är en mycket tidig kostnadsbedömning eftersom förslaget ännu inte är projekterat och en trafiklösning ännu inte är vald i helhet. Gestaltungsförslaget för kajen bedöms medföra en investeringsutgift om cirka 90 mkr och 120 mkr med riskpåslaget. En ombyggnad av gatusektionen i enlighet med preliminärt förordat alternativ på Skeppsbron bedöms kosta cirka 115 mkr och 150 mkr med motsvarande riskpåslag. I den kostnaden ingår inte några omfattande ledningsflyttar som eventuellt skulle kunna behövas. En mer säker kostnadsbedömning kan göras först efter fortsatt utredningsarbete, inmätning, inventering och avgränsning. Val av gestaltning för kajen och hur det påverkar parkeringssituationen kan eventuellt ge ett intäktsbortfall för staden om antalet parkeringsplatser minskar.

Kontoret kan inrymma utgifterna för projektets fortsatta utredning. Däremot ser kontoret i dagsläget inte möjlighet att prioritera projektets eventuella genomförande enligt gestaltungsförslaget inom nuvarande budgetram. Ifall det framöver blir aktuellt att genomföra hela eller delar av förslaget kommer kontoret i samband med kommande verksamhetsplaneringar pröva att inrymma projektets totala investeringsutgift. För att detta ska vara möjligt behöver antingen något annat projekt eller investeringsområde av liknande storlek prioriteras ned eller nämndens budgetram utökas. Kontoret har för avsikt att i det fortsatta arbetet även utreda en möjlig etappindelning, där kajen och gatan kan gå som parallella eller förskjutna projekt sett till utbyggnad. Detta för att möjliggöra en uppdelning av investeringsvolymen

Fortsatt arbete

Utredningen visar på stora möjligheter att skapa tillgängliga och attraktiva vistelseytor och levandegöra kajen och vattnet. Föreslagen inriktning för gestaltningen av kajen och körbanorna är genomförbart sett till kontorets rådighet. Samtidigt är det en förutsättning för förslagets genomförbarhet att Gamla stans parkeringsbehov kan hanteras på ett lämpligt sätt. Trafikkontoret

föreslår att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredning och arbete i enlighet med denna återrapportering.

De delar som behöver fördjupas är konsekvenserna av förändrad möjlighet till parkering där det ingår att identifiera hur parkeringsplatserna skulle kunna ersättas i eller i nära anslutning till stadsdelen. Vidare behövs även en fördjupad trafikanalys för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Denna analys kommer att genomföras som en del av budgetuppdraget att genomföra en trafikanalys för hela Gamla stan. Den kompletterande parkeringsutredningen har utgångspunkt i att de boende i Gamla stan fortsatt behöver tillgång till bilparkeringsplatser. Den fördjupade trafikanalysen behöver även belysa om åtgärder behöver vidtas utanför projektområdet för att begränsa motorfordonstrafiken till Skeppsbron.

Förankring av det fördjupade förslaget behöver ske med stadens berörda förvaltningar och bolag samt Trafikförvaltningen. Även med andra berörda aktörer exempelvis Skönhetsrådet, Stadsmuseet, Hovet behöver förankring ske.

Kontoret har för avsikt att i det fortsatta arbetet även utreda en möjlig etappindelning där kajen och gatan kan gå som parallella eller förskjutna projekt sett till utbyggnad. Även olika omfattningsalternativ för kajens gestaltning föreslås att utredas vidare.

Tillfälliga åtgärder för kajen

I väntan på de permanenta åtgärderna föreslås att kontoret arbetar med tillfälliga åtgärder för att öka vistelsevärdena och öka möjligheterna till ett levande stadsliv inom ramarna för befintliga projekt på kontoret.

Slut

Bilagor

1. Bilaga. Gestaltning PM
2. Bilaga. Situationsplaner Nollalternativ och Förslag