

**Handläggare**

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

**Till**

Trafiknämnden  
2024-02-15

## Cykel Riddarholmskanalen. Reviderat 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 till en reviderad investeringsutgift enligt bilaga 1.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafikkontoret justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Sara Bergendorff  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

Trafikkontoret  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 111  
Växel 08-508 27 200  
johan.johansson.vanhatalo@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

### Sammanfattning

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.

Genomförandebeslut för projekt Cykel Riddarholmskanalen fattades av trafiknämnden 2022-05-12 (dnr T2020-00845) och av kommunfullmäktige 2022-12-19.

Kontoret har sedan beslutet i kommunfullmäktige tagit fram detaljerade bygghandlingar och gjort nya kostnads- och riskbedömningar. Sammantaget visar dessa att utgifter för entreprenadkostnader, byggaktörskostnader och extra riskpåslag har ökat och att den totala utgiften för projektet stigit enligt bilaga 1. För att trafikkontoret ska kunna genomföra projektet behöver genomförandebeslutet revideras.

Projektets omfattning har inte förändrats från föregående genomförandebeslut utan utgiftsökningen förklaras framförallt av att produktions- och byggherrekostnader har ökat som en följd av omvärldsförändringar såsom kriget i Ukraina och att inflationen varit hög. Till det har detaljprojekteringen, som utförts efter tidigare genomförandebeslut, visat att konstruktionsarbetenas komplexitet har underskattats.

I tidigare kostnadsbedömning var kontorets påslag för risk lägre än det som nu föreslås. Det nu höga riskpåslaget har bland annat sin grund i entreprenadarbetenas närhet till tunnelbanans undervattenstunnel mellan Gamla stan och T-centralen. Även projektets komplexitet avseende arbeten med äldre byggnadsverk i form av höga stödmurar samt anläggande av nya konstruktioner i vatten har genererat extra höga riskpåslag. Projektets totala utgift minskar om dessa risker inte faller ut.

Trots kostnadsökningen så prioriteras föreslagen ombyggnad som en av de viktigaste åtgärderna att genomföra bland kontorets alla pågående och planerade projekt. Det är ett av stadens viktigaste cykelstråk och föreslagen ombyggnad ger stora vinster för cykeltrafiken i och med förbättrad framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet och det kommer att bidra till att fler vågar cykla i Stockholm. Med Slussens ombyggnad och den kommande gång- och cykelbron kommer ett längre stråk kunna skapas med en hög standard. Bron öppnar en ny koppling som beräknas ge ännu högre flöden längs västra sidan av Gamla Stan. En utebliven investering längs Riddarholmskanalen skulle minska den positiva effekten av den kommande bron och ge negativa effekter på cykeltrafiken då dagens utformning inte medger högre cykelflöden.

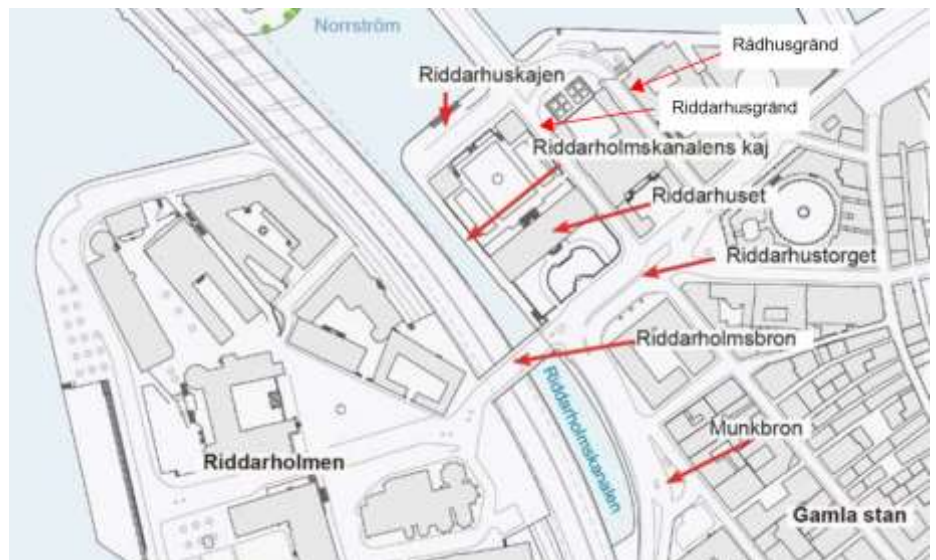
Projektet inrymmas inom innevarande framkomlighetssatsning på cykel utan att kontoret i dagsläget behöver prioritera bort något

annat. Åtgärderna bedöms kunna utföras utan allvarlig negativ påverkan på den kulturhistoriska miljön.

## Bakgrund

Stockholms placering på öar samlar människors resor mellan de norra och södra delarna av staden till ett fåtal broar. Vid Slussen koncentreras trafiken vid det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet. Förbi Gamla stan delar cykeltrafiken upp sig i två viktiga stråk, ett mot Tegelbacken via Munkbron och ett mot Kungsträdgården via Skeppsbron. Längs det primära cykelstråket på västra sidan av Gamla Stan, mellan Slussen och Tegelbacken, sker upp emot 15 000 cykelresor dagligen. Trots de höga flödena har trafikmiljön för cyklister stora brister, framförallt utrymmesmässigt. Dagens lösning upplevs som otrygg och är olycksdrabbad. Cykelbanan är smal och det är svårt att cykla om varandra på ett tryggt och säkert sätt.

Västra Gamla stan är en del av Stockholms historiska kärna, se bild 1. Höga kulturvärden är knutna till historiska byggnader, broar och till stadsbilden i stort. Miljön utgör en särskilt känslig del av riksintresset för kulturmiljövården. En förändrad och förbättrad cykelbana behöver därför passas in och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.



*Bild 1. Översiktsskarta där byggnader, byggnadsverk och platser som omnämns i ärendet pekas ut.*

I maj 2020 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för projektet (dnr T2020-00845). Flera alternativa sträckningar för cykeltrafiken förbi västra sidan av Gamla Stan studerades inför inriktningsbeslutet, se bild 2. Grundförutsättningen för de alternativa sträckningarna var att inte försämra restiderna samt att tillräcklig bredd ska kunna uppnås för att hantera det stora antalet

cyklister som dagligen väljer denna väg. Utgångspunkten har även varit att inte påverka gångtrafik, busstrafik eller nyttotrafik negativt.



*Bild 1. Alternativa sträckningar som studerats i tidigare skeden och som inte uppnår målen om en balanserad helhetslösning för alla trafikslag.*

Ett av de studerade alternativen har varit att använda Munkbroleden, Riddarhusgränd och Rådhusgränd. Riddarhusgränd är en viktig länk för gående och en av entréerna till Gamla Stan men samtidigt är gatuutrymmet mellan fasaderna endast nio meter. Riddarhusgränd är också i dagsläget en viktig koppling för kollektivtrafiken och en del av huvudgatunätet. Liknande situation gäller den parallella gränden Rådhusgränd. Dagens sträckning längs med Riddarholmskanalen ger cyklisterna en gen och säker koppling förbi Gamla Stan där cyklister inte behöver interagera med övrig trafik, varken på sträcka eller i korsningar. Att flytta cykelstråkets sträckning skulle innebära fler korsningspunkter med övrig trafik vilket i sin tur skulle påverka framkomligheten och trafiksäkerheten negativt. Kontorets sammanvägda bedömning är att det inte är lämpligt att flytta ett vältrafikerat cykelstråk till dessa gator. En breddning av befintlig sträckning bedöms vara det alternativ som bäst uppnår en balanserad helhetslösning för samtliga trafikslag.

Cykelstråkets koppling mot 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 är fristående från detta projekt men förenliga med de åtgärder som föreslås i detta ärende.

Sedan inriktningsbeslutet har kontoret arbetat vidare för att förslagna åtgärder så långt som möjligt ska minimera påverkan på kulturmiljö och värden förknippade med platsen.

Genomförandebeslut för projekt Cykel Riddarholmskanalen fattades av trafiknämnden i maj 2022 (dnr T2020-00845) och av kommunfullmäktige i december 2022. Kontoret har efter beslutet utfört detaljprojektering vilket bland annat inneburit kompletterande utredningar i form av geotekniska undersökningar, miljöprovtagningar och framtagande av riskanalyser för omgivningspåverkan. Med dessa underlag som grund har bygghandlingen färdigställts och en ny kostnadsbedömning har tagits fram.

I budget för 2024 har trafiknämnden fått i uppdrag att utreda hur Gamla stan ska bli en stadsmiljözon med mer plats för stadsliv och människor och mindre för bilar. Generösa ytor ska skapas i hela Gamla stan för vistelse, uteserveringar, lek och grönska. Som ett led i detta arbete ska Munkbroleden byggas om med stor plats för gående och cyklister. Kontorets bedömning är att en bredning av befintligt cykelstråk fortsättningsvis är det mest fördelaktiga alternativet, dels för att för att de smala passagerna genom Riddarhusgränd och Rådhusgränd kan undvikas och dels för att ytan på Munkbroleden kan nyttjas för vistelse och stadsliv utan att konkurrera med ett vältrafikerat cykelstråk.

### **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.

Målet med förslaget är att anlägga cykelinfrastruktur enligt Framkomlighetsstrategin och rekommendationerna i stadens cykelplan. Hänsyn ska tas till övriga trafikslag, särskilt gående och kollektivtrafik. Hänsyn tas även till riksintresset Stockholms innerstad och dess vattenspeglar. I stadens cykelplan pekas ett primärt nät för cykel ut, här anges även hur cykelinfrastrukturen ska utformas. På sträckor med höga cykelflöden (över 10 000 cyklister/dygn) eftersträvas en bredd om 4,5 meter för dubbelriktade cykelbanor.

Den studerade sträckan är ett av de primära 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.

Syftet är att förslagna åtgärder ska innebära bättre framkomlighet, trafiksäkerhet, komfort och trygghet för dem som cyklar.

Åtgärderna som genomförs ska anpassas till platsen, för att inte ha negativ påverkan på den kulturhistoriska miljön.

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning uppfylls. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2024. Under inriktningsmålet finns ett flertal delmål. Det mål som projektet verkar för är att Stockholms ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar. Målet är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt.

Projektet bidrar även till målet om att Stockholm ska vara Europas främsta cykelstad och är en del av de 2 mdkr som ska investeras i framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik under perioden 2023-2026.

### **Befintlig situation**

Det primära cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan löper från Tegelbacken över Vasabron förbi Riddarhuset via cykelbanan vid Riddarholmskanalen och Munkbron för att passera 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. Söderut kopplar stråket till Slussens ombyggnad och den nya gång- och cykelbro som planeras mellan Södermalms torg och Gamla Stans tunnelbanestation.

Projektet omfattar cykelstråkets sträckning mellan Vasabron och Gamla Stans tunnelbanestation. Norr om Riddarhuset löper cykelstråket längs med kajkanten. Två tvära 90-graderskurvor innebär begränsad framkomlighet och leder till osäkra möten mellan cyklisterna. Vid Vasabrons södra fäste finns ett övergångsställe över cykelbanan vilket leder till framkomlighetsproblem. Under förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar är det vanligt med köbildning på cykelbanan. Cykelbanans bredd varierar över sträckan, men är cirka tre meter. Cykelbanan kantas av 12 tvärställda bilparkeringsplatser.



*Bild 2. Befintlig cykelbana och parkeringsplatser norr om Riddarhuset.*



*Bild 3. Befintlig situation med en snäv kurvradie vid Riddarhuskajen och Vasabron.*

Väster om Riddarhuset är cykelbanan cirka tre 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 Riddarholmsbron eftersom kajen längre söderut endast är utformad för cykeltrafik.





*Bild 4. Befintlig situation för cykelbanan väster om Riddarhuset.*

Strax söder om Riddarholmsbron passerar cykelstråket ett landfäste för en tidigare järnbro från 1867. Cykelbanan är på denna plats endast är två meter bred.



*Bild 5. Landfäste och smal passage längs Riddarholmskanalen.*

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





*Bild 6. Befintlig cykelbana i riktning mot Gamla stans tunnelbanestation.*

Längs Munkbron är cykelbanan cirka tre meter bred. Gående hänvisas till den östra sidan av gatan även om det förekommer att gångtrafikanter rör sig längs den västra sidan. Munkbron har två körfält i södergående riktning, varav ett kollektivtrafikkörfält och omväxlande ett till två körfält i norrgående riktning.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft kontakt med och föredragit ärendet för Skönhetsrådet och Stadsmuseet har medverkat i detaljprojekteringen. Kontoret har sökt och erhållit tillstånd för vattenverksamhet av Länsstyrelsen. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2023-10-25.

### **Åtgärdsförslag**

#### **Projektets innehåll**

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder längs sträckan från norr till söder.



Bild 7. Översiktskarta med projektområdet markerat i rött.

### Norr och väster om Riddarhuset

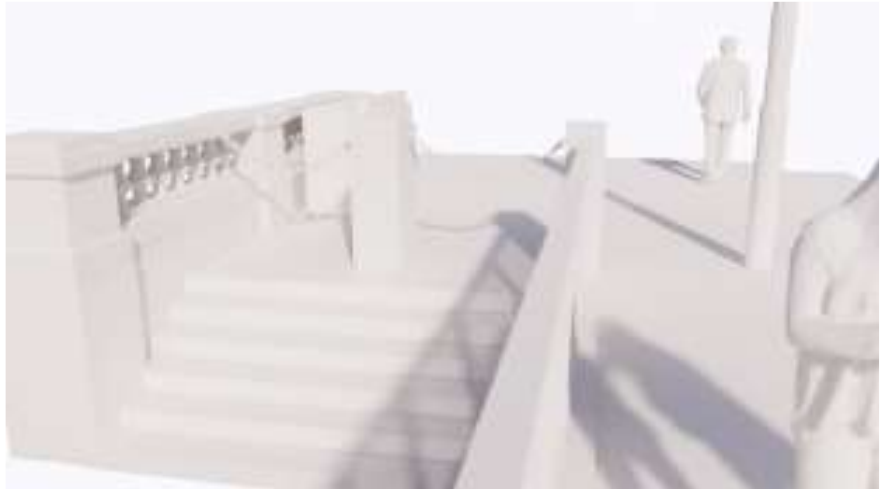
Norr om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelbanan och de två 90-graderskurvorna förbättras genom att de ges generösare kurvradier. Breddningen möjliggörs genom att parkeringsytan framför Riddarhuset tas i anspråk. Cykelbanan föreslås bli 4,5 meter bred men smalnar av något för att möta befintliga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



*Bild 8. Översiktsritning som visar breddning och förbättrade kurvradier för cykelbana norr om Riddarhuset.*

Väster om Riddarhuset mellan Riddarhusets västra paviljong och Riddarholmsbron är cykelbanan idag cirka tre meter bred. Längs med cykelbanan finns en smal gångbana som leder till en trappa upp till Riddarholmsbron. Gångbanan är sparsamt använd och de få gående som rör sig här missar ofta trappan till gångbanan och fortsätter promenaden längs cykelbanan. Förslaget är att ta bort gångbanan och istället bredda cykelbanan. Gångflödena är högre och gångbanorna bredare på sträckan 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 en granitpollare med kedjor kopplade till befintligt broräcke och balustrad.



*Bild 9. Modellskiss - Granitpollare och kedja vid trappa mot Riddarhuset*

### Kajbreddning

Cykelbanans bredd på den höga delen av kajen förbi Riddarhusets västra sida blir fyra meter. Här föreslås ingen breddning av kajen. För att möjliggöra breddning av cykelbanan på den låga delen av kajen längs Riddarholmskanalen föreslås att en konsol anläggs på befintlig kaj. Stöpelare monteras i fram- och bakkant för att skapa en robust konstruktion.



*Bild 10. Visionsbild av den nya cykelbanan vid, Riddarholmskanalen från Riddarholmsbron.*

Cykelbanans bredd längs den låga delen av kajen blir 4,5 meter exklusive skyddsavstånd mot mur och räcke. Belysning kommer sättas upp längs muren och punktbelysning monteras på befintliga belysningsstolpar på Munkbron. Effektbelysning föreslås under Riddarhusbron och i valven.

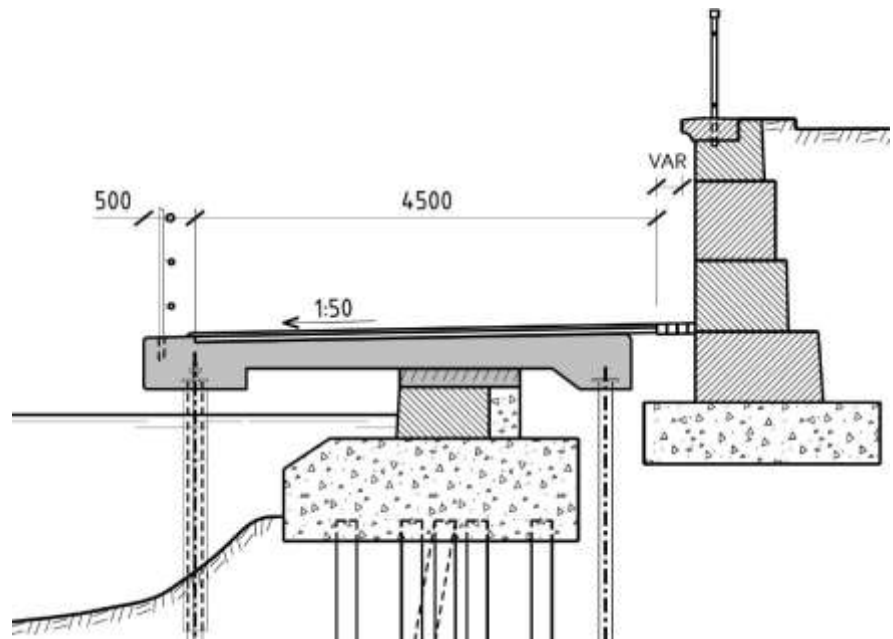
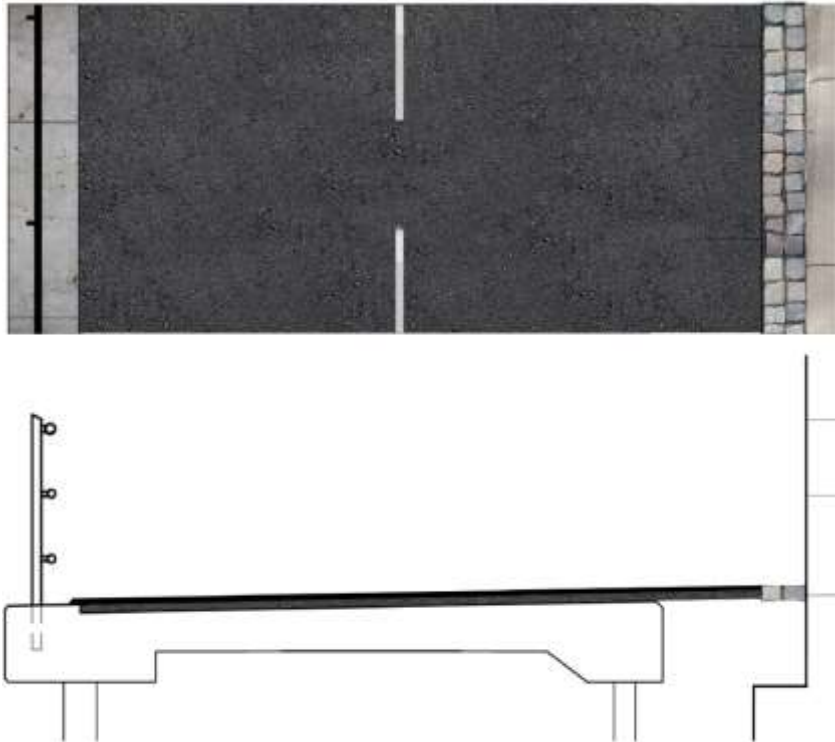


Bild 11. Tvärsektionsritning av konsolkonstruktionen

Ett nytt räcke kommer att monteras på kajkanten. Räckets utformning är gestaltningssmässigt anslutande till befintligt räcke på den högre kajen vid Riddarhuset. Det nya räckets ska ge så liten visuell påverkan på den kulturhistoriska miljön som möjligt. Räckeshöjden är cirka 120 cm och ansluts till befintligt räcke som är 110 cm högt. Räckets utformning och komplettering med en tredje följare är avsedd för att möta kraven på säkerhet och för att minska risken att någon fastnar i räckets.

Ytskiktet på konsolen kommer bestå av asfalt på cykelbanan, en smågatstensremsa mot muren och en kajkant av betong.



*Bild 12. Bild och tvärsektionsritning som visar fördelning av beläggingsmaterial på konstruktionen.*



*Bild 13. Visionsbild, vy norrut mot Riddarholmskanalen och Riddarhuset. Belysning i murkrön, komplettering med punktbelysning i befintliga belysningsstolpar på Munkbron, 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



vattenspegeln. Utöver detta förbättras den skymda sikten samt cykelbanans linjeföring.



*Bild 14. Visionsbild som visar den breddade cykelbana vid, Riddarholmskanalen under Riddarholmsbron.*

Den gångbana/väntyta som finns ovanpå landfästet försvinner i samband med att landfästet tas bort och befintliga ytor behöver omfördelas. Korsningen Munkbron/Riddarhustorget föreslås få justerad utformning enligt Bild 15. Översiktsritning som visar justerad utformning i korsningen Munkbron/Riddarhustorget. Trafiksignalen som reglerar övergångsstället över Riddarholmsbron tas bort och refuger och kantstenslinjer justeras. Antal körfält in i korsningen söderifrån minskas från två till ett. Då busshållplatsen är placerad nära korsningen och att det nås via ett separat busskörfält söderifrån bedöms varken framkomligheten för busstrafiken eller övrig motorfordonstrafik påverkas i någon större utsträckning.



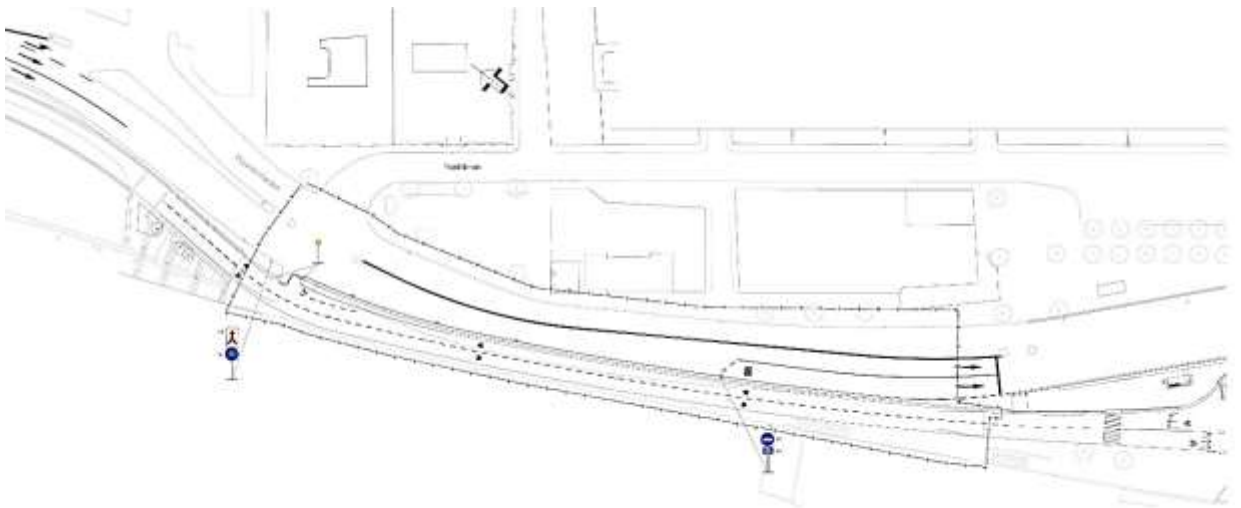


*Bild 16. Visionsbild som visar platsbildning och cykelbana söderut.*

Syftet med gestaltning av platsen är att höja kvalitén och variationen längs Munkbron och skapa ett omhändertaget intryck. Genom att förstärka belysningen blir platsen tryggare.

### Munkbron

Från Ridderholmskanalens södra ände går cykelstråket upp på Munkbron. När cykelbanan breddas kommer den att hamna i konflikt med en pelare under Centralbron. Pelaren, som är en rest från en tidigare trappa, kommer tas bort.



*Bild 17 Översiktsritning som visar breddningen av cykelbana längs Munkbron.*

Längs med Gamla Stans tunnelbanestation breddas cykelbanan 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 smalnas av till ett precis förbi kvarteret (cirka 70 meter), för att sedan återgå till två körfält; varav ett busskörfält. Att befintliga busskörfält ansluter både norr och söder om denna sträcka tillsammans med det relativt långa avståndet till korsningen med Skeppsbron gör att framkomligheten för buss- eller biltrafik inte bedöms påverkas nämnvärt av åtgärden.

I söder kommer cykelbanan anslutas mot slussens kommande gång- och cykelbro.



*Bild 18. Schematisk bild över projektområdet och kommande gång- och cykelbro inom projekt Slussen.*

## Belysning

Den övergripande gestaltningsvisionen för belysningen längs sträckan handlar om att skapa ett mjukt upplyst stråk 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 ”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 21. Visionsbild, belysning under centralbron som lättar upp intrycket av barriären centralbron och tunnelbanan skapar.*

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 cykelbanan. Detta för att förstärka den sociala närvaron och bidra till ett tryggare stadsrum. En välplanerad belysning 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. I budget för 2024 har trafiknämnden fått i uppdrag att utreda hur Munkbroleden kan byggas om för att ge plats för fler gående och cyklister. Bedömning är att en bredning av befintligt cykelstråk fortsättningsvis är det mest fördelaktiga alternativet samtidigt som det inte omöjliggör en ombyggnation av Munkbroleden.

Väster om Riddarhuset är kajen hög och blir sedan lägre söderut längs sträckan. Längs den höga delen föreslås ingen breddning av kajen. Bedömningen är att detta skulle ge för stor påverkan på kulturmiljön. Därför föreslås endast en omfördelning av ytan där den smala gångbanan tas bort eftersom gående med fördel rör sig längs Riddarhusgränd där det finns bredare gångbanor. Cykelbanan längs den höga kajen blir fyra meter bred på en sträcka om 70 meter, istället för eftersträvansvärda 4,5 meter. Eftersträvd bredd uppnås på resterande delar av den planerade cykelbanan.

Längs den låga delen av kajen föreslås en breddning av cykelbanan genom att en konsol anläggs 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 den. En utbyggd kaj skulle däremot medföra att vattenyta och vattenvolym permanent tas i anspråk. Vattenspeglarna i Stockholms innerstad är av riksintresse och förslaget med konsol har valts för att minimera påverkan.

Att ta bort det tidigare 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 människors behov av 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.

Kontoret har sett behov av förbättrad belysning på del av sträckan och övervägt olika alternativ samt gjort besparingar genom att nyttja befintliga anläggningar för komplettering av belysning. Valda åtgärder bidrar till att skapa en helhet och att sträckan uppfattas som väl gestaltad och omhändertagen.

Kontoret har i syfte att minska investeringsutgiften övervägt att senarelägga delsträckan vid Riddarhuskajen, för genomförande i samband med upprustningen av Vasabron. Tidplanen för kommande arbeten med Vasabron är osäker och åtgärderna på denna delsträcka medför en påtaglig förbättring avseende framkomlighet och trafiksäkerhet varför kontoret anser att sträckan bör genomföras i samband med åtgärderna längs Riddarholmskanalen.



## Konsekvenser

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. De föreslagna åtgärderna bidrar även till en upprustning av platser som utgör en del av Stockholms mest centrala kulturhistoriska miljö.

Norr om Riddarhuset breddas cykelbanan genom att den intilliggande parkeringen och körbanan smalnas av. Det innebär att dagens 12 parkeringsplatser behöver tas bort och att parkeringsförbud införs längs den södra sidan med möjlighet att stanna till för motsvarande sju fordon. I tidigare genomförandebeslutet föreslogs att sju parkeringsplatser skulle vara kvar men i stadens budget för 2024 har trafiknämnden fått i uppdrag att utreda en stadsmiljözon i Gamla stan och att alla parkeringsplatser i västra Gamla stan ska tas bort. Därför föreslås nu att regleringen ändras till parkeringsförbud.

Väster om Riddarhuset sker en breddning av cykelbanan på den höga kajdelen genom att ta bort den smala gångbanan på cirka en meter som går längs med Riddarhuset. Antalet gående är idag få eftersom sträckan är smal och bullerutsatt. Det naturliga gångstråket återfinns istället 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 Riddarholmsbron 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 Riddarhustorget. En busshållplats är placerad 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 eftersom det är

förhållandevis långt fram till korsningen med Skeppsbron samt att det finns busskörfält precis norr och söder om avsmalningen. . 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 och klotter stärker känslan av en otrygg miljö. 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 och genomförande

### Tidplan

Nedan visas en övergripande tidplan. Detaljprojektering har utförts under åren 2022-2023 och upphandling av entreprenör bedöms kunna genomföras under 2024. Förväntad byggstart är slutet av 2024, med färdigställande av entreprenadarbetena under 2026.

Aktivitet	2022	2023	2024	2025	2026
Genomförandebeslut (TN och KF)	x				
Reviderat genomförandebeslut TN			x		
Reviderat genomförandebeslut KF			x		
Projektering	x	x			
Upphandling			x		
Entreprenad			x	x	x

Tabell 1. Övergripande tidplan för projektet

Produktionstidplanen beräknas till 20 månader vid start Q4 2024.

En ny gång- och cykelbro som planeras från Slussen kommer ansluta vid Munkbron i höjd med Gamla Stans tunnelbanestation.

För att hantera cykelflödet från den nya bron behöver projektens tidplaner vara samordnade så att Riddarholmskanalen är klar när bron öppnar för trafik.

### **Produktionsplanering och trafik under byggtiden**

Projektet kommer innebära stora störningar för cykeltrafiken under byggtid då det inte kommer vara möjligt att hålla cykelbanan öppen längs Riddarholmskanalen. För att minska cykelflödet längs arbetsområdet vid Munkbron kommer huvuddelen av cykeltrafiken att hänvisas till Skeppsbron och för resterande cykeltrafik kommer omledning via 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 spårviddshinder 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.

### **Intressenthantering och 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 rätt information i god tid om vad som händer på platsen och hur det påverkar dem. De ska också få god förståelse för varför åtgärderna utfördes och vad dessa leder till.

### **Ekonomi och finansiering**

Projektekonomi redovisas separat i bilaga 1. Projektets nuvärdeskalkyl redovisas i bilaga 2. För att undvika risken att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs båda bilagorna enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

## **Risk/Osäkerhet**

Arbete intill trafikförvaltnings tunnelbaneanläggning.

Kontoret har uppdaterat riskanalysen och har identifierat att arbeten intill trafikförvaltningens tunnelbaneanläggning kan medföra risker för störning och förseningar i entreprenaden. Arbetena vid tunnelbaneanläggningen behöver samordnas med trafikförvaltningen. Kontorets bedömning är att arbetena kan utföras utan störningar och att sannolikheten att risken för försening och fördröjning kopplat till detta är låg.

Få anbudslämnare/höga anbud

Projektet innehåller komplicerade arbeten i befintlig kulturmiljö, i närhet till äldre konstruktioner och i vatten. Det innebär att antalet entreprenörer som kan genomföra projektet är färre än normalt vilket kan innebära minskad konkurrens.

Rivning av äldre konstruktioner med bristande handlingar

Att ta bort det äldre landfästet invid Riddarhusbron innebär ett antal risker. Det finns inga tydliga handlingar för den äldre konstruktionen vilket gör att nödvändig fakta kommer bli känd först i samband med arbetets genomförande. Det finns en risk att det kan påverka tid och kostnad för projektet.

**Slut**

## **Bilagor**

1. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).)
2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).)