

Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2022/668)

Projekt Cykel Riddarholmskanalen

Framställan från trafiknämnden

Genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Cykel Riddarholmskanalen till en utgift om 82,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2022 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren anför följande.

Ärendet

Trafiknämnden föreslår en breddning av cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan. Norr och väster om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelbanan genom omDispositionering av ytan på befintlig kaj vid Riddarholmskanalen. Söder om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelbanan genom att en konsol anläggs på befintlig kaj. På Munkbron mellan Riddarholmskanalen och Gamla Stans tunnelbanestation föreslås att cykelbanan breddas genom att antalet körfält i södergående riktning minskas.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, Södermalms stadsdelsnämnd, rådet till skydd för Stockholms skönhet, Stadsmuseet, Riddarhuset och Samfundet S:t Erik. Samfundet S:t Erik har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att projektet har utformats i linje med stadens målsättning att prioritera cykeltrafiken genom att betydligt förbättra standarden på en av de mest trafikerade sträckorna i cykelvägnätet och att projektet är särskilt angeläget att genomföra. Vidare anser kontoret att nämnden tydligt har

redovisat orsakerna till utgiftsökningarna men understryker vikten av att preliminära investeringskalkyler innehåller marginaler som är tillräckligt stora för att hantera osäkerheter i planeringsfasen och anser att det varit önskvärt att nämnden beskrivit vilka besparingar som gjorts för att möta omvärldsläget.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att förslaget är väl genomarbetat och anpassat till den värdefulla kulturmiljö och ser mycket positivt på att förslaget även utvecklar stadsmiljön med ny trygghetskapande belysning.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet avstyrker att Riddarholmskanalens vattenspiegel minskas men anser att om konsollösningen väljs ska det alternativ som skymmer minst vattenyta väljas i kombination med tillförd grönska och borttagande av utkragande delar på kanalens västsida.

Stadsmuseet anser att förslaget innebär en påverkan på det historiska vattenrummet men att det är möjligt att genomföra med villkoret att landfästet för 1867 års Riddarholmsbro rivs, för att inte ytterligare minska vattenspegeln.

Riddarhuset efterlyser att staden tar ett större grepp om närmiljön kring Riddarhuset och föreslår enkelriktad cykeltrafik norrut via befintlig cykelled och söderut via en cykelbana utmed riddarhusgränd för att underlätta angöring med bil till Riddarhuset.

Mina synpunkter

Stockholm ska vara en ledande cykelstad. Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Stockholm och infrastrukturen ska successivt byggas ut för att skapa ett sammanhängande cykelnät.

Från Slussen till Gamla stan går två av regionens viktigaste och största cykelstråk, ett östligt stråk via Skeppsbron vidare mot Kungsträdgården och östra innerstaden samt ett västligt stråk via Munkbron vidare mot Tegelbacken och västra innerstaden. På det västliga stråket cyklar idag cirka 15 000 cyklister per dygn. Trafikmiljön har dock stora brister i utformningen, cykelbanan är mycket smal, upplevs som otrygg och är olycksdrabbad.

Förslaget skapar ett fullvärdigt cykelstråk längs västra sidan av Gamla stan som uppfyller riktlinjerna i stadens nyligen reviderade cykelplan. Projektområdet är beläget i Stockholms historiska kärna med höga kulturvärden. Cykelbanan har därför anpassats och utformats med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön. Sedan inriktningsbeslutet har trafikkontoret arbetat vidare för att förslaget så långt som möjligt ska minimera påverkan på kulturmiljön.

Flera alternativa sträckningar för cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan har utretts. Det nuvarande förslaget bedöms ge bäst framkomlighet för

både gående, cyklister och bussresenärer samtidigt som påverkan på kulturmiljön begränsas. Vattenspeglarna i Stockholms innerstad är av riksintresse och förslaget med konsol har valts för att minimera påverkan genom att vattnet fortfarande kan flöda under konsolen.

Projektet är särskilt angeläget att genomföra eftersom det betydligt förbättrar standarden på en av de mest trafikerade sträckorna i cykelvägnätet. Jag anser därför att projektets omfattning inte ska prövas under genomförandet.

Stråket kommer om några år inom ramen för Slussenprojektet att kompletteras med en ny gång- och cykelbro som ska gå från detta projektområdes slut vid Gamla stans tunnelbanestation och upp till Södermalmstorg. Tillsammans skapar detta en helhetslösning för cyklingen i staden.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Nuvärdeskalkyl, dnr KS 2022/668-1.2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Dennis Wedin (M) enligt följande.

Kopplingen mellan Slussen och Tegelbacken längs Gamla stans västra strand utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk och breddningen av den underdimensionerade cykelbanan utefter Riddarholmskanalen är ur det perspektivet ett nödvändigt projekt.

För att kunna skapa en fungerande lösning för cykelbanan behöver utformningen av parkeringsytan bakom Riddarhuset justeras vilket leder till att fem av de tolv parkeringsplatser som finns på platsen kommer att försvinna. För att detta inte ska leda till problem för de verksamheter som finns i denna del av Gamla stan anser vi att trafikkontoret behöver tillse att ersättningsplatser skapas i närområdet senast när entreprenaden för denna del av projektet påbörjas. Detta beslutades också av den grönbåla majoriteten i trafiknämnden den 12 maj 2022.

I borgarrådets synpunkter framförs att projektets omfattning ej ska prövas under genomförandet, vilket är en oförsiktig inställning. Exempelvis bör åtgärden att minska antalet körfält från två till ett analyseras noggrannare för att verkligen kunna motivera behovet och i annat fall omprövas.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Cykel Riddarholmskanalen till en utgift om 82,0 mnkr.

2. Utgifterna för 2022 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.

Stockholm den 30 november 2022

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Lars Strömgren

Hans Altsjö

Särskilt uttalande gjordes av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) med hänvisning till Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Återremittera förslaget om Projekt Riddarholmskajen
2. Därutöver anföra följande

Sverigedemokraterna är i grunden positiva till lösningen om att bredda cykelvägen vid Riddarholmskajen genom en konsollösning. Det är sannolikt att åtgärderna leder till förbättringar av framkomligheten för cyklister.

Däremot ifrågasätter vi avsaknaden av samhällsekonomiska kalkylerna som ska syfta till att berättiga den föreslagna investeringen. Varken trafikflödesanalyser, res-tidsanalyser eller påverkan på olycks- och skadetillfällen eller andra kvantifierbara uppskattningar ligger till grund för investeringsbeslutet. Kommunstyrelsen föreslås att vida en investeringsutgift på 82 miljoner kronor i stort baserat på "känsla". Det är knappast i linje med resurshållning och god ekonomisk hushållning.

Remissammanställning

Ärendet

Trafiknämnden föreslår en breddning av cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan.

Norr och väster om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelstråket och en förbättring av dagens snäva kurvor genom omDispositionering av ytan på befintlig kaj vid Riddarholmskanalen.

Längs Riddarholmskanalen föreslås en breddning av kajens låga del söder om Riddarhuset. Breddningen föreslås ske genom att en konsol anläggs på befintlig kaj. Det äldre landfäste från tidigare bro, som skapar dagens trånga passage, föreslås tas bort. I och med detta föreslås även mindre justeringar uppe på Munkbron i korsningen med Riddarholmsbron.

På Munkbron mellan Riddarholmskanalen och Gamla Stans tunnelbanestation föreslås att cykelbanan breddas genom att antalet körfält i södergående riktning minskas från två till ett lokalt men breddas upp till två igen strax innan Gamla Stans tunnelbanestation samt att en pelare från centralbron som tidigare bar upp en trappa, tas bort då pelaren kommer att hamna i vägen för den nya cykelbanan.

Belysningen längs sträckan förbättras bland annat genom belysning i räcket längs konsolen, längs muren mot Munkbron, valven längs muren, under Riddarholmsbron och längs Centralbron. Den slitna platsbildning som finns söder om Riddarholmskanalen föreslås byggas om, få bättre belysning och nyplanterade träd.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 maj 2022 följande.

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

Särskilt uttalande gjordes av Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 april 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Det är viktigt för stadens fortsatta tillväxt och attraktivitet att skapa bättre tillgänglighet med alla färdmedel utifrån framkomlighetsstrategin. Cykelstråket längs Gamla Stans västra strand är en av de sträckor i Stockholm och i Sverige där flest människor cyklar en vanlig vardag. Trots detta finns stora brister i utformningen vilket bidrar till framkomlighetsproblem, trafiksäkerhetsproblem och problem med tryggheten för alla de människor som cyklar den här vägen. Sträckan uppfyller inte de rekommenderade utformningskriterier som anges i stadens cykelplan. Då utredningsområdet är beläget i Stockholms historiska kärna med höga kulturvärden behöver cykelinfrastruktur placeras och utformas med ett medvetet förhållningssätt till kulturmiljön.

Målet med förslaget är att

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

Syftet är att förslaget ska innebära

- bättre framkomlighet för dem som cyklar.
- bättre trafiksäkerhet, komfort och trygghet för dem som cyklar.
- minimerad påverkan på den kulturhistoriska miljön.

I stadens cykelplan pekas ett primärt nät för cykel ut och hur detta ska utformas. På sträckor där många människor cyklar (över 10 000 cyklister/dygn) eftersträvas en

bredd om 4,5 meter för dubbelriktade cykelbanor. Den studerade sträckan är ett av de stråk i staden som har mycket höga cykelflöden, upp emot 15 000 cyklister/dygn, vilket gör att målsättningen är en genomgående bredd på 4,5 meter.

Befintlig situation

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

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



Bild 4. Norr om Riddarhuset



Bild 5. Riddarhuskajen och Vasabron

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



Bild 6. Cykelbanan väster om Riddarhuset

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



Bild 7. Landfäste och smal passage

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

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



Bild 8. Cykelbana mot Gamla stans tunnelbana

Längs Munkbron är cykelbanan fortsättningsvis cirka 3 meter bred. Gående hänvisas till den östra sidan även om det förekommer att gångtrafikanter rör sig även längs den västra sidan. Munkbron har två körfält i södergående riktning, varav ett kollektivtrafikkörfält och omväxlande ett till två körfält i norrgående riktning.

Åtgärdsförslag



Bild 9. Översikt projektområde

Trafikkontoret föreslår en breddning av cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan.

Norr och väster om Riddarhuset

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

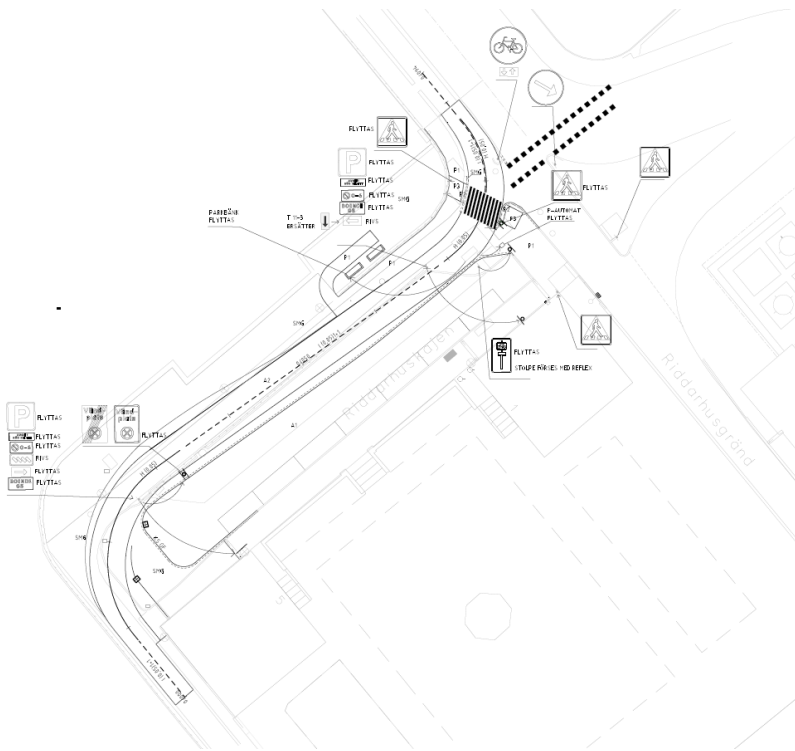


Bild 1. Breddning och förbättrade kurvradier av cykelbana norr om Riddarhuset.

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

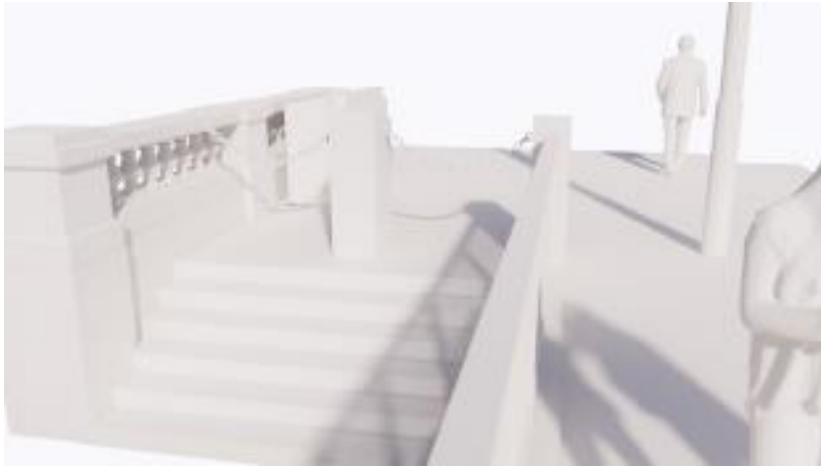


Bild 11 Modellskiss – Granitpollare och kedja vid trappa mot Riddarhuset
Kajbreddning

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



Bild 2. Fotomontage, Riddarhuskanalen från Riddarhusbron

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

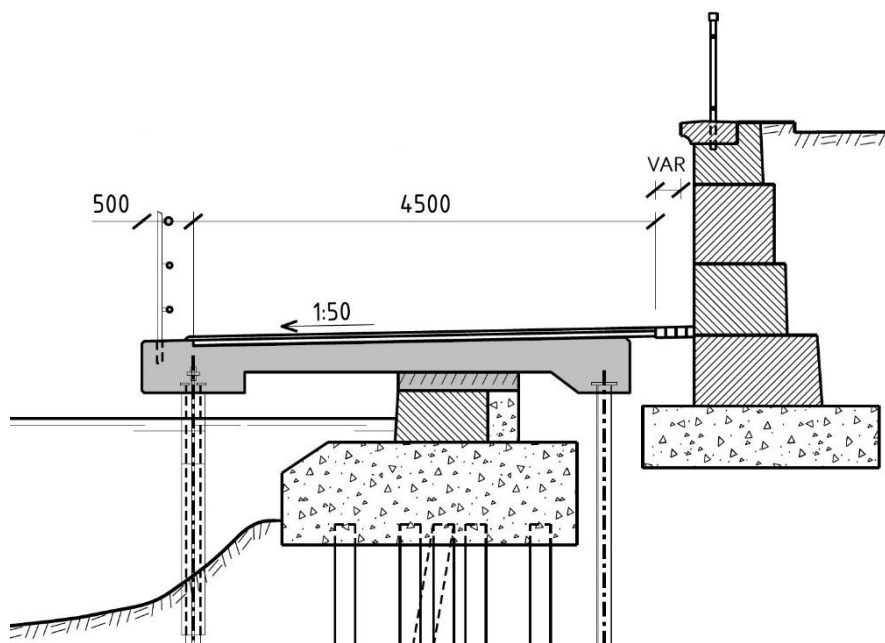


Bild 3. Tvärsektion av konsolkonstruktionen

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

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

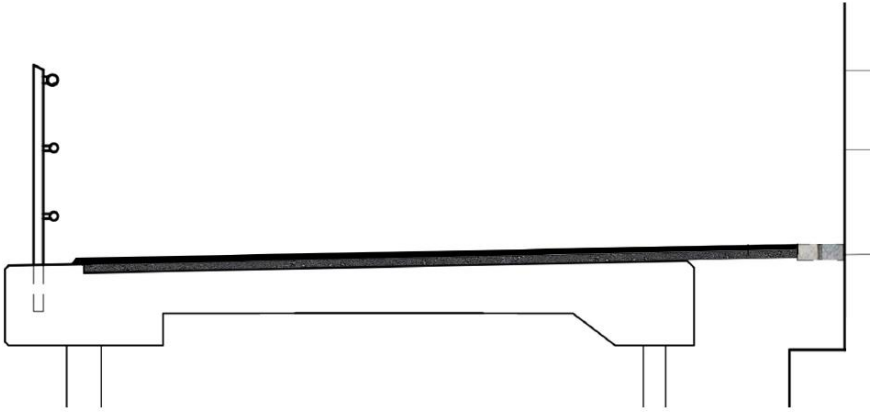
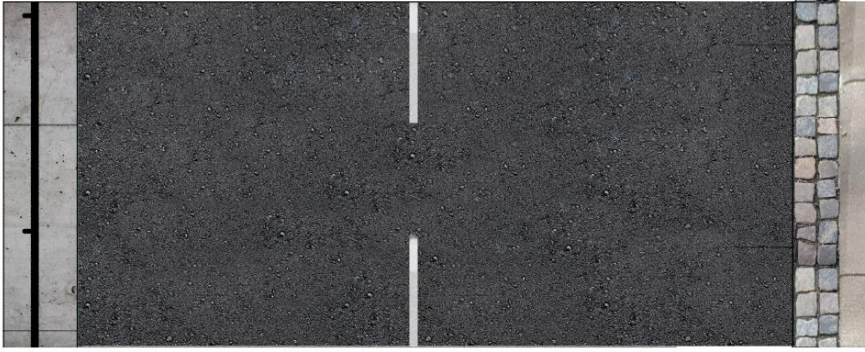


Bild 4. Ytmaterial på konsolen och kajen.



Bild 5. Fotomontage, vy norrut mot Riddarholmskanalen och Riddarhuset. Belysning i murkrön, räcke, gatlykta (av samma typ som längs med Riddarhuset) och effektbelysning under Riddarholmsbron och i valven.

Landfäste/Riddarhustorget

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



Bild 6. Fotomontage, Riddarholmskanalen under Riddarholmsbron

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

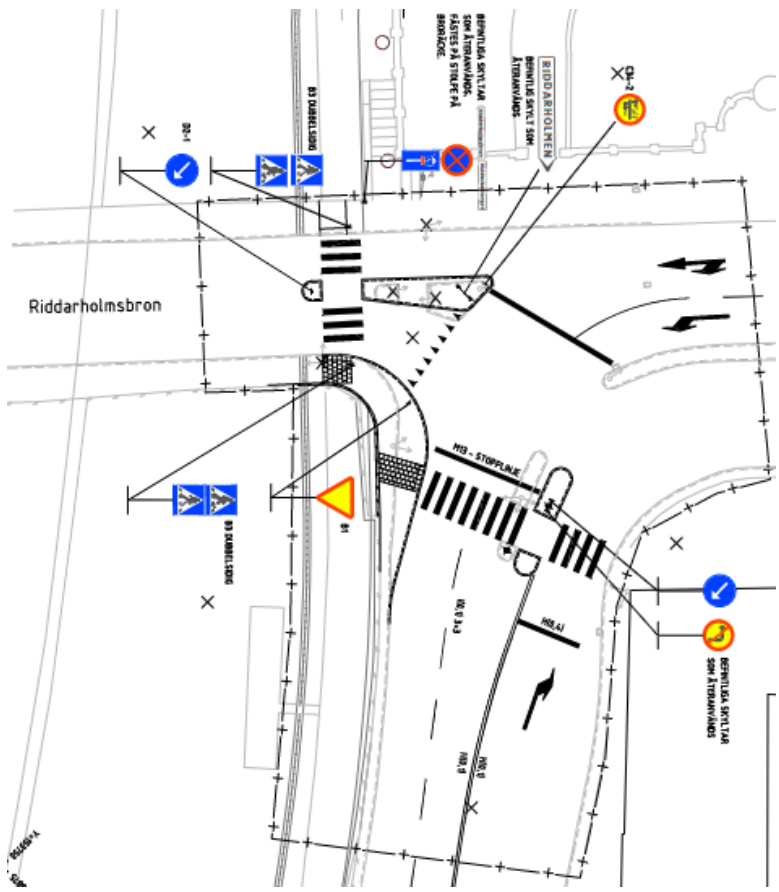


Bild 7. Justerad utformning i korsningen Munkbron/Riddarhustorget
Platsen vid Riddarholmskanalens södra ände

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



Bild 8. Fotomontage, Riddarholmskanalen, platsbildning och cykelbana söderut.

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

Munkbron

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

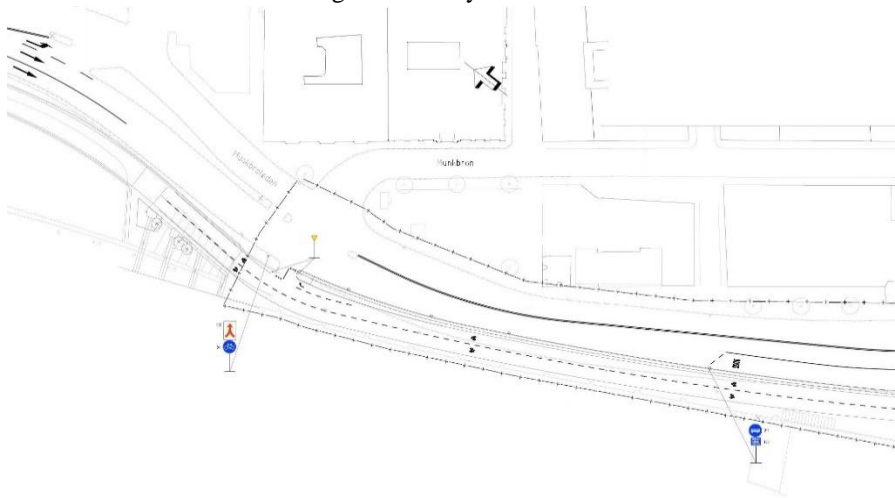


Bild 19 Breddning av cykelbana längs Munkbron

Längs med Gamla Stans tunnelbanestation föreslås att cykelbanan breddas till 4,5 meter genom att kantstenslinjen mot körbanan flyttas ut. Vid kvarteret Memnon, i höjd med Munkbrogatan, finns ett hushörn som skapar en trång passage vid Munkbron och här föreslås en lokal avsmalning för motorfordonstrafiken. De två södergående körfälten föreslås smalnars av till ett precis förbi kvarteret (cirka 70 meter) för att sedan återgå till två körfält, varav ett busskörfält. Åtgärden bedöms inte få nämnvärd påverkan på framkomligheten för buss- eller biltrafiken.

Belysning

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



Bild 20. Fotomontage, belysningsförslag under centralbron

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

Avvägningar

Flera alternativa sträckningar för cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan har undersökts och avvägningen är att en breddning av det nuvarande stråket är det som

bäst kopplar till omgivande infrastruktur samtidigt som det kan anpassas så att det ger en begränsad påverkan på kulturmiljön.

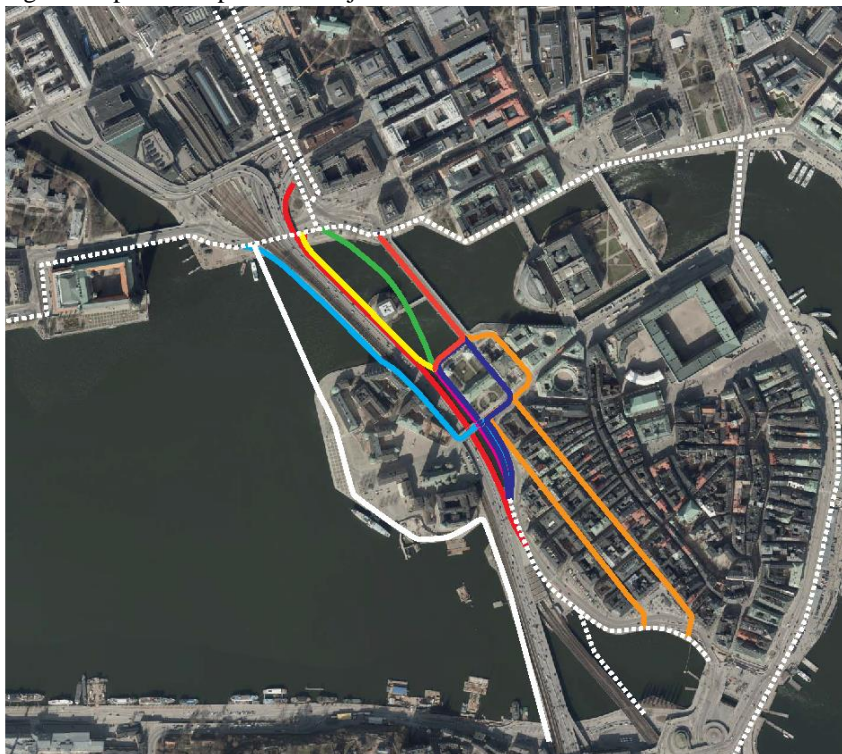


Bild 2 Alternativa sträckningar som studerats i tidigare skeden och som inte uppnår målen om en balanserad helhetslösning för alla trafikslag

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

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

Att ta bort landfästet invid Riddarholmsbron, som idag skapar en trång passage på cykelbanan, medför både kostnader och risker. Fördelarna med en jämnare kajlinje,

där mindre vattenspiegel täcks jämfört med att ha brofästet kvar, har bedömts vara prioriterat då det ger positiva effekter på såväl gestaltningen av den kulturhistoriskt viktiga miljön som cyklisternas framkomlighet. Landfästet bedöms heller inte ha sådana kulturhistoriska värden att det motiverar ett bevarande. Vid borttagandet av landfästet behöver justeringar genomföras i korsningen ovanför där Riddarhustorget och Munkbron möts, vilket får positiva följeffekter för framförallt gående.

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

Det skulle även leda till att cykelbanan skulle behöva svänga runt landfästet och inte kunna följa murens radie. Bedömningen är att fördelarna med att ta bort det utstickande parti som landfästet utgör överväger nackdelarna.

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

Konsekvenser

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

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

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

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

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

korsningen med Riddarholmstorget. En busshållplats återfinns strax innan korsningen vilket gör att busstrafiken även fortsättningsvis kommer att kunna ta sig genom korsningen även om det är köbildning innan korsningen.

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

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, Södermalms stadsdelsnämnd, rådet till skydd för Stockholms skönhet, Stadsmuseet, Riddarhuset och Samfundet S:t Erik. Samfundet S:t Erik har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 september 2022 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunstyrelsens *Budget 2022* anges att trafiknämnden ska arbeta i enlighet med framkomlighetsstrategin, som innebär att prioritet ska ges till kapacitetsstarka transportmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret anser att projektet har utformats i linje med målsättning att prioritera cykeltrafiken genom att betydligt förbättra standarden på en av de mest trafikerade sträckorna i cykelvägnätet. Genom breddningen av cykelbanan förbättras villkoren för de cyklande, då såväl framkomligheten som trafiksäkerheten ökar. Den aktuella sträckan utgör en del av ett primärt cykelstråk som förbinder de norra och södra delarna av staden, vilket gör projektet särskilt angeläget att genomföra. En förbättrad kvalitet kan förväntas bidra till att realisera den potential till ökad cykling som beskrivs i *Cykelplan för Stockholm* (beslutad av kommunfullmäktige den 30 maj 2022, dnr KS 2022/535).

Stadsledningskontoret bedömer att projektet kommer att bidra till inriktningsmålet att Stockholm ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt genom att infrastrukturen främjar effektiva och hållbara transporter och att god framkomlighet uppnås. Därtill innebär förslaget att den slitna platsbildningen söder om Riddarholmskanalen rustas upp, med ökad trygghetskänsla som följd.

Stadsledningskontoret noterar att investeringsutgifterna har ökat med 30 mnkr, motsvarande 55 procent, sedan inriktningsbeslutet. Trafiknämnden har tydligt redovisat orsakerna till utgiftsökningarna; anpassningar till kulturmiljön, tillkommande trygghetsåtgärder, mer komplicerat och senarelagt genomförande samt ökat riskpåslag. Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att preliminära investeringskalkyler innehåller marginaler som, baserat på nämndens erfarenhet, är tillräckligt stora för att hantera osäkerheter i planeringsfasen. På så sätt undviks stora skillnader i bedömningen av ett projekts investeringsutgifter mellan olika beslutstillfällen.

Det är bra att projektets budget är inrymd inom nämndens långsiktiga investeringsplan och stadsledningskontoret ser mycket positivt på att trafiknämnden avser att ansöka om investeringsbidrag från Trafikverket.

Enligt underhandsinformation från trafikkontoret bedöms framkomligheten för buss och biltrafik påverkas i mindre omfattning.

Sedan nämndens beslut i maj har omvärldsläget skärpts, bland annat med konsekvenser på kostnadsläget inom byggsektorn. Stadsledningskontoret har under hand fått bekräftat att kalkylen för projektet har fångat upp merparten av kostnadsökningarna. Stadsledningskontoret anser att det varit önskvärt att nämnden beskrivit vilka besparingar som gjorts för att möta omvärldsläget. I en ansträngd tid behöver alla projekt prioriteras och prövas för att säkerställa att även andra aktuella projekt kan genomföras. Detta behöver tydligare beskrivas framåt och nämnden uppmanas att pröva projektets omfattning under genomförandet. Det kan konstateras att nämnden anser att Ridderholmskanalen är ett högt prioriterat cykelprojekt som nämnden ser möjlighet att inrymma i sin investeringsplan.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden rätt att genomföra projekt Cykel Ridderholmskanalen till en utgift om 82,0 mnkr. Utgifterna för 2022 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

1. Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att förslaget till utveckling av cykelstråket mellan Vasabron och Munkbron är väl genomarbetat och anpassat till den värdefulla kulturmiljö som cykelstråket passerar.

Förvaltningen ser mycket positivt på att förslaget, förutom att det innebär förbättringar för cyklister, även utvecklar stadsmiljön längs med stråket med bland annat ny trygghetsskapande belysning.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet till skydd för Stockholms skönhets yttrande daterat den 7 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Skönhetsrådet avstyrker att Riddarholmskanalens vattenspiegel minskas av en breddad cykelbana.

Rådet anser i korthet att en utökad yta för cyklister är positivt men att ett utökat utrymme för ett trafikslag ska ske på bekostnad av ett annat, i det här fallet biltrafikens ytor. I förslaget är det istället vattenspegeln som minskas. Riddarholmskanalen har minskats vid varje nytt trafikslags etablering i staden: järnväg, biltrafik, tunnelbana och nu cykel. Rådet anser inte att detta är en acceptabel ordning och efterfrågar istället den utredning av Centralbrons avlägsnande som diskuterats sedan 2018.

Om konsollösningen väljs anser rådet att det alternativ som skymmer minst vattenyta ska väljas i kombination med tillförd grönska och borttagande av utkragande delar på kanalens västsida. Alternativet med ett borttagande av brofästet är det enda tänkbara eftersom det sparar viss vattenspiegel.

Stadsmuseet

Stadsmuseets yttrande daterat den 26 augusti 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsmuseets bedömning är att föreliggande förslag innebär en påverkan på det historiska vattenrummet men att det med vissa förbehåll är möjligt att genomföra utan att medföra irreversibel skada på kulturmiljön. En konsollösning bedöms vara den mest fördelaktiga lösningen för en breddning av cykelbanan då den inte permanent ändrar kanalen och vattenvolymens storlek eller påverka fornlämningar. Ett villkor för Stadsmuseets bedömning om förslagets genomförbarhet är därför att landfästet för 1867 års Riddarholmsbro rivs för att inte ytterligare minska vattenspegeln.

Riddarhuset

Riddarhusets yttrande daterat den 7 september 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Vi anser att en kommande trafiklösning borde ta ett större samlat grepp om stadsmiljön för att i möjligaste mån läka såren efter 1900-talets trafikplanering. På så sätt skulle Riddarhuset kunna knytas närmare till den omgivande stadsbebyggelsen och vattnet. Det allra bästa vore etableringen av ett promenadstråk från Saltsjön och Skeppsbron via Kungliga slottet, Mynttorget och riksbyggnaderna, vidare förbi Högsta domstolen och Riddarhuspalatset över till Riddarholmen och Mälaren.

Vi vill i vårt remissvar framhålla att det med det föreliggande förslaget finns en risk för att vattenspegeln kommer att krympa ännu mer. Ett förslag för att minska trängseln på befintlig cykelled utan att behöva bredda den, är att anlägga enkelriktad cykeltrafiktrafik norrut via befintlig cykelled och söderut via en cykelbana utmed riddarhusgränd. På detta vis säkras också Riddarhusets behov av smidig möjlighet till varutransport och leveranser som sker med bil via riddarhusgränd.

En utformning av kantstenar i riddarhusgränd enligt den bifogade bilden kan förhöja upplevelsen av fasaderna och underlätta angöring med bil till Riddarhusets fastighet. Cyklarna kan med fördel styras till en remsa i gatans mitt.

Ett exempel på en liknande lösning finns på Arsenalsgatans som delvis kan exemplifiera hur även Riddarhustorget skulle kunna förbättras med ny stenläggning, och därmed kunna återfå mer av sin ursprungliga prägel som torg.

Sammanfattningsvis efterlyser Riddarhuset,

- att Staden tar ett större grepp om riddarhusets närmiljö och ett historiskt promenadstråk från Skeppsbron, via Slottet till Riddarholmen utreds.
- att angöring med bil till Riddarhuset kan ske smidigt,
- att minska trängseln och erhålla ett säkrare cykelstråk genom enkelriktad cykeltrafik, utan att ta Riddarholmskanalens vattenspegel i anspråk,
- att Staden bidrar till att försköna Riddarhusgränd och inleder ett återupprättande av Riddarhustorget.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) enligt följande.

Kopplingen mellan Slussen och Tegelbacken längs Gamla Stans västra strand utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk. Upp emot 15 000 cyklister passerar sträckan dagligen men trafikmiljön för de som cyklar har stora brister vad gäller säkerhet, komfort och framkomlighet. Breddningen av den kraftigt underdimensionerande cykelbanan utefter Riddarholmskanalen är ett nödvändigt projekt.

För att få till en tillräckligt trafiksäker miljö även på den sträcka som löper utefter Riddarhuset och bort mot Vasabron behöver en justering av cykelbanan och dess kurvor ske. För en fungerande lösning behöver utformningen av parkeringsytan bakom Riddarhuset justeras. Detta leder till att fem av de tolv parkeringsplatserna som finns på platsen kommer att utgå. För att detta inte ska leda till problem för de verksamheter som finns i denna del av Gamla stan ska trafikkontoret senast när entreprenaden för denna del av projektet påbörjas ha tillskapat ersättningsplatser i närområdet. Detta ska även redovisas för nämnden.