

Handläggare
Mats Christenson
Telefon: 0850812201
Andreas Evestedt
Telefon: 0850812230

Till
Södermalms stadsdelsnämnd
25 augusti 2022

Remiss av Cykel, Riddarholmskanalen. Genomförandebeslut

Svar på remiss från kommunstyrelsen, KS 2022/668

Förvaltningens förslag till beslut

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

Sammanfattning

Stadsdelsnämnden har av kommunstyrelsen fått ett förslag till genomförandebeslut kring projektet Cykel, Riddarholmskanalen på remiss. Förslaget innebär att cykelstråket längs med Riddarholmskanalen breddas samt att stråket tillförs bättre belysning. Förslaget innebär även att den slitna platsbildningen söder om Riddarholmskanalen rustas upp.

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.

Bakgrund

Stadsdelsnämnden har av kommunstyrelsen fått ett förslag till genomförandebeslut kring projektet Cykel, Riddarholmskanalen på remiss. Förslaget har förutom till Södermalms stadsdelsnämnd remitterats till stadsledningskontoret, Rådet till skydd för Stockholms skönhet, Riddarhuset, Samfundet S:t Erik och stadsmuseet.

Remisstiden sträcker sig till den 26 augusti 2022 varför nämndens beslut omedelbart måste justeras.

Remissen bifogas som bilaga till tjänsteutlåtandet.

Ärendet

Nedan görs en sammanfattning av remissen som utgörs av trafikkontorets tjänsteutlåtande, ”*Cykel, Riddarholmskanalen. Genomförandebeslut*”.

Bakgrund

Resor med cykel mellan norra och södra delen av innerstaden koncentreras vid Slussen där trafiken i det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet delar 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. Trafikmiljön för cyklister har, enligt remissen, stora brister, framförallt utrymmesmässigt. Dagens lösning upplevs som otrygg och är olycksdrabbad samtidigt som det är svårt att cykla om varandra på ett tryggt och säkert sätt.

I maj 2020 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för det aktuella projektet. Flera alternativa sträckningar för cykeltrafiken förbi västra sidan av Gamla stan studerades inför inriktningsbeslutet.

Den sträckning som bedömdes som mest lämplig och genomförbar var den befintliga längs Munkbron och Riddarholmskanalen. Några av de förslag som avvisats var cykelstråk längs Stora Nygatan, över Riddarholmen via Arkivgatan, längs Centralbron och Riddarhusgränd och/eller Rådhusgränd. Det som dessa alternativ har gemensamt är att de påverkar gående och/eller buss- och nytto-/motorfordonstrafik negativt. De ger inte heller någon fördel för cykeltrafiken.

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.

Norr om Riddarhuset löper cykelstråket längs med en parkering där två tvära 90-graderskurvor innebär begränsad framkomlighet och leder till konflikter mellan cyklister. Cykelbanans bredd varierar men är i snitt cirka 3 meter bred.

Väster om Riddarhuset är cykelbanan cirka 3 meter bred och en längsgående smal gångbana avskiljs med tre rader smågatsten. Bullernivåerna från vägtrafiken på Centralbron är 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.

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

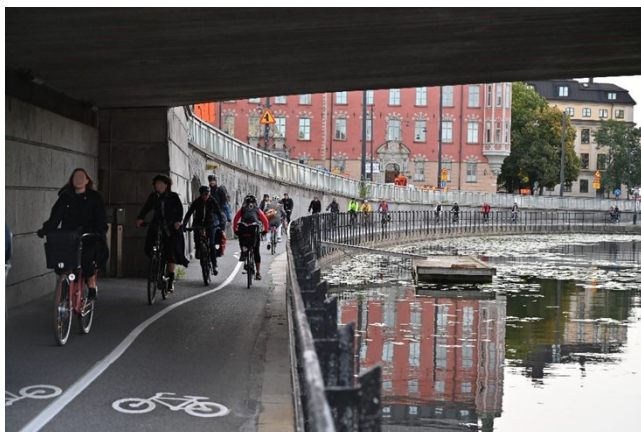
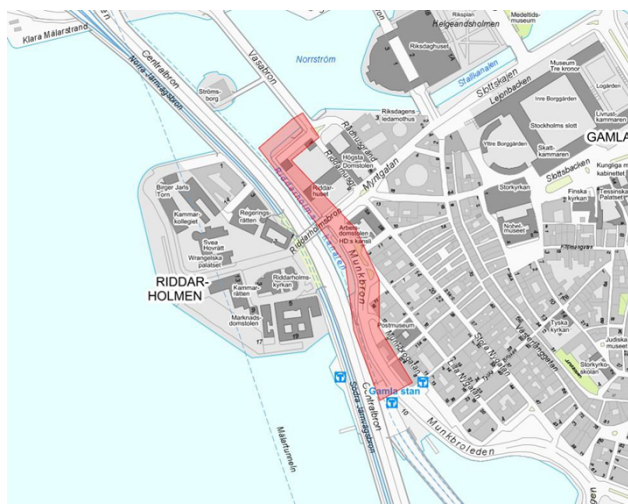


Bild visar landfästet till Riddarhusbron och den smala passagen under bron.

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

Längs Munkbron är cykelbanan cirka 3 meter bred. Gående hänvisas till den östra sidan även om det förekommer att gångtrafikanter rör sig även längs den västra sidan.

Åtgärdsförslag



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.

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 lite 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. Bredden på cykelbanan på denna höga del av kajen blir 3,7 meter.

Kajbreddning

För att möjliggöra breddning av cykelbanan på den låga delen av kajen längs Riddarholmskanalen föreslås att en konsol läggs på befintlig kaj.

Cykelbanans bredd blir här 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.

Ett nytt räcke sätts i kajkanten. Räcket har utformats för att gestaltningsmässigt ansluta väl till befintligt räcke på den högre kajen utmed Riddarhuset och ge så liten visuell påverkan på den kulturhistoriska miljön som möjligt.



Bilden visar 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.



Bilden visar 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/Riddarhustorget föreslås få justerad utformning. Antal körfält in i korsningen söderifrån minskas från två till ett. Detta bedöms inte påverka framkomligheten för motorfordonstrafik och busstrafik nämnvärt.

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). Platsen kompletteras även med belysningsstolpar för allmänbelysning samt av effektbelysning under Centralbron.



Bild visar fotomontage, Riddarholmskanalen, platsbildning och cykelbana söderut.

Syftet med gestaltningen av platsen är att ge den högre gestaltningskvalitet 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.

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 smalnas av till ett precis förbi kvarteret för att sedan återgå till två körfält, varav ett buskörfält. 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 suddas ut det som i dagsläget kan uppfattas som en mörk och otrygg passage. Förutom att förbättra tryggheten längs med sträckan, syftar belysningen till att skapa goda synförhållanden 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.

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.

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.

Trygghet och jämställdhet

Bristande underhåll såsom dålig beläggning, gropar, trasiga räcken eller klotter, stärker känslan av en otrygg miljö och studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Projektet kommer enligt remissen att leda till att sträckan mellan Gamla stans tunnelbanestation och Vasabron kommer upplevas tryggare och väl omhändertagen.

Tidplan

Detaljprojekteringen kommer att kunna utföras under åren 2022-2023 och upphandling av entreprenör under 2023. Bedömd byggstart uppges till våren 2024, med färdigställande under 2025.

Projektet kommer att innebära stora störningar för cykeltrafiken under byggtid då det inte kommer vara möjligt att hålla cykelbana öppen längs Riddarholmskanalen. Viss överflyttning av cykeltrafiken kommer att ske till Skeppsbron men för resterande cykeltrafik kommer omledningar längs närliggande gator behöva ske.

En ny gång- och cykelbro planeras från Slussen och kommer ansluta vid Munkbron i höjd med Gamla Stans tunnelbanestation. Enligt nu gällande tidplan ska bron vara färdigställd 2025. Målsättningen är att detta projekt ska kunna vara klart innan bron är klar och på så sätt ska sträckan kunna ta emot det nya cykelflödet som bron genererar.

Ekonomi

Trafiknämnden godkände inriktningsbeslut för projektet i maj 2020. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 4 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 52 mnkr. Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagna handlingar. Den totala investeringsutgiften beräknas till 82 mnkr vilket är en ökning med 30 mnkr.

Kommunikation

Trafikkontoret 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.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsmiljöavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats av förvaltningsgruppen och pensionärsrådet den 15 augusti 2022 samt i rådet för funktionshindersfrågor den 16 augusti 2022.

Förvaltningens synpunkter och förslag

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.

Expedieras till
Kommunstyrelsen.

Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör
Södermalms
stadsdelsförvaltning

Andreas Evestedt
Avdelningschef
Södermalms
stadsdelsförvaltning

Bilaga

Cykel, Riddarholmskanalen. Genomförandebeslut. Trafikkontorets tjänsteutlåtande, Dnr T2020-00845.

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Jenvén, Stadsdelsdirektör	2022-06-22
Andreas Evestedt, Avdelningschef	2022-06-22