

**Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2024/251)****Projekt Cykel Riddarholmskanalen**

Reviderat genomförandebeslut  
Hemställen från trafiknämnden

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomföra projekt Cykel Riddarholmskanalen till en investeringsutgift enligt bilaga 2 till utlåtandet.
2. Utgifterna för 2024 ska inrymmas i nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2025.

**Föredragande borgarrådet Lars Strömgren****Sammanfattning av ärendet**

Trafiknämnden föreslår en breddning av cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan. Norr och väster om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelbanan genom omdisponering 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.

Genomförandebeslut för projekt Cykel Riddarholmskanalen fattades av kommunfullmäktige den 19 december 2022. Trafikkontoret 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. För att projektet ska kunna genomföras behöver kommunfullmäktige besluta om reviderat genomförandebeslut.

**Beredning**

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* bedömer att projektet är fortsatt högt prioriterat, men ser allvarligt på de redovisade kostnadsökningarna och understryker vikten av förstärkt styrning av projektet.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

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

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. Det utgör även ett hinder för de som vill börja cykla, men inte vågar på grund av bristerna.

Projektet skapar ett fullvärdigt cykelstråk och är särskilt angeläget att genomföra eftersom det betydligt förbättrar standarden på en av de mest trafikerade sträckorna i Stockholms cykelvägnät.

Det är olyckligt att ett reviderat genomförandebeslut behövs, men projektet är fortsatt prioriterat och nödvändigt att genomföra för en stad med höga ambitioner för cykling.

## Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap 3 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)), dnr KS 2024/251-1.2
2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap 3 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)), dnr KS 2024/251-1.3

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner och Andréa Hedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att delvis godkänna förslag till beslut

Att därutöver anföra

Givet fördyringarna som varit kopplade till gång- och cykelbron vid Slussen kan vi inte nog understryka behovet av kostnadskontroll vad gäller upprustningen av cykelstråket utmed Riddarholmskanalen. Då det är ett av Sveriges mest vältrafikerade cykelstråk välkomnar vi upprustningen, men det är viktigt att detta är en proportionell investering.

**Särskilt uttalande** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Genom Gamla stan rör sig tusentals cyklisterna varje dag på väg till och från jobbet och vi vet att volymen kommer öka i takt med att Stockholm blir större och att allt fler väljer mer klimatvänliga sätt att ta sig fram. Därför är det både nödvändigt och positivt att vi investerar och rustar upp våra cykelstråk.

Men dessvärre vet vi även att staden har haft stora bekymmer med att inte låta kostnaderna skena iväg där flera projekt har fått tillskjutas mer pengar. Underlagen som presenterats har ofta inte beaktat eller räknat in riskerna ordentligt som försvårat beslutsprocessen för stadens folkvalda.

Nu kan vi exempelvis läsa att det saknas tydliga handlingar för den äldre konstruktionen vid Riddarholmskanalen, därmed kommer projektet påbörjas utan tydlig vetskap om vilka komplikationer som kan uppstå. Vi ser därmed en risk att detta kan medföra ytterligare kostnadsökningar för projektet och menar att staden redan nu ska ta fram en beräkning för detta så vi får en ordentlig helhetsbild av vad detta kan komma kosta Stockholms skattebetalare.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 27 mars 2024

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Jonas Nilsson (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige avslår förslaget till genomförande för projekt Cykel Riddarholmskanalen.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna ställer sig tveksamma till kostnaden i förhållande till nyttan. I vanlig ordning saknas en tillfredsställande kostnadsnyttoanalys, och eftersom investeringsutgiften är så pass stor är det särskilt viktigt att ta hänsyn till alternativkostnaden i detta fall.

Stockholm är på väg mot ekonomiskt kärvare tider och med en stor osäkerhet inför framtiden måste varje investering noggrant övervägas. Sverigedemokraterna anser därför att projektet bör avslutas inom ramen för befintligt genomförandebeslut. För att i framtiden kunna genomföra projektet behöver kostnaderna pressas ned betydligt. Vårt fokus är på stadens kärnverksamhet och behovet av cykelåtgärder behöver vägas mot andra viktiga utgiftsområden som exempelvis reinvesteringar i gator och driften av skolan och omsorgen.

**Reservation** av Kristin Jacobsson (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Att därutöver anföra följande:

Att Stockholm får ökad andel som cyklar är det bra för klimatet, för trängseln och för folkhälsan. Ska Stockholm vara en riktig cykelstad behövs mer, även om vi kommit en bra bit på vägen. Det behövs både stora satsningar och små enkla åtgärder för att fler ska kunna cykla i Stockholm.

Just Riddarholmen är ett stråk som länge varit svårt och farligt för cyklister. Därför är det bra att upprustningen äntligen är på gång.

Däremot måste vi från Centerpartiet notera att cykelstråket Slussen mellan och Gamla stan förlorar en viktig kugge när gång- och cykelbron över Söderström tappar sin ramp från nedre brofästet för att skapa kopplingar till Söder Mälarstrand och Stadsgårdsleden. Nödlösning blir att stockholmarna får en betydligt försämrad bro som konstateras vara bristfällig redan innan den börjat byggas. Trots denna klara försämring, så har man från exploateringskontoret hävdat att man inte kommer att fatta några beslut i kommunfullmäktige eftersom det täcks av nuvarande genomförandebeslut. Det är oacceptabelt att en helt central funktion ändras utan att det beslutas politiskt.

Givet fördyringarna och försämringarna kopplade till arbetet med gång- och cykelbron i Slussen är det nödvändigt att kostnadskontrollen blir bättre och samtidigt inte leder till några försämringar i slutprodukten när det gäller Projekt Cykel Riddarholmskanalen.

## Ärendet

Trafiknämnden föreslår en breddning av cykelstråket längs västra sidan av Gamla Stan. Norr och väster om Riddarhuset föreslås en breddning av cykelbanan genom omdisponering 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.

Genomförandebeslut för projekt Cykel Riddarholmskanalen fattades av trafiknämnden den 12 maj 2022 och av kommunfullmäktige den 19 december 2022. Trafikkontoret 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. För att projektet ska kunna genomföras behöver genomförandebeslutet revideras.

Projektets omfattning har inte förändrats från föregående genomförandebeslut. Utgiftsökningen förklaras av ökade produktions- och byggherrekostnader som en följd av hög inflation, underskattning av konstruktionsarbetenas komplexitet samt extra höga riskpåslag.

Trots kostnadsökningen prioriteras föreslagen ombyggnad som en av de viktigaste åtgärderna att genomföra bland trafiknämndens 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. Gång- och cykelbron öppnar en ny koppling som beräknas ge ännu högre cykelflöden 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 bedöms kunna utföras utan allvarlig negativ påverkan på den kulturhistoriska miljön.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 februari 2024 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 till en reviderad investeringsutgift enligt bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande.

2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafikkontoret beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

*Ersättaryttrande* av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

### Projektets innehåll

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder längs sträckan från norr till söder.



Bild 9. 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.

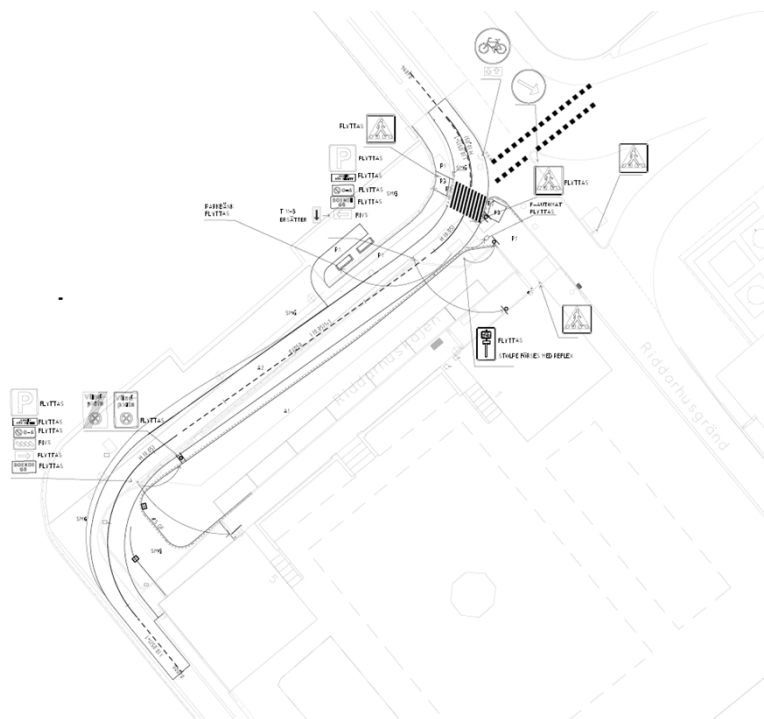


Bild 10. Översiktsritning som visar breddning och förbättrade kurvradier för cykelbana norr om Riddarhuset.

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.

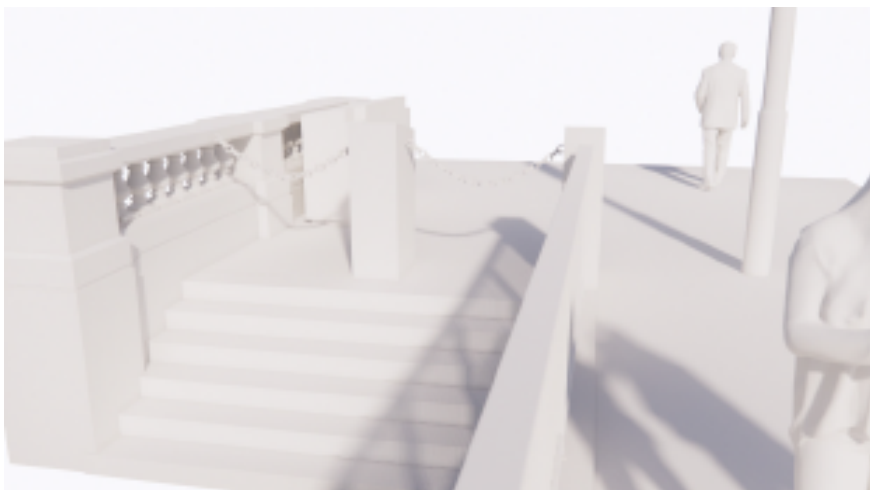


Bild 11. Modellskiss - Granitpollare och kedja vid trappa mot Riddarhustorget

### 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. Stödpelare monteras i fram- och bakkant för att skapa en robust konstruktion.



Bild 12. 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.

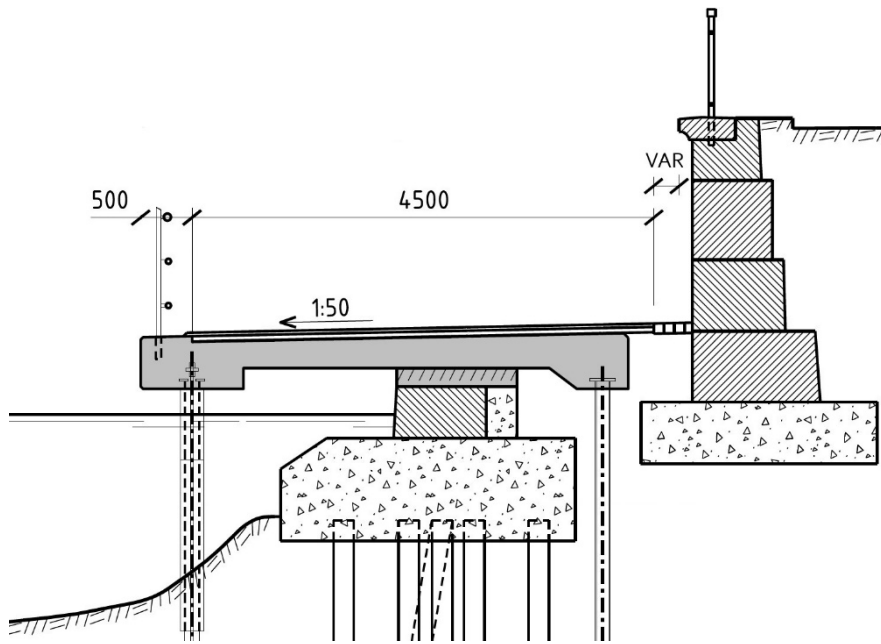


Bild 13. Tvärsektionsritning av konsolkonstruktionen

Ett nytt räcke kommer att monteras på kajkanten. Räcket har utformats för att gestaltningsmässigt ansluta till befintligt räcke på den högre kajen vid Riddarhuset. Det nya räcket 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. Räcket har utformats och kompletterats med en tredje följare för att möta kraven på säkerhet och för att minska risken att någon fastnar i räcket.

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

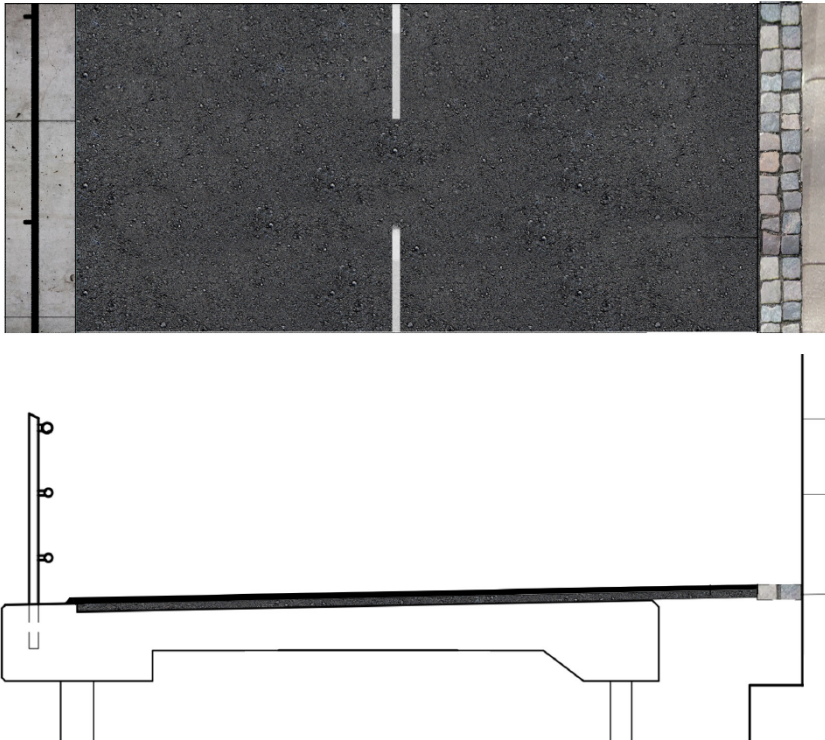


Bild 14. Bild och tvärsektionsritning som visar fördelning av beläggningsmaterial på konstruktionen.



Bild 15. 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 16. 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 17.

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 18. 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 Riddarholmskanalens 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.

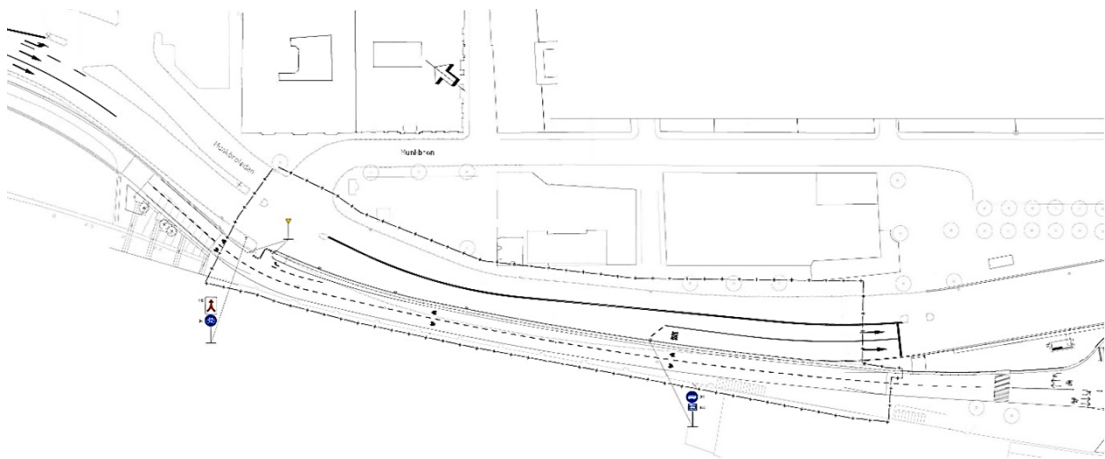


Bild 19 Översiktsritning som visar breddningen av cykelbana längs Munkbron.

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.

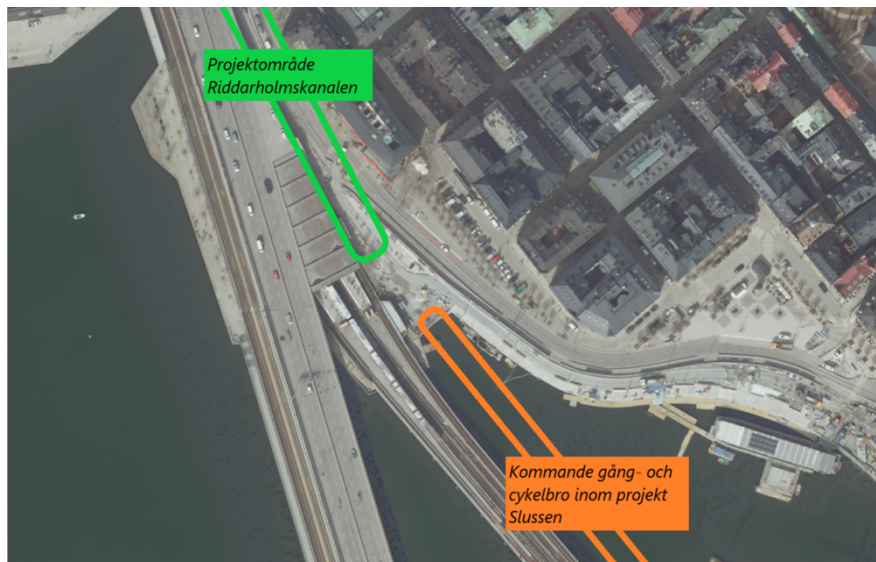


Bild 20. Schematisk bild över projektområdet och kommande gång- och cykelbro inom projekt Slussen.

### 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 eftersträvarnsvärda 4,5 meter. Eftersträvad 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 utförds 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 fördyring 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.

### Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterade i samband med det ursprungliga genomförandebeslutet att breddningen av cykelbanan längs med Riddarholmskanalen är en angelägen infrastrukturinvestering.

Genom att betydligt förbättra standarden på en av de mest trafikerade sträckorna i stadens cykelvägnät förväntas projektet 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). Därtill innebär projektet att den slitna platsbildningen söder om Riddarholmskanalen rustas upp, med ökad trygghetskänsla som följd.

Stadsledningskontoret bedömer, i likhet med trafiknämnden, att projektet är fortsatt högt prioriterat. Projektet bedöms bidra till inriktningsmålet Ett grönt och fossilfritt

Stockholm som leder en rättvis klimatomställning genom att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar. Projektets mål är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm samt att bidra till att Stockholm ska bli Europas främsta cykelstad.

Samtidigt kan det konstateras att redan i genomförandebeslutet noterade stadsledningskontoret att en stor kostnadsökning hade skett i projektet från inriktningsbeslutet. Stadsledningskontoret ansåg att det hade varit önskvärt att nämnden hade beskrivit vilka besparingar som gjorts för att möta omvärldsläget och framhöll att alla projekt behöver prioriteras och prövas för att säkerställa att även andra aktuella projekt kan genomföras. Nämnden uppmanades att pröva projektets omfattning under genomförandet.

Projektets utgifter beräknas nu öka mer än 15 procent över beslutad budget. Stadsledningskontoret anser att kostnadsökningarna är anmärkningsvärda och förutsätter att inga ytterligare utgiftsökningar uppstår i genomförandefasen. Stadsledningskontoret ser allvarligt på de redovisade kostnadsökningarna, som utgör en konsekvens av brister i förmåga att i ett tidigt skede förstå projektets utmaningar och ta höjd för dessa. Komplexiteten i att komplettera befintliga anläggningar med nya delar har underskattats.

Det är av stor vikt att trafiknämnden säkerställer en noggrann uppföljning av kostnadsutvecklingen under genomförandefasen. Stadsledningskontoret understryker vikten av förstärkt styrning av projektet. Nämnden ska säkerställa en fullgod styrning av projektet, bland annat genom att hantera kvarstående risker.

En grundförutsättning för projektet har varit att breddningen ska vara klar innan den nya gång- och cykelbron mellan Slussen och Gamla stan tas i drift, så att de förväntade högre cykelflödena utan hinder ska kunna passera Gamla stan på dess västra sida. Den 17 januari 2024 behandlade kommunstyrelsen ärendet Projekt Slussen - Lägesredovisning november 2023 (dnr KS 2023/1293), där exploateringsnämnden uppger att anläggandet av gång- och cykelbron sannolikt kommer att försenas med cirka 1,5 år, vilket skulle innebära ett färdigställande i slutet av 2026 eller början av 2027. Därmed bedömer stadsledningskontoret att trafiknämndens nya tidplan för projektet är i överensstämmelse med tidplanen för gång- och cykelbron.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomföra projekt Cykel Riddarholmskanalen till en investeringsutgift enligt bilaga till trafiknämndens tjänsteutlåtande. Utgifterna för 2024 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2025.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

#### Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Att delvis godkänna kontorets förslag samt att därutöver anföra:

Givet fördyringarna som varit kopplade till gång- och cykelbron vid Slussen kan vi inte nog understryka behovet av kostnadskontroll vad gäller upprustningen av cykelstråket utmed Riddarholmskanalen. Då det är ett av Sveriges mest vältrafikerade cykelstråk välkomnar vi upprustningen, men det är viktigt att detta är en proportionell investering.

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

a. Att nämnden för sin del avslår förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige avslår förslaget till genomförande för projekt Cykel Riddarholmskanalen.

b. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna anser förvisso att åtgärderna i projektet är bra men vi ställer oss tveksamma till kostnaden i förhållande till nyttan. I vanlig ordning saknas en tillfredsställande kostnads-nyttoanalys och eftersom investeringsutgiften är såpass stor är det särskilt viktigt att ta hänsyn till alternativkostnaden i detta fall.

Stockholm är på väg mot ekonomiskt kärvare tider och med en stor osäkerhet inför framtiden måste varje investering noggrant övervägas och Sverigedemokraterna anser därför att projektet bör avslutas inom ramen för befintligt genomförandebeslut. För att i framtiden kunna genomföra projektet behöver kostnaderna pressas ned betydligt. Vårt fokus är på stadens kärnverksamhet och behovet av cykelåtgärder behöver vägas emot andra viktiga utgiftsområden som exempelvis reinvesteringar i gator och driften av skolan och omsorgen.

#### Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

Sträckan mellan Slussen och Norrmalm utgör gaturummets motsvarighet till järnvägens beryktade getingmidja parallellt med centralbron. En breddad cykelväg mellan just Slussen och Vasabron utgör därmed en viktig förlängning av, och kapacitetsökning för, cykelinfrastrukturen mellan innerstadens norra och södra delar.

[Utelämnat på grund av sekretess enligt 19 kap 3 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)]. Som kontoret skriver har detaljprojekteringen visat att konstruktionsarbetenas komplexitet underskattats. Vidare påverkas komplexiteten av att arbeta med äldre byggnadsverk samt nya konstruktioner i vattnet. Vi menar att detta skulle ha behövts utredas och redogöras för i ett mycket tidigare skede.