

Prioriterade projekt utanför ram

I denna bilaga redovisas prioriterade större investeringsprojekt som ännu inte är helt inrymda i budget.

Projekten är uppdelade i följande kategorier:

1. Ersättningsinvesteringar
2. Strategiska investeringar

Investeringsprojekt som initieras av eller sker gemensamt med andra aktörer är markerade som ”Samverkansprojekt”.

I bilagan redovisas de år som tidigast är möjligt för ett projekts genomförande under förutsättning att projektet kan inrymmas inom budget. De år som anges bygger på förutsättningarna för det enskilda projektet och vissa av projekten som ingår i bilagan är inte lämpliga att genomföra samtidigt. Om det är möjligt att inrymma flera stora projekt samtidigt kan tidsplanerna med andra ord behöva anpassas och samordnas.

Bilagan inleds med redovisning av en sammanvägd prioritering av de högst prioriterade projekten.

Innehåll

Sammanvägd prioritering av de högst prioriterade projekten	3
Ersättningsinvesteringar	4
1. Vasabron, etapp 1 – Ny gång- och cykelbro	5
2. Liljeholmsbroarna, större åtgärder	6
3. Vasabron, etapp 2 – Utbyte av bro	7
4. Västerbron, etapp 2 – Genomgripande renovering	8
5. Johanneshovsbron, större åtgärder	9
6. Klarastrandsleden, renovering	10
7. Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer	11
8. Hammarbyslussen, större åtgärder	12
9. Reinvesteringsprogram för tåtskiktsbyten	13
Strategiska investeringar	14
1. Kornhamnstorg och Mälartorget, inkl. Munkbroleden	15
2. Följdinvesteringar Slussen	15
3. Munkbrohamnen, renovering och ytbeläggning	17
4. Skeppsbron, gata och kaj	18
5. Stigbergsparken, ny park (Samverkansprojekt)	19
6. Norra Götgatan, gågata	20
7. Väg 73, ny ramp och kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt)	21
8. Medborgarplatsen, upprustning	22
9. Södertäljevägen, omdaning	23

Sammanvägd prioritering av de högst prioriterade projekten

Prioritering	Projekt	Investeringstyp
1	Vasabron, etapp 1	Ersättningsinvestering
2	Kornhamnstorg och Mälartorget, inkl. Munkbron	Strategisk investering
3	Liljeholmsbroarna, större åtgärder	Ersättningsinvestering
4	Slussen, följdinvesteringar	Strategisk investering
5	Munkbrohamnen, renovering av ytbeläggning	Strategisk investering

Kontorets kommentar

Projekten i ovanstående lista bedöms av kontoret vara de högst prioriterade i bilagan. I den sammanvägda prioriteringen ingår två ersättningsinvesteringar, med syfte att vidmakthålla befintlig kritisk infrastruktur, och tre strategiska investeringar, med syfte att skapa förbättrad framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister vid ett av regionens viktigaste cykelstråk. Generellt gäller att kontoret eftersträvar en balans mellan de två investeringstyperna.

De två ersättningsinvesteringarna på listan räknas som högt prioriterade då de är viktiga länkar i stadens infrastruktur och då genomförda utredningar redan visat på omfattande renoveringsbehov. Utredningsarbete pågår även fortfarande för andra större anläggningar. För att undvika en situation då flera av anläggningarna är i ett akut behov av renovering samtidigt, behöver kontoret påbörja genomförandet av dessa ersättningsinvesteringar medan det fortfarande finns tid att styra tidplanerna.

Bland de högst prioriterade strategiska investeringarna ingår flera projekt för att utveckla det offentliga rummet samt förbättra framkomligheten för fotgängare och cyklister vid en av stadens viktigaste knutpunkter, Gamla Stan och Slussen.

Ersättningsinvesteringar

Investeringar som innebär en uppgradering av anläggningen till tidigare fastställd teknisk nivå

1. Vasabron, etapp 1 – Ny gång- och cykelbro

Syfte

Säkerställa framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister, i kopplingen mellan Tegelbacken och Gamla Stan, under utbytet av Vasabron.

Åtgärd

Temporära gång- och cykelbroar mellan Tegelbacken och Gamla Stan samt att delen mellan Gamla Stan och Strömsborg hanterar blandtrafik för angöring till Strömsborg.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
					X	Sekretess

Bakgrund

Vasabron driftsattes 1878 och har varit i funktion i 145 år. Vasabron trafikeras i dag av samtliga trafikslag. Dagens bro präglas av trängsel på gångbana och cykelbana på brons västra sida.

Kontoret har utfört omfattande utredningsarbeten för att identifiera Vasabrons konstruktiva tillstånd samt arbetat fram förslag till åtgärd för att bibehålla brons framtida funktion. Utifrån genomförd utredning kan kontoret konstatera att Vasabrons konstruktioner har mycket allvarliga brister samt en fortlöpande nedbrytningsprocess.

Den sammantagna slutsatsen från den konstruktiva tillståndsutredningen är att grundläggning och stålöverbyggnad helt döms ut och att ett broutbyte behöver utföras.

De stora mängderna gående och cyklister mellan Tegelbacken och Gamla Stan behöver under byggtiden fortsatt kunna passera på aktuell sträckning samt att motorfordonstrafik behöver kunna angöra Strömsborg.

Kontorets förslag att i en första etapp uppföra temporära gång- och cykelbroar mellan Tegelbacken och Gamla Stan samt att delen mellan Gamla Stan och Strömsborg hanterar blandtrafik för angöring Strömsborg. De nya broarna byggs innan utbytet av Vasabron påbörjas.

Kontorets kommentar till prioritering

Vasabron är en av stadens sex broar över Saltsjö-Mälarsnittet och har en mycket viktig funktion i trafiksystemet för samtliga trafikantslag. Då befintlig bro är gammal och har mycket allvarliga brister som både begränsar brons bärförmåga samt medför risker för akuta avstängningar behöver bron bytas ut för säkerställande av fortsatt funktion.

Kopplingen mellan Slussen, Gamla Stan och Tegelbacken utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk och en omledning av cykeltrafiken under byggtiden för utbytet av Vasabron bedöms få stora konsekvenser. Det är viktigt för stadens fortsatta utveckling och attraktivitet att bibehålla tillgänglighet med alla färdmedel, inte minst i nord-sydliga stråk. Kopplingen är utpekad som primärt stråk i Stockholms cykelplan, utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län och ingår i den pågående översynen av möjligheterna till ett sammanhängande cykelstråk på sträckan Gullmarsplan-Tegelbacken-Odenplan. Kontoret ser en möjlighet att, genom anläggande av temporära broar, skapa förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister, under period för utbyte av Vasabron.

Beslutsläge

Reviderat utredningsbeslut togs i TrN 2020-04-23.

Förutsättningar

Projektet har medfinansieringen via Sverigeförhandlingen.

Risker

Projektet är förknippat med ett flertal risker kopplat till bl. a kulturhistoriska värden, vattenarbeten och ekonomi.

2. Liljeholmsbroarna, större åtgärder

Syfte

Renovera broarna för att säkerhetsställa broarnas funktion. Övergripande projektmål är att förlänga livslängden på befintliga broar fram till att dessa kan ersättas med nya broar.

Åtgärd

Reparation av broarna så att bärighetsklass 4 (BK4) och en teknisk livslängd på minst 60 år kan uppnås.

Omdisponering av körfält för bilar, gång och cykel i enlighet med beslutad cykelplan.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
				X	X	Se kommentar.

Prisökningar under senaste åren har sannolikt medfört att den uppskattade utgiften i inriktningsbeslutet (1050 mnkr) inte kommer att räcka för projektets genomförande. Ny kalkyl kommer att tas fram under 2025.

Bakgrund

Liljeholmsbroarna, i dagligt tal Liljeholmsbron, är två parallella klaffbroar, som byggdes år 1928 respektive 1954, mellan Södermalm och Liljeholmen.

Renoveringsbehovet på broarna är stort och innebär idag kostnader för återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av belastning från trafiken. Lokalt förekommer även rostangrepp och skador på broarnas tätskikt, vilka behöver åtgärdas så att konstruktionens bärighet inte äventyras. Två större skador har uppkommit akut på broarna de senaste fem åren. Skadan på västra klaffen har tillfälligt lagats under september 2019. Den tillfälliga lagningen av broklaffen bedöms ha en teknisk livslängd om ca fem år, dvs. till cirka 2024. I juni 2021 uppstod ett hål i gång- och cykelbana på västra bron. En tillfällig lagning har utförts under sommaren 2022.

Kontorets kommentar till prioritering

Liljeholmsbroarna utgör en viktig länk i stadens infrastruktur och trafikeras av kollektivtrafik, bil-, gång- och cykeltrafik på broarna samt sjötrafik under broarna. Inspektioner har visat på att broarnas renoveringsbehov är stort. Utan större reparationsåtgärder kan nya skador uppkomma utan förvarning, vilket kan medföra att broarna behöver stängas av under längre tid för att åtgärda skadan tillfälligt. De senaste åren har två större skador uppkommit (se bakgrund ovan) dels på västra broklaffen och dels västra bronns gång- och cykelbana. Båda skadorna har tillfälligt lagats och har begränsad teknisk livslängd. Kontoret bedömer att det finns en betydande risk att nya skador uppkommer som kan påverka bärigheten samt att delar av broarna kan behöva stängas av under längre period.

Beslutsläge

Ett reviderat utredningsbeslut fattades i trafikinämnden 2018-05-23 där kontoret fick i uppdrag att utreda broarna vidare i en alternativstudie/förstudie. Förstudien är färdigställd 2021-06. Inriktningsbeslut i TN togs i november 2021 och i KF i maj 2022. Trafikkontoret har efter samråd med Exploateringskontoret beslutat (2023-06) att endast utreda ett av två reparationsalternativ (teknisk livslängd 60 år). Valt alternativ stämmer överens med Exploateringsprojektets projekt Utveckling av Södertäljevägen förslag till inriktning.

Förutsättningar

Senast om 60 år kommer befintliga broar att behöva bytas ut mot nya broar, antingen i befintligt läge eller i ett nytt läge. Förutsättningarna för en sådan investering är dock inte klarlagda än, och befintliga broar är i så pass dåligt skick att de behöver repareras innan nya broar kan byggas.

Risker

Framkomligheten under byggtiden vid reparation av nuvarande broar kommer bli begränsad under tiden som reparationsarbetena pågår (cirka 2 år per bro). Under reparationsarbetet kommer en bro i taget att stängas av för reparation och samtliga trafikslag ledas över till den bro som är öppen för trafik.

Omfattningen av skada vid skadebedömningen är delvis osäker. Med bakgrund att tillståndsbedömning och åtgärdsplanering är baserad på identifierade skador finns risk att omfattningen av åtgärdsplanering är större vilket i sin tur kan medföra kostnadsökningar.

3. Vasabron, etapp 2 – Utbyte av bro

Syfte

Utbyte för att säkra brons funktion.

Åtgärd

Ersättning av befintlig bro.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
					X	Sekretess

Bakgrund

Vasabron driftsattes 1878 och har varit i funktion i 145 år. Vasabron trafikeras i dag av samtliga trafikslag. Dagens bro präglas av trängsel på gångbana och cykelbana på brons västra sida. Prognoser på framtida trafikering är att biltrafiken minskar eller är oförändrad och att resande med cykel, gång och kollektivtrafik/buss ökar.

Ur kulturhistoriskt och stadsrumsperspektiv har befintlig bro utformning och placering ett synnerligen högt bevarandevärde.

Kontoret har under en längre tid observerat omfattande skador och brister i Vasabrons konstruktioner. Sedan 2014 har Vasabron ett särskilt kontrollprogram innefattande rörelsemätning och förtätade inspektioner med sprickkartering.

Kontoret har sedan år 2020 utrett Vasabrons konstruktioner. Arbetet har omfattat tillståndsbedömning av Vasabrons konstruktionsdelar samt framtagande av programhandlingar för en ny bro i form av förslag ”nybyggt bevarande”.

Kontorets kommentar till prioritering

Vasabron är en av stadens sex broar över Saltsjö-Mälarsnittet och har en mycket viktig funktion i trafiksystemet för samtliga trafikantslag. Då befintlig bro är gammal och har mycket allvarliga brister som både begränsar brons bärformåga samt medför stora risker för akuta avstängningar behöver bron bytas ut för säkerställande av fortsatta funktion.

Beslutsläge

Reviderat utredningsbeslut fattat i TrN 2020-04-23.

Förutsättningar

Stålöverbyggnaden har ett stort antal allvarliga skador och genomgår en fortlöpande nedbrytningsprocess med kontinuerligt tillkommande/nyupptäckta sprickor, nit- och skruvbrott, deformationer samt pågående mycket svåra korrosionsangrepp. Grundläggningen i form av rustbädd och pålar av trä är angripna av röta och kontrollberäkningar påvisar att krav på säkerhet för en bro enligt dagens normer och föreskrifter inte uppfylls.

En ytterligare begränsning av Vasabrons belastning medför inte att nedbrytningsprocessen av brokonstruktionen och grundläggningen avstannar.

Fram till utbytet erfordras tätare kontroller/övervakning av bron ske samt beredskap för snabb trafikavstängning och trafikomledning.

Risker

Stora risker för akuta avstängningar med efterföljande utredningar och större förstärkningsåtgärder innan bron åter kan tas i drift. Utförda förstärkningsåtgärder medför inte minskad risk för behov av nya akuta avstängningar.

Ytterligare utredning och bedömning av kostnader behövs. Bedömda utgifter är en kostnadsuppskattning på programhandlingsnivå.

4. Västerbron, etapp 2 – Genomgripande renovering

Syfte

Utbyte/genomgripande renovering för att säkra brons funktion.

Åtgärd

Projektet omfattar att i en eller flera entreprenader efter etapp 1 utföra återstående åtgärder för möjliggörande av förlängd teknisk brolivslängd.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
						Sekretess

Bakgrund

Västerbron invigdes och öppnades upp för trafik år 1935. Den närmare 970 meter långa bron har sedan invigningen inte enbart varit en viktig strategisk länk, utan även kommit att bli ett av Stockholms mest kända landmärken.

Bron används idag av alla trafikslag, men är framförallt en viktig koppling för gående, cyklister och kollektivtrafiken.

Ur kulturhistoriskt och stadsrumsperspektiv har befintlig bro ett synnerligen högt bevarandevärde.

Kontoret har sedan 2018 utrett Västerbrons konstruktioner. Arbetet har omfattat tillståndsbedömning av Västerbrons konstruktionsdelar samt förslag till åtgärder för säkerställande av fortsatta funktion.

Kontorets kommentar till prioritering

Västerbron är en av stadens sex broar över Saltsjö-Mälarsnittet och har en mycket viktig funktion i trafiksystemet för samtliga trafikantslag.

Mål och syfte med etapp 2 är att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att brons tekniska livslängd förlängs med minst 80 år.

Beslutsläge

Reviderat utredningsbeslut fattat i TrN 2020-06-11.

Förutsättningar

Utifrån genomförda utredningar kan kontoret konstatera att Västerbron är i ett relativt bra tekniskt skick, men i behov av åtgärder för att inte konstruktionen ska brytas ned. Skador på både betong och stål föreligger, vilka behöver åtgärdas för att säkra Västerbrons framtida funktion. När samtliga åtgärder är genomförda ska brons tekniska livslängd vara förlängd med minst 80 år.

Programprojekteringen har identifierat att det bedöms tekniskt möjligt att renovera bron samtidigt som trafiken bibehålls på bron under byggtiden.

Risker

Ytterligare planering och bedömning av kostnader behövs. Bedömda utgifter är kostnadsuppskattning på programhandlingsnivå.

5. Johanneshovsbron, större åtgärder**Syfte**

Säkerställa förlängd livslängd.

Åtgärd

Renovering eller ombyggnad av bro.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
						Kalkyl saknas

Bakgrund

Johanneshovsbron är konstruerad med förspänd armering vilket innebär att konstruktionen förfaller relativt snabbt när sprickbildning och annat slitage uppstår.

Projektet är just nu i tidigt utredningsskede, men anläggningen är i dåligt skick och behöver renoveras.

Kontorets kommentar till prioritering

Johanneshovsbron är en av de mest trafikerade broarna i Stockholm och är en vital funktion i Stockholms trafiksystem. Det passerar över 50 000 fordons per dygn på bron. Då broarna har konstaterade skador och bristande tätskikt finns risk för att anläggningen bryts ner med mer omfattande åtgärdsbehov samt förkortad teknisk livslängd.

Beslutsläge

Projektet saknar ännu beslut.

Förutsättningar

Förutsättningarna går inte att uttala sig om i nuläget, utredningen måste bli klar först.

Risker

Ytterligare utredning och bedömning av utgifter behövs.

6. Klarastrandsleden, renovering

Syfte

Säkerställa en förlängd teknisk livslängd.

Åtgärd

Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och fogar. Ny kaj på del av sträckan.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
						700-1000

Bakgrund

Klarastrandsleden har ett konstaterat renoveringsbehov. Övergångskonstruktioner mellan brodelar har skador och bristfällig funktion, delar av anläggningen har skador som måste repareras och förses med nya tätskikt för att säkerställa en förlängd teknisk livslängd. För att undvika mer omfattande skador på underliggande konstruktioner så bör tätskikt bytas på både kajerna inom en 5-års-period. En delsträcka av Klarastrandsleden är snart 100 år och bedöms vara i så dåligt skick att den behöver bytas i sin helhet. Klarastrandsleden saknar idag dagvattenhantering, vilket behöver åtgärdas.

De utredningar som har gjorts i utredningsskedet visar att trafiken inte kan vara kvar samtidigt som arbetena genomförs. Därför måste antingen trafiken ledas om på alternativa vägar eller via en tillfällig bro på Klara Sjö. Konsekvenser av att leda om trafiken på omkringliggande vägnät pågår så att det kan ställas mot kostnad för tillfällig bro i kommande beslutsunderlag för inriktningsbeslut. Vidare visar utredningarna att det bästa alternativet för dagvattenhantering är skärmbassänger för sedimentrening som förläggs under Klarastrandsleden.

Kontorets kommentar till prioritering

Klarastrandsleden har en mycket viktig funktion i trafiksystemet med över 38 000 fordonspassager per dygn. Då broarna har konstaterade skador och bristande tätskikt finns risk för att anläggningen bryts ner med mer omfattande åtgärdsbehov samt förkortad teknisk livslängd. Det är därför av stor vikt att projektet nu kan gå in i planeringsfasen.

Beslutsläge

Utredningsbeslut fattat i TrN 2018-06-14.

Förutsättningar

Större delen av Klarastrandsleden ska renoveras och en del av Klarastrandsleden byts ut i sin helhet. Klarastrandsledning. Under byggtiden ska trafiken antingen ledas om på omkringliggande vägnät eller via en tillfällig bro på Klara Sjö (konsekvensutredning pågår). Dagvatten ska i framtiden renas genom skärmbassänger.

Beroende på hur arbetena ska utföras kan det komma att krävas tillstånd för vattenverksamhet. Den delsträcka som ska förses med ny kaj kräver ändrad detaljplan.

Risker

Den bedömda utgiften är en uppskattning.

Det finns risker för stora trafikkonsekvenser på omkringliggande vägnät om inte trafiken leds via en tillfällig bro. En tillfällig bro medför också risker i form av grundläggningsarbeten i Klara sjö. Det finns även risker att tillstånd för vattenverksamhet inte erhålls eller medför krav på större skyddsåtgärder som påverkar kostnad och tid.

7. Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer

Syfte

Renovering för att säkra tunnelns funktion.

Åtgärd

Utbyte av väggar, tak och renovering av tätskikt. Utbyte av samtliga installationer och tekniska system.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
				X	X	Se kommentar.

Prisökningar under senaste åren har sannolikt medfört att den uppskattade utgiften i inriktningsbeslutet (1100-1400 mnkr) inte kommer att räcka för projektets genomförande.

Bakgrund

Klaratunneln är en viktig del i att knyta ihop transporter från stadens norra och sydliga delar för att leda bort biltrafik från gatunätet i innerstaden. Det har nu gått över 40 år sedan första tunneletappen av Klaratunneln öppnades. Någon större renovering har ännu inte utförts av tunneln sedan dess. Dock har punktsatser genomförts för förbättrat brandskydd, installationer och utbyte av miljöfarligt eternitmaterial. Konstruktionen har under sin livstid utsatts för en hård trafikmiljö.

Behovet av reparationer omfattar all tätskiktsbetong och installationer från tunnelmynning till tunnelmynning. Vägbanor behöver renoveras samt väggar och tak behöver bytas ut. Projektet omfattar även samtliga tekniska system, så som VA-system, sprinklersystem och elinstallationer. Åtgärdsförslagen som tagits fram avser att säkerställa tunnelns funktion i ytterligare 50 år avseende dess konstruktion och 15 år gällande tunnelns installationer.

Klaratunnelns tätskikt bedöms ha uppnått sin tekniska livslängd inom den närmaste 10-årsperioden, tagna kloridprover i körbanan indikerar att ett visst läckage kan förekomma. Barriärelementen uppvisar partiella skador utefter stora delar av tunnelsträckningen. Mätningar visar kraftigt förhöjda kloridinhåll i betongen utefter i princip hela tunnelns sträckning, vilket innebär risk för korrosion på armeringen. Delar av tunnelns skyddsväggar har diverse skador i form av hål och brister i infästningar.

Kontorets kommentar till prioritering

Klaratunneln trafikeras av totalt 42 000 fordon per dygn enligt mätningar från 2018. Eftersom tunneln är en mycket viktig länk för biltrafiken i City finns bara begränsade möjligheter att nämnvärt kompensera för den kapacitetsminskning som uppstår om akuta avstängningar skulle bli nödvändiga. Avstängningarna bedöms därför kunna leda till stora framkomlighetsproblem i city. Kontoret bedömer att tunnelrenoveringen behöver vara avslutad till slutet av 2020-talet för att inte öka risken för akut avstängning av både installationer och konstruktioner på grund av försämrat skick.

Beslutsläge

Utredningsbeslut fattat i TrN 2016-02-04. Inriktningsbeslut fattat i TrN 2020-02-20, ännu inte godkänt i kommunfullmäktige. Kontoret bedömer att det inriktningsbeslut som trafiknämnden fattade år 2020 blivit inaktuellt, framförallt på grund av de senaste årens stora prisförändringar. Ett nytt eller reviderat inriktningsbeslut bör därför tas upp för beslut. Processen kommer att ske i samråd med stadsledningskontoret och politik.

Förutsättningar

För att renovera tunneln behöver den stängas av helt alternativt att arbeten genomförs på ett rör i taget. Båda alternativen innebär stor trafikpåverkan. Omledningsnätet ska inte störas av andra trafikpåverkande projekt.

Projektet behöver teckna genomförandeavtal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter.

Risker

Krav från fastighetsägare begränsar utbyggnadstakt. Totala utgifter fortfarande osäkra, kalkyl kommer behöva räknas upp efter prisökningar.

8. Hammarbyslussen, större åtgärder

Syfte

För att bibehålla Hammarbyslussens dammsäkerhet och fortsatta transportväg mellan Mälaren och Saltsjön för sjötrafik behöver slussen renoveras.

Åtgärd

I projektet ingår utbyte av slussens fyra luckor, reparation av maskinrumsväggar, tätande åtgärder i dammkonstruktion, reparation spontkaj, nya ledverk, reparation tappkulvert och underhåll av erosionsskydd på den östra sidan.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2025	2026	2027	2028	2029	2030-2033	
		X	X	X	X	150

Bakgrund

Med tanke på att slussens konstruktioner börjar närma sig 100 år så finns ett visst reinvesteringsbehov. Delar av slussen har så pass stort underhållsbehov att de behöver bytas ut helt.

Slussen har olika funktioner där den fungerar som sluss från Mälaren till och från Saltsjön för både fritidsbåtar, men också yrkestrafik. Utöver funktionen för sjötrafik så är den också en del i Mälarens reglering då slussluckorna avbördar vatten från Mälaren. Dammkonstruktionerna (sponkajerna på mälarsidan) har en dämmande funktion.

Målsättningen är att renovera betongkonstruktioner för att förlänga livslängd med 30 år.

Slussportarna har nått sin tekniska livslängd då bärande delar visar på grov korrosion, vilket är svårt att reparera eftersom det inte går att svetsa i det gamla materialet. Därför är det mer lönsamt att byta ut luckorna mot nya luckor i moderna, mindre underhållskrävande material med en teknisk livslängd på 80-100 år.

Kontorets kommentar till prioritering

Projektet är prioriterat då slussen fyller en viktig funktion både vad gäller dammsäkerhet och som transportväg för sjötrafik mellan Mälaren och Saltsjön.

Beslutsläge

Projektet saknar ännu beslut.

Separat genomförandebeslut har fattats år 2023 för prioriterade åtgärder gällande reparation av Sundsta gårds spontkaj.

Förutsättningar

Genomförandebetalning med Stockholms hamnar (SH) behöver tas fram. Bolaget står för 50% av projektets utgifter.

Vattnet och sjötrafiken i detta läge har riksintresse, vilket medför tidsbegränsningar för att utföra arbeten.

Vattendomen för Mälarens reglering ligger till bakgrund för dammens funktion.

Möjlighet finns för samordning med andra av trafikkontorets planerade projekt, t.ex. reinvesteringar på Skansbron.

Risker

Huvudsakliga risker är: samordningsbrister med övriga intressenter, samverkan mellan TK och SH, försening av tidiga skeden, höga flöden och synkning med projekt Slussen.

9. Reinvesteringsprogram för tätskiktsbyten.

Syfte

Återställa teknisk status på tätskikt och avsevärt bromsa upp nedbrytningen av byggnadsverk genom att skydda dem från vatteninträängning.

Åtgärd

Successivt åtgärda byggnadsverk med föråldrade tätskikt som redan borde ha bytts ut. Eftersom ett tätskiktsbyte är en så stor åtgärd är det fördelaktigt att åtgärda även andra brister såsom kantbalkar på en bro. I praktiken innebär ofta ett tätskiktsbyte en reinvestering för att förlänga livslängden på byggnadsverket.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
			X	X	X	1200

Den angivna utgiften gäller för perioden 2027-2032. Totalt uppgår uppskattad underhållsskuld till 3 000 mnkr, se även kommentar nedan.

Bakgrund

Beståndet av tätskikt i Stockholm är kraftigt föråldrat. Av stadens cirka 750 000 kvadratmeter tätskiktsyta är hela 71% äldre än 45 år. Detta omfattar cirka 1 000 broar och andra byggnadsverk, såsom Söderledstunneln och Sergels torg. Reinvesterings takten började avta redan under 1990-talet, vilket har lett till ett betydande eftersläpande underhåll. En grov uppskattning visar att det krävs cirka 3 miljarder kronor i reinvesteringar för att återställa tätskiktsbeståndet till en hållbar nivå.

När tätskikt börjar läcka accelererar nedbrytningen av de underliggande delarna, vilket avsevärt förkortar deras livslängd. Detta kan leda till att omfattande och kostsamma åtgärder behöver genomföras långt tidigare än planerat. På längre sikt är reinvesteringar i föråldrade tätskikt det mest ekonomiska och hållbara alternativet, samtidigt som det minimerar trafikstörningar. Problematiken är särskilt allvarlig för spännarmerade broar, där ett läckande tätskikt snabbt kan försämra bärformågan.

Kontorets kommentar till prioritering

Angiven utgift gäller för objekten tillsammans. Även lägre belopp skulle innebära förbättringar för brobeståndet och övriga tätskikt. Spännarmerade konstruktioner kommer att prioriteras.

Beslutsläge

Ej beslutat

Förutsättningar

Tätskikt kommer beröras i samband med analyser av till exempel Nord-Sydaxeln.

Risker

Riskerna kommer variera beroende på vilka objekt som berörs.

Strategiska investeringar

Framtidsinriktade investeringar som skapar större nytta för staden

1. Kornhamnstorg och Mälartorget, inkl. Munkbroleden

Syfte

Utveckla torgen i syfte att skapa attraktiva mötesplatser.

Åtgärd

Ombyggnation och gestaltning av torgen med permanenta åtgärder på längre sikt. Även delar av Munkbroleden kan komma att byggas om för att förbättra tillgängligheten till vattnet.

Projektet avser genomföra temporära/semipermanenta åtgärder för Munkbroleden till sommaren 2025, vilka baseras på de åtgärdsförslag som presenteras i pågående trafikutredning för Gamla stan.

Arbete med permanenta åtgärdsförslag för torgen och Munkbroleden planeras påbörjas efter beslutad trafikutredning för Gamla stan.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
	(X)					100 mnkr

Bakgrund

I stadens budget för 2024 fick trafiknämnden i uppdrag att inkludera Kornhamnstorg och Mälartorget i Levande Stockholm 2024 och sedan rusta upp torgen till attraktiva mötesplatser.

Kontorets kommentar till prioritering

Torgen har en attraktiv placering i Gamla Stan och är en del av kopplingen mellan Gamla Stan och vattnet. Trots den attraktiva placeringen så uppnår torgen inte sin fulla potential som vistelseplatser.

Beslutsläge

Det övergripande projektet har startbeslut.

Genomförandebeslut på delegation har fattats för de semipermanenta åtgärderna som enligt plan kommer genomföras under 2025.

Förutsättningar

Stor hänsyn kommer att tas till platsens kulturhistoriska värden.

Det pågår en trafikutredning för Gamla stans övergripande trafikflöden. Resultatet av denna trafikutredning är viktiga förutsättningar för utveckling av Munkbroleden och därmed även torgen.

Samordning krävs med Slussenprojektet, i synnerhet ombyggnationen av Munkbroleden och anslutningen till den nya gång- och cykelbron.

Risker

Projektet är i ett tidigt skede och inga större risker har identifierats ännu för ett långsiktigt åtgärdsförslag.

2. Följdinvesteringar Slussen (Samverkansprojekt)

Syfte

Säkerställa att Slussen som trafikanläggning och allmänna platser anpassar sig efter de förändrade flöden som skett i och med den långa genomförandetiden samt anpassar sig efter nya förutsättningar i politiska beslut.

Åtgärd

Bredda gångbanorna på respektive sida av slussbron genom att ta ett körfält i respektive riktning i anspråk för cykel, och ta nuvarande cykelbanan till utökad gångyta.

Katarinavägens anslutning till Slussbrogatan har en överbredd som kan justeras för att bättre anpassa sig nu gällande förutsättningar. Sektionen på Slussbrogatan har en överkapacitet för motorfordonstrafik norrut. Här kan ett körfält tas i anspråk för andra funktioner, exempelvis för breddad gång- och cykelbana.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
				x		100 mnkr

Bakgrund

Slussbron dimensionerades för 30 000 motorfordon per dygn. Under projektet gång reviderades målprognosen för motorfordonsflöden till 20 000f/d. Ytterligare nya beslut har tagits kring att hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik samt att staden ska ha kvar mittbarriärerna i Söderledstunneln, detta begränsar trafiken ytterligare. Med ett bedömt flöde nytt flöde på övre Slussen och Slussbron till 5 000-12 000 f/d. Detta innebär att yta kan omfördelas till prioriterade trafikslag och vistelse. Kommande beslut i TN kring trafikutredning Gamla stan (budgetuppdrag 2024) kan ytterligare minska genomfartstrafiken mellan Södermalm och City på Slussbron. Beslut i detta budgetuppdrag väntas i TN 2024-12 alternativt i TN 2025-02.

Kontorets kommentar till prioritering

Slussens ytor bedöms som överdimensionerade för motorfordonstrafik och kontoret anser att det är viktigt att redan från början omfördela dessa ytor från motorfordonstrafiken till hållbara trafikslag och vistelse.

En tillfällig utformning med tungavstängning och pollare har genomförts, men platsens strategiska läge motiverar en permanent lösning på sikt.

Beslutsläge

Projektet saknar beslut

Förutsättningar

Samordning krävs med projekt Slussen.

Risker

Samverkan med exploateringsprojektet.

Genomförande påverkar busstrafikens framkomlighet.

3. Munkbrohamnen, renovering och ytbeläggning

Syfte

Förbättra och förnya Munkbrohamnen för att öka platsens användbarhet och trivsel för invånare och besökare.

Åtgärd

Tillgängliggöra gång- och vistelsestråk genom ny beläggning och gestaltning. Skapa bättre förutsättningar för befintliga träd, öka andelen grönska och skapa förutsättningar för mer folkliv. Långsiktigt finns planer för upprustning av kajkanten, en möjlighet till allmänt bad, pendelbåthållplats och en utvidgning av området.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
		(X)			(X)	Kalkyl saknas

Bakgrund

Munkbrohamnen är ett kajområde och en tidigare hamn i västra Gamla Stan. Området är i dagsläget ca 1600 kvm och sträcker sig som en smal remsa mellan Riddarfjärden och Gamla Stans tunnelbanestation. Vacker utsikt över Riddarfjärden och närhet till Gamla Stan gör att platsen är välbesökt av turistgrupper och det är även en populär förbindelse mellan Södermalm och Tegelbacken via Riddarholmen. Munkbrohamnen har under en tid använts som etableringsområde för diverse ombyggnationer i närområdet och är relativt nyss friställt.

Kajområdet är idag slitet och i behov av upprustning. Kajkanten är i dåligt skick och i stort behov av renovering. Konstruktionen är av spont med ett synligt betongkrön från mitten av femtitalet. Den förvaltas idag av Stockholms Hamnar och är motfylld i vattnet med stenmassor. Kajens överkant ligger i normala fall ca en halvmeter över Riddarfjärdens vattennivå och det finns risk för att vatten rinner ner i tunnelbanans entréhall vid mycket höga vattennivåer eller vid förhöjda vattennivåer i kombination med stark västlig vind.

Under sommaren 2024 har Munkbrohamnen varit testplats för att utforska platsen potential kopplat till ekologi, kultur och förvaltning. Utifrån den erfarenheten av den tillfälliga aktiveringen har trafiknämnden i budget 2025 fått i uppdrag att i samråd med exploateringsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Hamn och Region Stockholm utreda olika scenarier för Munkbrohamnens framtida utveckling där möjligheten att använda massor cirkulärt ska undersökas.

Kontorets kommentar till prioritering

I takt med att Slussens nya offentliga rum successivt färdigställs och öppnas och i och med den nyligen införda stadsmiljözonen i Gamla stan kommer hela området att vara en attraktiv målpunkt för både stockholmare och turister. Munkbrohamnens potential med sitt centrala och unika vattennära läge är idag underutnyttjat och i dåligt skick.

Beslutsläge

Projektet saknar beslut

Förutsättningar

Tidplan och omfattning är beroende av resultaten av den utredning som kontoret har i uppdrag att utföra under 2025. Tre scenarier med olika ambition kommer att prövas där det mest ambitiösa förslaget omfattar en utvidgning av Munkbrohamnen med anläggning av nya strandlinjer, konstgjorda rev för biologisk mångfald, parkytor, strandbad, pendelbåtsbrygga m.m. Slutrapport till trafiknämnden beräknas i slutet av 2025.

För det enklaste scenariot där det befintliga kajområdet upprustas men där renovering av kajkanten inte ingår finns en tidig kostnadsuppskattning på 25 miljoner kronor för genomförande 2026.

Inför ett genomförande är det av stor vikt att tidigt informera boende och företagare i Gamla Stan.

Risker

Avsaknad av tillfartsväg för tyngre fordon medför att transporter till och från Munkbrohamnen behöver ordnas med båt. Komlicerad etappindelning för att kunna behålla framkomlighet för gående under byggskedet. Samverkan med boende och företagare. Vid genomförande av det mest ambitiösa förslaget kommer flera olika tillstånd, lov, mm. att behöva utredas och sökas.

4. Skeppsbron, gata och kaj

Syfte

Syftet är att ge mer plats åt liv och rörelse och bättre framkomlighet för gående- och cyklister.

Åtgärd

Bredare gång- och cykelbanor längs gatan. Södra delen av gatan har tillfällig karaktär med cykelfält och målade cykelbanor. Åtgärden syftar till att skapa en mer permanent lösning. Norra delen förbi slottet har smala cykelbanor och cykelfält trots att det är en av Sveriges mest trafikerade cykelstråk. Även kajen har behov av gestaltning och förbättrad tillgänglighet för gående.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
						X

Bakgrund

Under Slussens ombyggnad har Skeppsbron under längre perioder varit avstängd för genomfartstrafik. Behovet av plats för motorfordonstrafik och busstrafik har under dessa perioder varit begränsad. Samtidigt har ytor för gående och cyklister varit undermåliga. Utrymme har därför omfördelats till gående och cyklister där bland annat ett busskörfält omvandlats till cykelfält. Ombyggnaden av Slussen håller på att färdigställas och den nya utformningen kommer möta en mer tillfällig lösning längs Skeppsbron. Samtidigt har beslut tagits om att begränsa biltrafiken vid Katarinavägen och Söderledstunneln vilket gör att behovet av busskörfält på Skeppsbron har minskat och att det går att permanenta den tillfälliga utformningen på Skeppsbron.

Kontorets kommentar till prioritering

Skeppsbron är ett av Stockholms skyltfönster utåt och samtidigt en viktig transportlänk för gående, cyklister och stombusstrafiken. Utformningen har en bitvis tillfällig karaktär både på gatan och på kajen. Trots att det är en av de sträckor med högst cykelflöden i landet är utformningen för cykeltrafiken bristfällig med bitvis smala cykelbanor och cykelfält vilket skapar framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

Beslutsläge

Projektet saknar beslut.

Förutsättningar

Tidplanen är beroende av andra ombyggnader i och omkring Gamla Stan. För att säkerställa framkomligheten för gående, cyklister och busstrafiken bör ombyggnaden av Riddarholmskanalen vara klar innan Skeppsbron kan starta. På samma sätt bör en eventuell ombyggnad av Vasabron inte pågå parallellt med Skeppsbron.

Risker

Dålig markförhållanden, höga flöden och gående och cyklister och att det pågår flera projekt i närheten är de största identifierade riskerna.

5. Stigbergsparken, ny park (Samverkansprojekt)

Syfte

Skapa ett gestaltat stadsrum med ett tydligt samspel mellan stationsbyggnad, torg och park.

Åtgärd

Återställning och omdaning av platsen i takt med att Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana (FUT) överlämnar ytor till staden.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
				X	X	Sekretess

Bakgrund

Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia som skall ligga i Stigbergsparken. På grund av tekniska skäl måste stationen placeras mitt i parken. Denna placering innebär en stor påverkan på platsen då den, för att underlätta trafikanternas tillgänglighet till stationen, till stora delar måste göras om till en hårdgjord yta.

I och med öppnande av ny den nya stationen får Stigbergsparken en ny betydelse som kommunikationsnod och målpunkt för såväl närboende som resenärer. I samband med byggandet av stationen sker därmed en omdaning av platsen från tidigare, i förhållande till Folkungagatan, sidoordnat parkrum i foten av Stigberget till att bli ett gemensamt stadsrum på östra Södermalm. Den nya platsen ska ge möjlighet till såväl rekreation, vistelse som kommunikation.

Kontorets kommentar till prioritering

Stadens platser och annan infrastruktur måste anpassas efter de nya förutsättningarna som utbyggd tunnelbana innebär.

Enligt Genomförandeavtalet mellan staden och FUT ansvarar FUT för att återställa tillfälligt nyttjade ytor och anläggningar till den standard och med de funktioner som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte Parterna kommer överens om något annat. Ett återställande till ursprunglig standard bedömer kontoret inte är aktuellt.

Trafikkontoret har, i dialog med stadsbyggnadskontoret och Södermalms stadsdelsförvaltning, kommit fram till att hela platsens utformning måste ses över för att anpassas efter de nya förutsättningarna. Då platsen utgör ett offentligt stadsrum ser kontoret att staden är bäst lämpad att hålla i arbetet med utformningen och anläggandet av den nya platsen.

Beslutsläge

Trafiknämnden fattade 2021-09-30 inriktningsbeslut för gestaltning av Stigbergsparken. Projektets totala utgift beräknades i beslutet till 40-50 mnkr. Under 2023 har kontoret tagit fram en systemhandling. Hösten 2024 togs fram en systemhandlingskalkyl som har visat på en väsentlig högre kostnad än kalkyl för programhandling.

Projektet har en inkomst från FUT om 14 mnkr i 2021-års prisläge. Inkomsten kommer att indexregleras inför byggstart när kontoret tar över området från FUT.

Förutsättningar

Tidplanen för projektet är beroende av tunnelbaneutbyggandens tidplan.

Risker

Utbygganden av parken planeras ske etappvis i takt med att FUT överlämnar ytor till staden. Detta för att kunna korta ner byggtiden av parken. Det finns risk att det uppstår brister i samordning mellan FUTs entreprenör som kommer att färdigställa stationsbyggnaden och trafikkontorets entreprenör som samtidigt ska bygga parken. Denna risk reduceras genom samordningsinsatser.

6. Norra Götgatan, gågata

Syfte

Syftet med projektet är att mildra effekterna av en eventuell fordonsattack och samtidig stärkta gågatans roll som vistelseplats samt förbättra gestaltningen, tillgängligheten och trafiksäkerhet på sträckan.

Åtgärd

Tillgänglighet- och framkomlighetsåtgärder för gångtrafikanter.

Förstärkt möblering och fordons hinder för att minimera risker för terrorkörningar

Fler och mer attraktiva vistelsezoner

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
			X	X		X

Bakgrund

Götgatan omvandlades år 2004 till gågata mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan. Götgatan som är stadens största cykelstråk är (mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan) kommunens näst mest trafikerade gågata. Under förmiddagen är biltrafik tillåten i vissa avseenden. Cyklister samt övriga fordon får trafikera gatan på de gåendes villkor. Trafikregleringen upplevs dock av många som problemfylld och otydlig.

Tillgängligheten och framkomligheten för gående är begränsad på grund av "gatupratere", felparkerade cyklar, tillfälliga fordons hinder, ojämn beläggning samt gatumöblering och otillgängliga gatuserveringar. Avsaknaden av sänkta kantstenar, kontrastmarkering, ledstråk, m.m. gör det svårt att trafikera sträckan av personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. Nuvarande utformning och möblering påverkar även drift- och underhållsarbete.

Flera terrorhinder av tillfällig karaktär har placerats på sträckan men det finns ett behov av att hitta en mer permanent lösning.

Kontorets kommentar till prioritering

Götgatans gågatudel är ett av stadens stråk med högst antal gående. Stråket har potential att fungera bättre både som vistelseplats och attraktivt gångstråk med en utformning som stöttar detta. Sträckan är inte tillgänglig idag.

Dessutom är den norra delen av Götgatan en plats där risken för fordonsattack bedöms hög. Polisen anger platsen som en av tio mest riskfyllda platser för oönskade fordon i Stockholm. Sträckan har provisoriskt säkrats med stora betongblocks men en säkrare och mer permanent och framkomlig lösning behövs.

Beslutsläge

Under 2023 togs beslut om att Repslagargatan ska utvecklas till ett mer attraktivt alternativ för cyklister vilket innebär att en bättre, tryggare och mer inbjudande gatumiljö för gångtrafikanter kan skapas längs gågatudelen på Götgatan

Förutsättningar

I dagsläget skapar blandningen av den stora mängden fotgängare, leveranser och cyklister på den begränsade ytan konflikter. Gångtrafiken, vistelse och framkomlighet för räddningstjänst, drift och personer med funktionsnedsättning måste säkerställas. Leveranser kan tvingas till längre färdvägar.

Risker

Många verksamheter längs gatan, höga flöden av gående och cyklister. Ev. måste en del ledningar flyttas för att kunna anlägga fordons hinder. Vistelse och gångtrafik ska prioriteras på gågatan. Detta innebär att cykelparkering och lastplatser måste omplaceras. Trafikreglering i området kan påverkas.

7. Väg 73, ny ramp och kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt)

Syfte

Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Åtgärd

Nytt kollektivtrafikkörfält till vänster i norrgående riktning samt ny ramp för kollektivtrafiken från Tyresövägen till Nynäsvägen.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
					X	50

Bakgrund

I samband med ÅVS-arbetet har åtgärder för kollektivtrafiken utmed Nynäsvägen utretts. Dagens medelhastighet för kollektivtrafiken på sträckan uppfyller inte de mål som fastslagits i stomnätsplanen. I norrgående riktning är det idag stora problem för kollektivtrafiken på grund av dålig kontinuitet på kollektivtrafikkörfältet på grund av ett stort antal på- och avfarter. Åtgärdsförslag har tagits fram för att öka framkomligheten på sträckan för kollektivtrafiken.

Kontorets kommentar till prioritering

Åtgärder längsmed Nynäsvägen bidrar till att öka framkomligheten för kollektivtrafiken på Nynäsvägen i norrgående riktning. En ombyggnation skulle medföra nyttor för bussresenärerna längsmed sträckan då föreslagna åtgärder minskar restiden.

Åtgärds paketet är namnsatt i Länsplanen, vilket innebär att den kan beviljas en statlig medfinansiering. En preliminär kostnadsfördelning har tagits fram där även Haninge Kommun, Tyresö Kommun, Trafikverket och Region Stockholm utöver trafikkontoret ska medfinansiera. I dagsläget pågår en uppdatering av länsplanen.

Beslutsläge

Utredningsbeslut togs i TrN 2020-08-27.

Förutsättningar

Staden betalar ca 20% av projektets totala utgift. Stadens andel har bedömts till ca 50 mnkr.

Risker

Projektet innehåller åtgärdsförslag som kan ge framkomlighetsproblem under byggtiden.

Komplicerade trafikavstängningar för att behålla god framkomlighet under byggskedet innebär stora kostnader och risk finns att framkomligheten måste begränsas på Nynäsvägen under byggnation av rampen. För att optimera framkomlighet under byggtiden ska kontoret utreda om det är möjligt att utföra eventuella avstängningar vid strategiska tillfällen.

8. Medborgarplatsen, upprustning

Syfte

Förbättring av det offentliga rummet vid Medborgarplatsen för ökade vistelsekvalitéer och kopplingar mot omgivande gator och parkrum.

Åtgärd

Behöver utredas

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
						X

Bakgrund

År 2014 färdigställdes visionshandlingen "Södermalms Hjärta", ett samarbetsprojekt mellan flera fackförvaltningar inom staden, med målet att göra Medborgarplatsen och kringliggande områden till en attraktiv och trygg mötesplats. Arbetet har därefter varit vilande.

Mellan 2019 och 2021 har trafikkontoret tillsammans med Södermalms Sdf utfört trygghetsskapande insatser genom uppdaterad belysning, planteringar och möblering. 2019 påbörjades planarbete för Söderhallarna där fastighetsägaren önskar utveckla verksamhetens koppling till torget och sommaren 2020 öppnades det nyrenoverade Medborgarhuset. 2021 utfördes en omläggning av befintlig cykelpassage över torgets norra del till nytt läge utmed Medborgarhuset. 2023 utfördes ett programarbete för upprustning av Torinertäppan /Folkungatrappan med fokus på ökad trygghet och vistelsevärden. Programmet har tagits fram i samarbete med Sdf och i dialog med Vasakronan och Atrium Ljungberg och under 2025 påbörjas en uppföljande projektering. Under 2024-25 pågår insatser och utredningar med utgångspunkt i 2024 års budgetuppdrag om *utvecklingsarbete för Medborgarplatsen med fokus på att skapa goda flöden och aktivering*. Insatser som utförts är bl.a digital dialog, flödesmätningar, reducering och utbyte av temporära fordonshinder mot trädurnor, utredning av sophantering för kiosker och torghandel, beläggningsutredning för framtida investeringsbehov, trafikutredning med fokus på gående och cyklister i relation till omgivande gator och parkrum.

Kontorets kommentar till prioritering

Medborgarplatsen är Södermalms mest centrala offentliga plats och har stor betydelse som samlingsplats för firanden, demonstrationer, kulturevenemang och minnesstunder. Platsen har sedan länge utmaningar med droghandel och brottslighet. Torget har ett eftersatt renoveringsbehov gällande beläggningar och belysning och är även i behov av en strukturplan för lokalisering av torghandel, serveringsytor och kioskbyggnader samt permanent hantering av fordonshinder. Sedan färdigställandet av "Södermalms Hjärta" 2014 har trafikkontoret regelbundet uppvaktats av fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, Södermalms Sdf och fastighetsägare gällande önskan om ett gemensamt arbete med en omdaning av Medborgarplatsen för att åstadkomma en attraktiv, trygg och tillgänglig miljö.

Beslutsläge

Beslut saknas.

Förutsättningar

Projektet kräver samordning med både privata och offentliga aktörer.

Risker

Riskanalys har ännu inte utförts. Ett programarbete måste genomföras för att kunna redogöra för brister, behov och möjligheter samt eventuella samordningsvinster och möjlig samverkan mellan berörda aktörer, såväl privata som kommunala. Resultat av programarbetet ska redovisa prioriteringar samt vara underlag för kalkyl.

9. Södertäljevägen, omdaning

Syfte

Syftet är att förbättra framkomligheten och tillgängligheten för de prioriterade trafikslagen. Både avseende längsmed Södertäljevägens sträckning, men även att bryta Södertäljevägen som barriär mellan Liljeholmen och Marievik och Årstadal. Genom att sprida ut korsningspunkterna så ökar även trafiksäkerheten genom att avlasta de redan hårt belastade planskilda korsningarna för GC-trafiken.

Åtgärd

Breddningsåtgärder för gång och cykel utmed Södertäljevägen samt korsningspunkter i plan för att öka tillgängligheten över Södertäljevägen. Även breddningsåtgärder på parallella gatan från Marievik upp mot Liljeholmsbron.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
						50

Bakgrund

Södertäljevägen utgör idag en mycket viktigt länk och koppling från Söderort in till Södermalm och innerstaden. Länken utgör ett viktigt stråk för cykel och gångtrafiken där det idag med dagens utformning finns en konflikt situation mellan trafikslagen. Vidare har Södertäljevägen en överbredd sett till antalet körfält där mellan 1-2 stycken har varit ianspråktaga för andra projekt de senaste fem åren, utan att detta har påverkat framkomligheten för motorfordonstrafiken. Södertäljevägen utgör även en barriär och har idag på en sträcka på ca 700 meter (mellan Hägerstensvägen och Liljeholmsbron tre stycken planskilda passager för gång och cykeltrafiken).

Kontorets kommentar till prioritering

En omdaning av Södertäljevägen svarar mot stadens mål om att minska biltrafiken i innerstaden med 30% fram till 2030 och skulle minska barriären mellan bostadsområde och kollektivtrafikknutpunkten Liljeholmen.

Beslutsläge

Åtgärder på övergångsställe över Södertäljevägen vid Liljeholmen har ett inriktningsbeslut i TN 2024-06. Med en beräknad total utgift 23 mnkr

Längsgående cykelåtgärder har inget beslut.

Förutsättningar

Projekt är i ett tidigt skede. Samordning krävs med Exploateringskontoret samt SVOA som har ett pågående arbete på Södertäljevägen.

Risker

Samordning krävs så att projektet inte försvårar reinvesteringsprojektet för Liljeholmsbroarna.

Säkerställa att åtgärderna ligger i linje med kommande tankar på exploatering.

10. Sergels torg, ny beläggning

Syfte

Öka attraktiviteten och den upplevda tryggheten på Sergels torg.

Åtgärd

Byta ut beläggning, markvärme och tätskikt på Sergels torgs nedre nivå, ytan med det svartvita triangelmönstret (Plattan & Sergelarkaden). Även rampen längs med Brunkebergsterassen ingår i projektet.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
						90-140

Bakgrund

Kontoret fick år 2019 i budgetuppdrag att utreda ny beläggning på Sergels Torg. År 2019 har "fönsterundersökning" av tätskikt och lagerföljd genomförts med provborrningar på plattan. Under 2020 har programhandling tagits fram. Inriktningsbeslut togs i nämnd juni 2021.

En systemhandling har tagits fram under 2023. Efter färdigställd systemhandling pausas projektet i väntan på beslut om nästa steg.

Kontorets kommentar till prioritering

Sergels torg är Stockholms mest centrala offentliga plats och platsen har en stor betydelse som samlingsplats för bland annat firanden, demonstrationer, kulturevenemang samt minnesstunder. Torget har sedan länge haft utmaningar med droghandel och brottslighet. Beläggningen är nedgången och vissa ytor har lagats temporärt, detta bidrar inte till en känsla av trygghet eller en omhändertagen plats. Projektets syfte är därför att rusta upp beläggningen på Sergels torgs nedre nivå för att öka attraktiviteten och den upplevda tryggheten.

Beslutsläge

Inriktningsbeslut fattat i TrN 2021-06-17. I beslutet var den totala utgiften uppskattad till 90-140 mnkr.

Förutsättningar

Stora gångflöden förutsätter att gående kan passera arbetsområdet under genomförandet och verksamheter kan hållas öppna.

Projektet bedöms generera låga trafikstörningar, andra projekt i city bedöms därför inte påverkas i någon större utsträckning till följd av detta projekt.

Risker

Kostnadsbedömningen gjordes i ett tidigt skede, innan flera viktiga parametrar var utredda och fastställda. Dessutom togs den fram före de senaste årens kraftiga prisökningar. Bedömningen är därför lågt räknad med utgångspunkt i dagens kostnadsläge.

Sergels torg är en komplex plats mitt i city vilket medför logistikutmaningar för att hantera stora gångflöden, verksamheter, bygglogistik m.m.

Torget nedgånga beläggning bidrar till önskad aktivitet på platsen. Om en upprustning skjuts på framtiden finns risk för ökad otrygghet och dåligt anseende för staden.