

## 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. Liljeholmsbroarna, större åtgärder .....	5
2. Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer .....	6
3. Vasabron, större åtgärder .....	7
4. Klarastrandsleden, renovering .....	8
5. Västerbron, större åtgärder .....	9
6. Johanneshovsbron, större åtgärder .....	10
Strategiska investeringar .....	11
1. Upprustning av Östermalmstorg (Samverkansprojekt) .....	12
2. Sergels torg, ny beläggning .....	13
3. Tegelbacken, omgestaltning .....	14
4. Gustav Adolfs torg, omgestaltning .....	15
5. Kungsträdgården, upprustning .....	16
6. Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningarna Sveavägen-Kungsgatan samt Ringvägen-Götgatan .....	17
7. Väg 73, kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt) .....	18
8. Cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken, del 2 cykelbro .....	19
9. Medborgarplatsen, upprustning .....	20
10. Förbifarten, följdinvesteringar (Samverkansprojekt) .....	21
11. Tunnelbaneutbyggnaden, följdinvesteringar (Samverkansprojekt) .....	22

## Sammanvägd prioritering av de högst prioriterade projekten

Prioritering	Projekt	Investeringstyp
1	Liljeholmsbroarna, större åtgärder	Ersättningsinvestering
2	Klaratunneln, renovering av konstruktion och installationer	Ersättningsinvestering
3	Vasabron, större åtgärder	Ersättningsinvestering
4	Östermalmstorg, upprustning	Strategisk investering
5	Sergels torg, ny beläggning	Strategisk investering
6	Tegelbacken, omgestaltning	Strategisk investering

### Kontorets kommentar

Projekten i ovanstående lista bedöms av kontoret vara de högst prioriterade i bilagan. I den sammanvägda prioriteringen ingår tre ersättningsinvesteringar, med syfte att vidmakthålla befintlig kritisk infrastruktur, och tre strategiska investeringar, med syfte att skapa levande stadsmiljöer för att göra staden öppen och attraktiv. Generellt gäller att kontoret eftersträvar en balans mellan de två investeringstyperna.

De tre ersättningsinvesteringarna på listan räknas som högt prioriterade då de alla 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 läge samtidigt, behöver kontoret påbörja genomförandet av dessa ersättningsinvesteringar medan det fortfarande finns tid att styra tidplanerna.

De tre strategiska investeringarna på listan är alla viktiga offentliga rum i staden. Projekten är angelägna ur olika aspekter. Projekt Östermalmstorg lyfts då platsen har ett högt kulturhistoriskt värde och har behov av upprustning efter att under ett antal år använts av Östermalms saluhall. Projektet bör samordnas med trafikförvaltningens kommande tätskiktsbyte. Sergels torg räknas som Stockholms mest centrala offentliga plats. Torget är i behov av åtgärd då beläggningen är nedgången och torget sedan länge haft utmaningar med droghandel och brottslighet. Slutligen ser kontoret ett stort behov att vid Tegelbacken tillföra vistelsekvaliteter vid en av stadens mest centrala platser, genom att minska befintliga trafikytor.

## **Ersättningsinvesteringar**

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

## 1. 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 20 år eller 60 år kan uppnås. I samband med kommande genomförandebeslut kommer kontoret att förorda något av alternativen.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					X	X	650 - 1050

Av projektets totala uppskattade uppgift om 650-1050 mnkr är ca 200 mnkr inrymt i långsiktig ram.

### 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. Gång- och cykelbanan är nu avstängd tillsvidare. En separat utredning om skadans omfattning, orsak och eventuella åtgärder pågår.

### 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 5 åren har två större skador uppkommit (se bakgrund ovan) dels på västra broklaffen som är endast tillfälligt lagad och dels västra bron gång- och cykelbana som är avstängd tillsvidare. Kontoret bedömer att det finns en betydande risk att nya skador uppkommer som kan påverka bärigheten.

### Beslutsläge

Ett reviderat utredningsbeslut fattades i trafiknämnden 2018-05-23 där kontoret fick i uppdrag att utreda broarna vidare i en alternativstudie/förstudie. Förstudien är färdigställd 2021-06. Inriktningsbeslut i TN är planerat till slutet av 2021, beslut i KF är planerat till början på 2022.

### 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 1,5 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.

## 2. 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)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					X	X	1100-1400

Projektet har tilldelats 300 mnkr inom utökad ram år 2026.

### 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 punktinsatser 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 i och med att det nu är ca 40 år gammalt och 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. Inriktningsbeslut är ännu inte godkänt i kommunfullmäktige. I dagsläget oklart när det kan ske.

### 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, troligen är ca 1100-1400 mnkr, förutsatt att tunneln kan stängas totalt i ca.16 mån.

### 3. Vasabron, större åtgärder

**Syfte**

Utbyte/genomgripande renovering för att säkra brons funktion

**Åtgärd**

Renovering eller ombyggnad av bro

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
				X	X	X	350

**Bakgrund**

Bron har sprött stål, som inte är möjligt att förstärka, utan troligen behöver ersättas. Omfattning av åtgärd bestäms i programhandling efter genomförd statusutredning/tillståndsbedömning. Utredningsarbete genomförs under år 2020 till och med halvårsskiftet år 2022. Fram till utbytet behöver tätare kontroller och satsning på förebyggande underhåll göras för att kunna säkerställa brons funktion.

**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 bron är gammal och har identifierade skador behöver dessa åtgärdas för säkerställande av brons fortsatta funktion på både kort och lång sikt.

Med undantag för SL:s busstrafik är bron redan idag avstängd för tung trafik (max 12 ton).

**Beslutsläge**

Reviderat utredningsbeslut fattat i TrN 2020-05-18.

**Förutsättningar**

Statusutredning/tillståndsbedömning samt programprojektering genomförs under år 2020 till halvårsskiftet 2022 för att klarlägga behov och förutsättningar. Därefter kommer förslag till tidplan för genomförande att tas fram.

Trafikutredning för utredning/analys av trafikbehov som finns i tvärsnittet norr om Gamla Stan behöver göras i programhandlingsskedet.

**Risker**

Ytterligare utredning och bedömning av kostnader behövs. Bedömda utgifter är en grov uppskattning, kalkyl ännu inte framtagen.

#### 4. Klarastrandsleden, renovering

**Syfte**

Säkerställa en förlängd teknisk livslängd

**Åtgärd**

Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och fogar

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
			X	X	X	X	120-250

**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.

**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.

**Beslutsläge**

Utredningsbeslut fattat i TrN 2018-06-14.

**Förutsättningar**

Förutsättningarna går inte att uttala sig om i nuläget, utredningen måste bli klar först. Efter utredningen kommer det framgå vad som behöver göras. Utredningen pågår och förväntas bli klar till halvårsskiftet 2022.

**Risker**

Den bedömda utgiften är en grov uppskattning och en kalkyl är ännu ej framtagen.

Det finns en risk att programprojekteringen identifierar att det inte är tekniskt möjligt att renovera kajen samtidigt som delar av trafiken bibehålls under byggtiden.

Även risk att programprojekteringen identifierar att utgiften för renovering inte är ekonomiskt försvarbar i förhållande till förlängd livslängd kontra utbyte av delar av brokonstruktionen.



## 5. Västerbron, större åtgärder

### Syfte

Utbyte/genomgripande renovering för att säkra brons funktion

### Åtgärd

Renovering eller ombyggnad av bro

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
						X	1000-1500

### Bakgrund

Renovering av brokonstruktion. Omfattning av åtgärd bestäms i programhandling efter genomförd statusutredning/tillståndsbedömning av bron. Åtgärder som kan innefattas är ny eller renoverad broplatta, nya eller renoverade balksystem, ny farbana m.fl. åtgärder.

### 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. Då bron är gammal behöver ett åtgärdsprogram tas fram för att säkerställa av brons fortsatta funktion på både kort och lång sikt.

### Beslutsläge

Reviderat utredningsbeslut fattat i TrN 2020-06-11.

### Förutsättningar

Statusutredning/tillståndsbedömning samt programprojektering genomförs under år 2019 till halvårsskiftet 2022 för att klarlägga behov och förutsättningar. Därefter kommer förslag till tidplan för genomförande att tas fram.

### Risker

Den bedömda utgiften är en grov uppskattning och kalkyl är ännu ej framtagen. Risk finns att statusutredning/tillståndsbedömning identifierar behov av skyndsamma åtgärder.

Det finns en risk att programprojekteringen identifierar att det inte är tekniskt möjligt att renovera bron samtidigt som trafiken bibehålls under byggtiden.

Risk att programprojekteringen identifierar att utgiften för renovering inte är ekonomiskt försvarbar i förhållande till förlängd livslängd kontra utbyte av bro.

## 6. Johanneshovsbron, större åtgärder

**Syfte**

Säkerställa förlängd livslängd

**Åtgärd**

Renovering eller ombyggnad av bro

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					X	X	75-100

**Bakgrund**

Johanneshovsbron är konstruerad med förspänd armering vilket innebär att konstruktionen förfaller relativt snabbt när sprickbildning och annat slitage uppstår. Genomförande under 2026 är prioriterat.

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 kostnader behövs. Bedömda utgifter är en grov uppskattning, kalkyl ännu inte framtagen.

## **Strategiska investeringar**

Framtidsinriktade investeringar som skapar större nytta för staden

## 1. Upprustning av Östermalmstorg (Samverkansprojekt)

### Syfte

Projektet syftar till att rusta upp Östermalmstorg.

### Åtgärd

Med respekt för platsens historia åstadkomma ett trevligt, tryggt och trivsamt torg och en attraktiv mötesplats tillgänglig för alla.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
	X	X					115

Av projektets totala uppskattade utgift om 115 mnkr är ca 65 mnkr inrymt inom långsiktig ram.

### Bakgrund

Sedan 2015 har en stor del av torgytan varit täckt av en tillfällig saluhallspaviljong under tiden som den gamla saluhallen från 1888 har byggts om.

Regionens trafikförvaltning har ett behov av att under kommande år renovera eller byta tätskikt och behöver då utföra omfattande arbeten på torget. Kontoret har utrett möjligheterna att samordna upprustning och tillgänglighetsanpassning av torget med regionens tätskiktsrenovering.

### Kontorets kommentar till prioritering

Östermalmstorg är ett centralt och mycket välbesökt torg mitt i centrala Stockholm med gamla anor och stort kulturhistoriskt värde. Torget har en lång tradition som salutorg med liv och rörelse, intensiv aktivitet och genomfartstrafik.

Upprustningen av torget bedöms som högt prioriterad då torget är relativt otillgängligt och personer med funktionshinder har svårt att ta sig fram. Trafiksituationen är tidvis rörig och parkerade bilar hindrar framkomligheten från tid till annan. Delar av torget är bristfälligt upplöst och det saknas sittplatser. En trädinventering har gjorts som visar att flera av träden är i dåligt skick då de har utvecklats dåligt pga för lite jord och vatten. Torget är i behov av förnyelse då det också varit illa av de många olika byggarbeten och annat som pågått under åren.

### Beslutsläge

På trafiknämndens sammanträde i april 2021 antog nämnden ett utredningsbeslut för fortsatt arbete med att planera för en upprustning och tillgänglighetsanpassning av torget.

I utredningen skulle ingå att pröva genomförbarheten av ett inkommet medborgarinitiativ, för att se om delar av förslaget gick att inarbeta på något sätt i kontorets pågående arbete.

### Förutsättningar

För att undvika återkommande grävarbeten ser kontoret det som angeläget att samordna trafikkontorets arbeten med regionens tätskiktsrenovering.

Projektets genomförande är för närvarande inte helt inrymt inom nämndens långsiktiga ram. Den utförda riskanalysen kommer att uppdateras löpande under projektets gång.

### Risker

Tidplanen förutsätter god framdrift av såväl projektet som trafikförvaltningens tätskiktsrenovering. Projektet är beroende av att överenskommelser kan träffas mellan parterna avseende gränsdragning och omfattning. Allt detta bedöms innebära viss risk för försening av projektets tidplan.

## 2. 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)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
		X	X	X			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 provborringar på plattan. Under 2020 har programhandling tagits fram. Inriktningsbeslut togs i nämnd juni 2021.

Kontoret planerar att byta ut plattor, underliggande markvärme samt tätskikt. Detta då det föreligger stor risk att skada markvärmerna vid byte av plattor, att markvärmerna är föråldrad, samt att tätskiktet behöver bytas ut inom en överskådlig framtid.

### 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 vad 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 är gjord i ett tidigt skede innan flertalet viktiga parametrar är utredda och fastställda. Det är även en komplex plats mitt i city vilket medför logistikutmaningar för att hantera stora gångflöden, verksamheter, bygglogistik m.m.

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

### 3. Tegelbacken, omgestaltning

#### Syfte

Tillföra vistelsekvaliteter vid en av stadens mest centrala platser.  
Göra det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Tegelbacken.

#### Åtgärd

Lägga om trafiken vid Tegelbacken och skapa två nya torg – ett i Vasagatans förlängning mot vattnet om ca 2500 m<sup>2</sup> och ett på Rödbodtorget och i Fredsgatans förlängning längs vattnet om ca 2200 m<sup>2</sup>.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
			X	X			50-75

#### Bakgrund

Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av trafikplaneringen på 1950-70-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken. Gångtrafiken hänvisades till gångtunnlar under Tegelbacken men dessa fick snart stänga då de blev tillhåll. Idag finns övergångsställen för att gående ska kunna ta sig fram hjälpligt även om det innebär omvägar och lång väntan vid trafiksignaler.

Sedan 1970-talet har biltrafiken minskat kraftigt och staden vill idag istället skapa mer plats för att gå, vistas, cykla och resa kollektivt. I arbetet med *Program för City* samt *Trafik- och gatumiljöplan för City* så genomfördes 2017 ett samråd med stockholmarna där totalt ca 1400 synpunkter lämnades. I samrådet utnämndes Tegelbacken som den minst tilltalande platsen att vistas på i City.

#### Kontorets kommentar till prioritering

Vatten är Stockholms signum och rörelse längs vattnet utgör en av Stockholms viktigaste kvaliteter. Tegelbacken ligger vid Citys södervända stråk vid vattnet längs Riddarfjärden-Norrström-Saltsjön. Det finns på platsen möjlighet att skapa stora vistelseytor genom att minska befintliga trafikytor. Vid vattnet kan ett nytt torg skapas i söderläge med bryggor längs vattnet. Gång- och cykeltrafiken kan ges generösa ytor och passagera över gatorna kortas. Vid Centralpalatset, som idag är placerat som i en rondell, kan en bilfri miljö skapas längs vattnet och körbanan vid Rödbodtorget omvandlas till torg då den enda trafiken som behöver komma fram är transporter till området samt gång och cykel. Ca 4700 m<sup>2</sup> ny torgyta kan tillskapas. Som jämförelse är Hötorget och Östermalmstorg ca 4000 m<sup>2</sup> vardera.

#### Beslutsläge

Inga beslut är fattade.

#### Förutsättningar

Trafiklösningen är relativt väl studerad i samband med att ett förslag togs fram inom arbetet med trafik- och gatumiljöplan för City. Ambitionen är att försöka hålla utgifterna nere genom att t.ex. behålla dagens marknivåer i stort för att så långt som möjligt undvika konflikter med anläggningar i marken (ledning mm), anpassa trädplantering till befintliga ledningar och behålla så stor del som möjligt av omkringliggande ytor. Eftersom det handlar om stora nya torgytor så kommer valet av beläggning på dessa ha en relativt stor påverkan på utgiften. I programutredningen kommer olika markmaterial prövas för att hitta alternativ som både fungerar på platsen och ger en rimlig utgift. Det kan vara möjligt att genomföra åtgärder stegvis för att anpassa till kontorets budget. Eventuella bryggor längs vattnet t.ex. behöver inte utföras på en gång, utan kan byggas när det passar. Markmaterialet skulle kunna vara något enkelt till att börja med, för att byta till något annat senare o.s.v.

#### Risker

Ingen utredning har startat än så inga risker är hanterade, men det är troligen många ledningar och konstruktioner i marken. Det är mycket trafik som ska hanteras under byggskedet, vilket kommer att kräva noggrann planering för att hålla utgifterna nere.

#### 4. Gustav Adolfs torg, omgestaltning

##### Syfte

Skapa en mer attraktiv stadsmiljö och förbättra kontakten med vattnet i ett av stadens mest strategiska lägen. Göra det lättare och trevligare att gå och cykla, öka vistelsemöjligheterna.

##### Åtgärd

Omgestaltning av torget och de anslutande gatorna.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					X	X	>100 för torget, >50 för Strömg.

##### Bakgrund

Gustav Adolfs torg är en central plats i staden som sedan länge har fungerat som en betydelsefull knutpunkt mellan de norra och södra delarna. Torget har tidigare haft en viktig roll som samlingsplats vid historiska händelser och även fungerat som en populär mötes- och promenadplats. Sedan Fredsgatan stängdes för biltrafik 2018 har biltrafiken på torget minskat markant. Inför en upprustning bör inriktningen vara att minimera biltrafiken på torget för att kunna uppnå syftet med upprustningen. Det finns även säkerhetsskäl till detta på grund av närheten till departementskvarteren. Ett bilfritt torg skulle även öka tillgängligheten för barn och för personer med funktionsvariationer. Hela torget föreslås få en ny beläggning som signalerar torgmiljö snarare än trafikyta. En upprustning skulle ge möjlighet till uteserveringar, parkbänkar med närhet till vattnet och utsikt över slottet samt generösa ytor för såväl gående som cyklister. Stor hänsyn behöver tas till platsens historiska värden i samband med en upprustning. Anslutande gator skulle även de behöva ses över i samband med en torgupprustning. Strömgatan skulle kunna utformas som ett vistelserum och flanörstråk med möjlighet att förlänga Kungsträdgården till vattnet. Fredsgatan samt Malmtorgsgatan och Regeringsgatan söder om Jakobsgatan skulle kunna ges en utformning anpassad för gång- och cykeltrafiken.

##### Kontorets kommentar till prioritering

Projektet är viktigt att genomföra då Gustav Adolfs torg är en av Stockholms mest centrala platser och har en viktig historisk betydelse för stockholmarna. Platsen har till stor del dominerats av trafik och upplevts som otillgänglig. En ombyggnation skulle medföra stora nyttor för stockholmarna och besökare till staden. Angränsande fastigheter inhyser bl.a. Regeringskansliet som har uttryckt önskemål om att begränsa fordonstrafiken på torget då fordonsrörelser utgör en säkerhetsrisk för deras verksamhet.

##### Beslutsläge

En planering för upprustning av torget bedrevs för ca 15 år sedan av dåvarande gatu- och fastighetskontoret tillsammans med Statens Fastighetsverk och andra fastighetsägare kring torget, skönhetsrådet, stadsmuseet m.fl. Inriktningsbeslut togs i trafiknämnden 2006-04-18. När genomförandebeslut skulle fattas vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2007-06-12 beslutades att torgupprustningen skulle skjutas på framtiden bl.a. med hänvisning till en överhettad anläggningsmarknad.

##### Förutsättningar

Under 2021 har delar av trafikytorna på torget omvandlats till vistelseytor. Dessa åtgärder har utförts som ett försök med tillfälliga installationer och syftar till att skapa ett mer levande, attraktivt och föränderligt torg. Inom några år planerar Statens Fastighetsverk att renovera och bygga om Operan; en upprustning av torget skulle med fördel kunna utföras samordnat med detta. Det bör vara möjligt att få medfinansiering från Statens Fastighetsverk och ev. andra fastighetsägare kring torget för en större upprustning. Detta är ett projekt som kräver längre planerings- och projekteringstid än normalt bl.a. med hänsyn till det känsliga läget. Om ett programarbete startar 2021 bedöms byggstart kunna bli 2026.

##### Risker

Kalkyl för projektet har ännu inte tagits fram. Området ligger inom fornlämningsområde vilket innebär att det kan behövas arkeologiska undersökningar.

## 5. Kungsträdgården, upprustning

### Syfte

Utveckla Kungsträdgårdens rekreations- och vistelsevärden.

### Åtgärd

Kommer att utredas.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
			X	X	X	X	90-200

### Bakgrund

Kungsträdgården utgör Stockholms mest centrala parkrum. Inför att Stockholms stad den 1 oktober 2015 skulle ta över ansvaret för evenemang i Kungsträdgården från Stockholms Handelskammare togs beslut om att utreda möjligheterna att utveckla innehållet i parken för att främja framtida evenemang. Samtidigt fanns önskemål om att parken i sin helhet ska utvecklas samt skyddas bättre mot de skador och slitage som evenemang ofta medför.

Ett förslag till utveckling av evenemangsplatsen togs fram 2014-2015 då evenemangsplatsen identifierats som en prioriterad del vid utvecklingen av hela parken. Arbeta med ett övergripande program för hela parken pågår sedan 2021 och kommer preliminärt att färdigställas under 2022. Arbetet sker i nära samarbete med stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen och fastighetskontoret.

### Kontorets kommentar till prioritering

Kungsträdgården är unik som stadspark med stort utbud av gratis evenemang med olika innehåll. Parken har många besökare och evenemangsplatsen i Kungsträdgårdens centrum har en viktig roll i Stockholms utveckling som evenemangsstad. Parkens nuvarande utformning medför att många evenemang knappt ryms inom dagens evenemangsyta, vilket leder till slitage och skador i stora delar av parken. Vid större evenemangen påverkas därför rekreations- och vistelsevärden för parkbesökare i hela Kungsträdgården.

Kontoret ser stora möjligheter till utveckling av parken för att öka dess rekreations- och vistelsevärden. Balansen mellan en grönskande stadspark och dess funktion som evenemangs- och mötesplats behöver säkerställas. Parken skulle kunna utvecklas med en ny flexibel evenemangsplats för en stor publik. Kontakten mellan parken och omgivningen skulle kunna stärkas både mot Strömmen och Hamngatan. Nya parkmöbler, vegetation och markbeläggning kan stärka parkens identitet och bidra positivt till en attraktiv stadspark.

### Beslutsläge

Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2014-05-21 utredningsbeslut gällande Kungsträdgårdens framtida utformning.

### Förutsättningar

Uppdraget att utveckla och modernisera parken i sin helhet är beroende av andra projekt som delvis ligger utanför trafikkontorets rådighet. Kostnadskalkyl från 2020 finns för evenemangsplatsen om 90 mnkr. Kostnadskalkyl för hela projektet saknas då utredningen inte är färdigställd. Kostnaden är beroende av omfattning och ambitionsnivå. 2014 uppskattats kostnadskalkylen för hela parkutvecklingen till ca 150 mnkr.

### Risker

Risker är inte hanterade då utredningen inte har färdigställts. Riskerna förväntas dock framförallt utgöras av många aktörer som komplicerar samordning och genomförande samt att ett stort intresse från allmänheten kommer finnas för projektet. Under ett eventuellt genomförande identifieras risker som framförallt rör fornlämningar, geotekniska förhållanden, förorenade massor och allmänhetens intresse.



## 6. Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningarna Sveavägen-Kungsgatan samt Ringvägen-Götgatan

### Syfte

Utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder på identifierade olycksdrabbade platser på huvudgatunätet, prioritering stora komplexa korsningar.

### Åtgärd

Åtgärder för att minska antalet olyckor. Vilka åtgärder som kan vara aktuella får fortsatt utredning visa.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					X	X	80

### Bakgrund

Säkra huvudgator är ett av stadens prioriterade insatsområden enligt Trafiksäkerhetsprogrammet. Trafikkontoret har låtit utföra en s.k. hotspot-analys för att identifiera stora olycksdrabbade korsningar i staden. Utifrån resultatet har Kungsgatan/Sveavägen och Götgatan/Ringvägen prioriterats för fortsatt utredning. Sannolikt kommer korsningen Götgatan/Ringvägen att prioriteras först för åtgärd.

### Kontorets kommentar till prioritering

Dessa korsningar är högprioriterade för åtgärd då de har konstaterats vara några av de mest olycksdrabbade platserna i staden.

Trafikförvaltningen ämnar byta tätskikt på tunnelbanan under Götgatan och vid korsning med Ringvägen. Staden kan passa på att investera i trafiksäkerhetsåtgärder i samband med att trafikförvaltningen återställer gatan efter tätskiktsreoveringen. Korsningen är komplex och det finns flera värden att ta i beaktning såsom på- och avfarter, cykeltrafik, gångtrafik, biltrafik och busstrafik. För att ligga i fas med trafikförvaltningens planering, planerar kontoret börja studera korsningen Ringvägen/Götgatans förutsättningar under 2022.

Utredning av åtgärder vid korsningen Kungsgatan/Sveavägen kommer enligt plan påbörjas efter 2022.

### Beslutsläge

Beslut saknas.

### Förutsättningar

Både Kungsgatan/Sveavägen och Götgatan/Ringvägen angränsar till men är inte inkluderade i stora ombyggnadsprojekt.

Kontoret bedömer att de pågående åtgärderna inom hastighetsplanerna behöver avslutas innan det kommer vara möjligt att inrymma projekten.

### Risker

Kostnadsbedömningen är mycket grov utifrån åtgärdande av två korsningar.

## 7. Väg 73, kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt)

### Syfte

Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

### Åtgärd

Mittförlagt kollektivtrafikkörfält in mot staden samt två nya ramper, en från Tyresövägen samt en upp emot Gullmarsplan.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
			X	X	X		40

### Bakgrund

I samband med ÅVS-arbetet har åtgärder för stomlinjenätet utmed Nynäsvägen utretts. Dagens medelhastighet för kollektivtrafiken på sträckan uppfyller inte de mål som fastslagits i stomsnätsplanen. 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 lösa dessa brister och förbättra framkomligheten för stombusstrafiken. Förslaget innebär att Nynäsvägen får en ny körfältsindelning och kollektivtrafikkörfältet läggs i det inre körfältet. Vidare föreslås en ramp för kollektivtrafiken från Tyresövägen till Nynäsvägen samt en ramp för kollektivtrafiken upp mot Gullmarsplans cirkulationsplats med en hållplats på rampen.

### Kontorets kommentar till prioritering

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

Åtgärds paketet är även 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.

### Beslutsläge

Utredningsbeslut togs i TrN 2020-08-27.

### Genomförande

Ett genomförande skulle kunna påbörjas tidigast under 2024.

### Förutsättningar

Staden betalar ca 20% av projektets totala utgift, vilken har bedömts till ca 40 mnkr.

### Risker

Den uppskattade utgiften från åtgärdsvalsstudien som uppgår till drygt 200 mnkr togs fram i ett tidigt skede vilket medför risk för att utgiften för projektet kan öka under projektets gång. Projektet kan bli svårt att avgränsa eftersom gamla konstruktioner kommer att påverkas, vilket kan leda till att reparationer, tätskiktsbyten och annat underhåll kan behöva göras i samband med åtgärderna.

Projektet innehåller åtgärdsförslag som kan ge framkomlighetsproblem under byggtiden. Utredningen "Grönt ljus stombuss" har dock visat på stora trafiknyttor för projektet.

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

## 8. Cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken, del 2 cykelbro

### Syfte

Förbättrad framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister.

### Åtgärd

Ny cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
			X	X	X		120

### Bakgrund

Kontoret har i uppdrag att ta fram förslag till utformning av ny cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken. En förstudie visar att det är möjligt att skapa denna bro utmed Centralbron, med anslutning till Tegelbacken i norr och den nya cykelbro som ingår i Slussenprojektet i söder.

### Kontorets kommentar till prioritering

En ny, rätt utformad och placerad bro, kan innebära bättre restider och komfort för cyklister. Cykelstråket är ett av stadens mest trafikerade och investering här ger därmed nytta till många. I nuläget ingår Vasabron i stråket. En ny brokoppling skulle innebära att cykeltrafik utgår eller minskar kraftigt på Vasabron. Antalet platser med konflikter mellan gående och cykeltrafik minskas därmed.

### Beslutsläge

Utredningsbeslut togs i TrN 2017-06-15.

### Förutsättningar

Projektet ingår i Sverigeförhandlingen och medfinansieras med 25 procent.

Projektet samplaneras med projekt Vasabron, större åtgärder. Ett utbyte av Vasabron skulle kunna hantera behovet som cykelbron är tänkt att lösa.

### Risker

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

## 9. Medborgarplatsen, upprustning

### Syfte

Förbättring av det offentliga rummet vid Medborgarplatsen

### Åtgärd

Behöver utredas

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
							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.

Under 2019 till 2021 har trafikkontoret tillsammans med Södermalms Sdf utfört trygghetsskapande insatser genom uppdaterad belysning, planteringar och möblering. Under 2019 påbörjades planarbete för Söderhallarna där fastighetsägaren önskar utveckla verksamhetens koppling till torget och under sommaren 2020 öppnades det nyrenoverade Medborgarhuset. Under 2021 utfördes en omläggning av befintlig cykelpassage över torgets norra del, mellan Götgatan och Fatbursparken, till nytt läge utmed Medborgarhuset och temporära trafik hinder placerats ut på torgytan i samverkan med polis och räddningstjänsten.

Inför en kommande ombyggnation av Saluhallen har fastighetsägaren kontaktat trafikkontoret gällande möjligheten att evakuera delar av sin verksamhet ut på torget under perioden 2023-25.

### Kontorets kommentar till prioritering

Medborgarplatsen är Södermalms mest centrala offentliga plats och har en stor betydelse som samlingsplats för bland annat firanden, demonstrationer, kulturevenemang och minnesstunder. Platsen har sedan länge haft utmaningar med droghandel och brottslighet. Torget har ett eftersatt renoveringsbehov gällande främst beläggningar och belysning. Torget är även i stort behov av en översyn av utbredning och lokalisering av kommersiella ytor, så som serveringsytor och kioskbyggnader, samt en mer permanent hantering av trafik hinder.

Sedan färdigställandet av ”Södermalms Hjärta” 2014 har trafikkontoret regelbundet uppvaktats av fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret och ett flertal fastighetsägare gällande önskan om ett gemensamt arbete med en upprustning och anpassning av Medborgarplatsen och dess omgivande gator och platser för att möta upp befintliga och kommande verksamheter och åstadkomma en attraktiv, trygg och tillgänglig miljö.

Med anledning av alla pågående och planerade arbeten och aktiviteter, på och i direkt anslutning till Medborgarplatsen, finns ett stort behov av och förväntan på trafikkontoret att påbörja och driva ett utvecklingsarbete på platsen, i samråd med fastighetsägare och andra relevanta aktörer.

### Beslutsläge

Beslut saknas.

### Förutsättningar

Projektet kräver samordning med både privata och offentliga aktörer.

### Risker

Risikanalys 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.

## 10. Förbifarten, följdinvesteringar (Samverkansprojekt)

### Syfte

Att säkerställa god funktion för stadens anläggningar som berörs av förbifarten.

### Åtgärd

Åtgärder på anslutande anläggningar till Förbifart Stockholm.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
							X

### Bakgrund

I Hjulsta byggs bro över E18 för Akallalänken samt infrastruktur för gång och cykel. Staden kommer att ställa vissa krav på hur denna bro ska utformas vilket kan medföra att Trafikverket anser att staden ska stå för vissa av dessa utgifter.

I Vinsta byggs två ramper ner till förbifarten vid Johannelunds T-bana samt vid Skattegårdsvägen. Stora delar av Bergslagsvägen samt intill liggande gc-nät påverkas av detta och byggs därför om i nya lägen och med nya lösningar. Staden kommer att ställa krav på hur gc-vägarna ska utformas vilket kan medföra att Trafikverket anser att staden ska ta delar av dessa kostnader.

### Kontorets kommentar till prioritering

I Hjulsta behöver vägnät för gång och cykel samt infrastruktur som två busshållplatser byggas utöver omfattning i genomförandavtal för E4 Förbifart Stockholm mellan Trafikverket och staden. Skälet är att begravningsplatsen i Igelbäckens kulturresevat behöver vara lätt att nå.

I Vinsta innehöll genomförandavtalet inte lösningar i linje med cykelplanen från 2012 för ny infrastruktur för cykel och gående. Genomförandavtalet togs fram innan cykelplanen beslutats. Även andra åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten har tillkommit som en konsekvens av att trafikmängderna i trafikplatsen ser ut att bli stora jämfört med prognoserna från början av 2010-talet. Det gäller särskilt om Vinsta omvandlas till en blandning av bostäder och arbetsplatser för flera tusen personer. Programarbete för det senare pågår.

### Beslutsläge

Beslut saknas.

### Förutsättningar

Staden och Trafikverket har inte samma syn på huruvida förutsättningarna är ändrade eller inte i förhållande till genomförandavtalet för E4 Förbifart Stockholm. Tilläggsavtal till genomförandavtal behöver träffas med Trafikverket.

### Risker

Att Trafikverket sätter ett högt pris på en del tillägg, att lösningar för dagvatten samt intrång i reservat leder till en långdragen tillståndsprocess samt att det blir en utdragen process kring avtalet mellan staden och Trafikverket.

## 11. Tunnelbaneutbyggnaden, följdinvesteringar (Samverkansprojekt)

### Syfte

Skapa anslutningar till nya tunnelbanan.

### Åtgärd

Åtgärder på anslutande anläggningar till nya tunnelbanan, bl.a. omdaning av Stigbergsparken kopplad till station Sofia.

Tidplan (Genomförande)							Utgift (mnkr)
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
						x	X

### Bakgrund

Enligt avtalet om utbyggnad av tunnelbanan, samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, har staden ett antal åtaganden. För trafikkontoret innebär det att ansvara för och själv bekosta anslutning av gång- och cykelvägar. Vid de nya stationerna kan det även innebära att omgestaltning, förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter, trygghetsåtgärder och tillgänglighetsåtgärder. Utredningsbeslut, inriktningsbeslut alt projekt-PM kommer att tas fram beroende på följdinvesteringens storlek. Tunnelbaneutbyggnaden kommer innebära ett antal större och mindre följdinvesteringar.

### Kontorets kommentar till prioritering

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

### Beslutsläge

Trafiknämnden fattade 2021-09-30 inriktningsbeslut för gestaltning av Stigbergsparken. Projektets totala utgift beräknades i beslutet till 40-50 mnkr. Ytterligare beslut för andra projekt kommer sannolikt tillkomma.

### Förutsättningar

Tidplanen för följdinvesteringarna är beroende av tunnelbaneutbyggandens tidplan. Den stora andelen följdinvesteringar bedöms ligga mellan 2027 till 2030.

### Risker

Innan avtal finns med FUT angående återställande är det svårt att avgöra omfattningen av Stadens åtagande.