

## **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, ny bro .....	5
2. Liljeholmsbroarna, större åtgärder .....	6
3. Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer .....	7
4. Klarastrandsleden, renovering .....	8
5. Västerbron, större åtgärder .....	9
6. Johanneshovsbron, större åtgärder .....	10
Strategiska investeringar .....	11
1. Cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken, del 2 cykelbro .....	12
2. Stigbergsparken, gestaltning (Samverkansprojekt) .....	13
3. Medborgarplatsen, upprustning .....	14
4. Gustav Adolfs torg, omgestaltning .....	15
5. Väg 73, kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt) .....	16
6. Kungsträdgården, upprustning .....	17
7. Sergels torg, ny beläggning .....	18
8. Förbifarten, följdinvesteringar (Samverkansprojekt) .....	19

## Sammanvägd prioritering av de högst prioriterade projekten

Prioritering	Projekt	Investeringstyp
1	Vasabron, ny bro	Ersättningsinvestering
2	Liljeholmsbroarna, större åtgärder	Ersättningsinvestering
3	Klaratunneln, renovering av konstruktion och installationer	Ersättningsinvestering
4	Klarastrandsleden, renovering	Ersättningsinvestering
5	Cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken	Strategisk investering

### Kontorets kommentar

Projekten i ovanstående lista bedöms av kontoret vara de högst prioriterade i bilagan. I den sammanvägda prioriteringen ingår fyra ersättningsinvesteringar, med syfte att vidmakthålla befintlig kritisk infrastruktur, och en strategisk investering, 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 fyra 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 behov av renovering samtidigt, behöver kontoret påbörja genomförandet av dessa ersättningsinvesteringar medan det fortfarande finns tid att styra tidplanerna.

Kopplingen mellan Riddarhuskajen och Tegelbacken har idag stora brister vad gäller säkerhet, komfort och framkomlighet. En ny bro skulle, tillsammans med den planerade kajbreddningen utmed Riddarholmskanalen, ge en attraktiv och säker koppling för de som cyklar mellan Gamla stan och Tegelbacken. Parallellt med utredning av ny bro utreds alternativet med breddad cykelbana på nya Vasabron vidare.

## **Ersättningsinvesteringar**

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

## 1. Vasabron, ny bro

### Syfte

Utbyte för att säkra bronns funktion.

### Åtgärd

Ersättning av befintlig bro.

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

### 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 bronns 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 bronns bärförmåga samt medför stora risker för akuta avstängningar behöver bron bytas ut för säkerställande av fortsatta funktion.

### Beslutsläge

Reviderat utredningsbeslut fattat i TrN 2020-05-18.

### Förutsättningar

Stålvärbyggnaden 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 behöver tätare kontroller/övervakning av bron ske samt beredskap för snabb trafikavstängning förberedas.

### 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.

## 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)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
				X	X	1050

Av projektets totala uppskattade uppgift om 1050 mnkr är ca 200 mnkr inrymt i nämndens långsiktiga 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. 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 bron 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. Trafikkotoret 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 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.

### 3. 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)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					X	1100-1400

**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, 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. En förutsättning för tidplanen är att inriktningsbeslut fastställs av kommunfullmäktige innan årsskiftet 2023/2024.

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

#### 4. Klarastrandsleden, renovering

**Syfte**

Säkerställa en förlängd teknisk livslängd

**Åtgärd**

Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och fogar utbyte av delsträcka.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
						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 behöver vara igång under hela byggtiden, och att körfälten inte kan vara separerade. Därför måste en tillfällig bro anläggas i Klara Sjö. Utredningarna visar att en tillfällig bro på fasta stöd är genomförbar och det billigaste alternativet. 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. Inriktningsbeslut bör tas under början av 2024. Beslut i kommunfullmäktige behövs.

**Förutsättningar**

Större delen av Klarastrandsleden ska renoveras och en del av Klarastrandsleden byts ut i sin helhet. Klarastrandsledning. Under byggtiden ska en tillfällig bro byggas för trafiken som förläggs i Klara Sjö. Dagvatten ska i framtiden renas genom skärmbassänger.

Såväl den tillfälliga bron som skärmbassängen kommer att kräva tillstånd för vattenverksamhet. Den delsträcka som ska flyttas kräver ändrad detaljplan.

**Risker**

Den bedömda utgiften är en uppskattning.

Det finns risker att kostnaden för den tillfälliga bron stiger. Kostnaden för bron i sig är förhållandevis lätt att uppskatta, men kostnaden för grundläggningen för den tillfälliga bron är svår att exakt ringa in innan planeringsskedet. Det finns även risker att tillstånd för vattenverksamhet ger ofördelaktigt utslag.



## 5. Västerbron, större åtgärder

### Syfte

Utbyte/genomgripande renovering för att säkra brons funktion.

### Åtgärd

Renovering av hela bron.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
		X	X		X	Ca 1700

### 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.

Då bron är gammal behöver den renoveras för att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att brons tekniska livslängd förlängs.

### Beslutsläge

Reviderat utredningsbeslut fattat i TrN 2020-06-11.

Inriktningsbeslut för etapp 1, fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner fattat i TrN 2023-08-24 till en uppskattad utgift om högst 210 mnkr.

### 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 inom en tioårsperiod 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.

**6. Johanneshovsbron, större åtgärder****Syfte**

Säkerställa förlängd livslängd

**Åtgärd**

Renovering eller ombyggnad av bro

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

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

## **Strategiska investeringar**

Framtidsinriktade investeringar som skapar större nytta för staden

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

### Syfte

Förbättrad framkomlighet och säkerhet för cyklister.

### Åtgärd

Ny cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken.

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

### 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 en pontonbro utmed Centralbron, med anslutning till Tegelbacken i norr och den nya cykelbro som ingår i Slussenprojektet i söder.

### Kontorets kommentar till prioritering

Kopplingen mellan Slussen och Tegelbacken utgör ett av regionens viktigaste cykelstråk. Trafikmiljön för människor som cyklar i detta stråk har idag stora brister vad gäller säkerhet, komfort och framkomlighet.

Det är viktigt för stadens fortsatta utveckling och attraktivitet att skapa bättre 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.

Vasabron kommer att behöva bytas ut och kontoret ser en möjlighet att förbättra dagens cykellösning i samband med detta, varför olika möjliga lösningar studeras inom ramen för projekt Vasabron.

Kontoret har delat upp det ursprungliga projektet i två delar, där projekteringsarbete med delsträckan längs Riddarholmskanalen för närvarande pågår aktivt.

### Beslutsläge

Utredningsbeslut togs i TrN 2017-06-15.

### Förutsättningar

Projektet ingår i Sverigeförhandlingen och medfinansieras med 25 procent. Då det är förbindelsen över snittet som är av intresse i Sverigeförhandlingen bedömer kontoret att även en koppling i anslutning till Vasabron skulle kunna omfattas av en medfinansiering.

Projektet samplaneras med projekt Vasabron, ny bro samt med omdaning av Tegelbacken. 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.

## 2. Stigbergsparken, gestaltning (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)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					x	X

### 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 Genomförandavtalet 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.

Återställandet av parken till ursprungligt skick har beräknats till 16,0 mkr vilket är den ersättning trafikkontoret får från FUT för att tar över ansvaret. Ersättningen kommer att räknas upp med index fram till utbetalningsdatum.

### Förutsättningar

Tidplanen för projektet är beroende av tunnelbaneutbyggandens tidplan.

### Risker

Utbyggnaden 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.

### 3. Medborgarplatsen, upprustning

**Syfte**

Förbättring av det offentliga rummet vid Medborgarplatsen

**Åtgärd**

Behöver utredas

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
						50-100

**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 trygghetskapande 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. Under hösten 2023 utförs ett programarbete för insatser med fokus på ökad trygghet och vistelsevärden för Torinertäppan/Folkungatrappan i samarbete med Sdf och dialog med Vasakronan och Atrium Ljungberg.

En större ombyggnation av Saluhallen planeras, med byggstart hösten 2023. Planer finns även för en ombyggnation av fastigheten Göta Ark, genomförandeperiod dock oklar.

**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**

Risikanalyser 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.

#### 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)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					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 ca år 2005 av dåvarande gatu- och fastighetskontoret tillsammans med Statens Fastighetsverk och andra fastighetsägare kring torget, skönhetsrådet, stadsmuseet m.fl. Inriktningsbeslut togs i trafikinämnden 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. Med start 2023 planerar Statens Fastighetsverk att renovera Operan. En upprustning av torget skulle med fördel kunna utföras samordnat med Statens fastighetsverk. Det bör vara möjligt att få medfinansiering för en större upprustning. Detta är ett projekt som kräver längre planerings- och projekteringstid än normalt bl.a. med hänsyn till det känsliga läget.

##### Risker

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

## 5. Väg 73, kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt)

### Syfte

Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

### Åtgärd

Nytt kollektivtrafikkörfält till vänster i norrgående riktning samt två nya ramper, en från Tyresövägen samt en upp emot Gullmarsplan.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					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 stommötesplanen. 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. Dessa åtgärder och alternativa åtgärder har utretts vidare.

### Kontorets kommentar till prioritering

Åtgärder längsmed Nynäsvägen bidrar till att öka framkomligheten för stombusstrafiken på Nynäsvägen i norrgående riktning. En ombyggnation skulle medföra nyttor 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 tidigast kunna påbörjas under 2025.

### 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.

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.



## 6. Kungsträdgården, upprustning

### Syfte

Utveckla Kungsträdgårdens rekreations- och vistelsevärden.

### Åtgärd

Kommer att utredas.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
				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. Arbete med ett övergripande program för hela parken genomfördes 2021-2022 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 evenemangstad. 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.

## 7. 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)
2022	2023	2024	2025	2026	2027-32	
					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 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 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 nedgångna beläggning bidrar till önskad aktivitet på platsen. Om en upprustning skjuts på framtiden finns risk för ökad otrygghet och dåligt anseende för staden.

## 8. 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)
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 Johanneslunds 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.