

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. Västerbron, etapp 1 – Förebyggande åtgärder	6
3. Liljeholmsbroarna, större åtgärder	7
4. Vasabron, etapp 2 – Utbyte av bro	8
5. Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer	9
6. Klarastrandsleden, renovering	10
7. Västerbron, etapp 2 – Genomgripande renovering	11
8. Johanneshovsbron, större åtgärder	12
Strategiska investeringar	13
1. Kornhamnstorg och Mälartorget, inkl. Munkbron	14
2. Åtgärds paket med förbättringar för cyklister och gående i Järva	15
3. Följdinvesteringar Slussen	16
5. Skeppsbron, gata och kaj	18
6. Stigbergsparken, gestaltning (Samverkansprojekt)	19
7. Norra Götgatan, gånggata	20
8. Medborgarplatsen, upprustning	21
9. Södertäljevägen, omdaning	22
10. Väg 73, kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt)	23
11. Kungsträdgården, upprustning	24

Sammanvägd prioritering av de högst prioriterade projekten

Prioritering	Projekt	Investeringstyp
1	Vasabron, etapp 1	Ersättningsinvestering
2	Kornhamnstorg och Mälartorget, inkl. Munkbron	Strategisk investering
3	Västerbron, etapp 1	Ersättningsinvestering
4	Järva, åtgärds paket med framkomlighetsåtgärder	Strategisk investering
5	Liljeholmsbroarna, större åtgärder	Ersättningsinvestering
6	Slussen, följdinvesteringar	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 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 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 behov av renovering samtidigt, behöver kontoret påbörja genomförandet av dessa ersättningsinvesteringar medan det fortfarande finns tid att styra tidplanerna.

Bland de mest prioriterade strategiska investeringarna ingår både en utveckling av det offentliga rummet och förbättringar av framkomligheten för fotgängare och cyklister vid en av stadens viktigaste knutpunkter, vid Gamla Stan och Slussen, samt ett åtgärds paket avsett att förstärka den pågående satsningen på ökad framkomlighet i Järva.

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	Cirka 150-200

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. Förslaget kommer att lyftas av kontoret i ett inriktningsbeslut under 2024.

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 stora 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 ingår i Sverigeförhandlingen och medfinansieras med 25 procent.

Risker

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

2. Västerbron, etapp 1 – Förebyggande åtgärder

Syfte

Mål och syfte med deletapp 1 är att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att bron tekniska livslängd förlängs, samt att säkra funktionen intill dess renovering av hela Västerbron är möjlig att genomföra.

Åtgärd

Åtgärderna inom denna deletapp omfattar fuktisolering av mittrefuger samt förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
	X	X	X	X		Cirka 400

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.

Utifrån genomförd utredning kan kontoret konstatera att bron är i ett relativt bra tekniskt skick men i behov av åtgärder. Skador på både betong och stål föreligger, vilka behöver åtgärdas för att säkra brons framtida 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.

Att avvakta med åtgärder innebär förhöjd risk att brister och skador på Västerbron förvärras. Detta skulle innebära att ännu större renoveringsarbeten skulle behöva genomföras längre fram, alternativt att hela Västerbron skulle behöva bytas ut.

Förslaget kommer att lyftas av kontoret i ett genomförandebeslut under 2024.

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.

3. 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	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.

4. Vasabron, etapp 2 – Utbyte av bro

Syfte

Utbyte för att säkra bronns funktion.

Åtgärd

Ersättning av befintlig bro.

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

Förslaget kommer att lyftas av kontoret i ett inriktningsbeslut under 2024.

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.

5. 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	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.

6. Klarastrandsleden, renovering

Syfte

Säkerställa en förlängd teknisk livslängd.

Åtgärd

Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och fogar utbyte av delsträcka.

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 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.

7. 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	
						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.

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

Förslaget kommer att lyftas av kontoret i ett inriktningsbeslut under 2024.

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.

8. Johanneshovsbron, större åtgärder

Syfte

Säkerställa förlängd livslängd.

Åtgärd

Renovering eller ombyggnad av bro.

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

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.

Strategiska investeringar

Framtidsinriktade investeringar som skapar större nytta för staden

1. Kornhamnstorg och Mälartorget, inkl. Munkbron**Syfte**

Utveckla torgen i syfte att skapa attraktiva mötesplatser

Åtgärd

Ombyggnation och gestaltning av torgen. Även delar av Munkbroleden kan komma att byggas om för att förbättra tillgängligheten till vattnet.

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

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

Projektet saknar beslut

Förutsättningar

Stor hänsyn kommer att tas till platsens kulturhistoriska värden. 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.

2. Åtgärds paket med förbättringar för cyklister och gående i Järva

Syfte

Projektet syftar gemensamt till att förbättra framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för cyklister och gående i Järvaområdet. Här ingår även integration med kollektivtrafik och anslutningar till Järvafältet.

Åtgärd

Det föreslagna åtgärds paketet skulle innebära en utökning av den befintliga satsningen med ytterligare förbättringar. Åtgärderna inkluderar bland annat nyanläggning och breddning av gång- och cykelvägar, upprättande av nya övergångsställen, samt installation av vägvisningsskyltar. Exempelvis planeras nya gångbanor vid Krällingegränd och en breddning av cykelbanan längs med Akallalänken.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
	X	X	X			50-100

Bakgrund

Trafiknämnden har i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder i trafikseparerade områden i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik i Järva, exempelvis nya trottoarer och övergångsställen.

I planeringen av den pågående framkomlighetssatsningen har kontoret identifierat ett antal möjliga projekt i Järvaområdet. Flera projekt bygger på identifierade behov från platsbesök och/eller på feedback från lokalsamhället. Av identifierade cykelåtgärder ingår flera viktiga stråk i cykelplanen.

Kontorets kommentar till prioritering

Kontorets investeringsplanering lägger särskilt fokus på stadens fyra prioriterade fokusområden Järva, Hagsätra-Rågsved, Skärholmen och Farsta. Här ingår kontorets uppdrag att ta ett helhetsgrepp över trafiksituationen på Järvafältet.

I den pågående framkomlighetssatsningen ingår redan flera högt prioriterade åtgärder i Järva. Kontoret ser nu att det finns möjlighet att genomföra ytterligare åtgärder mot bakgrund av identifierade behov och framtagna projektförslag.

Kontoret kommer i samband med verksamhetsplanen för 2025 att inrymma de mest prioriterade åtgärderna i långsiktig ram genom omprioriteringar av investeringsbudgeten. Här ingår bland annat åtgärderna på Krällingegränd. En utökning av nämndens budgetram skulle underlätta genomförandet av fler åtgärder för förbättrad framkomlighet.

Beslutsläge

Flera av projekten har startbeslut och påbörjade utredningar, men ytterligare beslut behövs för att gå vidare.

Förutsättningar

Projektets genomförande är bland annat beroende av tillgängligt utrymme, fastighetsgränser, samt samordning med andra stadsförbättringsinitiativ och potentiella exploateringar.

Risker

Varje projekt har sitt unika sammanhang och risker, men övergripande inkluderar riskerna konflikter med befintlig infrastruktur, behov av samråd med Trafikförvaltningen och privata fastighetsägare, samt med Trafikverket, kopplat till nya förbifarten.

3. Följdinvesteringar Slussen

Syfte

Säkerställa att Slussen trafikanläggning och allmänna platser anpassar sig efter de förändrade flöden som nya förutsättningar gett.

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 gång.

Katarinavägens anslutning till Slussbrogatan har en överbredd som kan justeras för att bättre anpassa sig nu gällande förutsättningar.

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

Bakgrund

Slussbron dimensionerades för 30 000 motorfordon per dygn. Under projektet gång reviderades målprognosen för motorfordonsflöden till 20 000f/d. Men nya beslut kring att hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik samt att trafiken genom Gamla Stan mellan Södermalm och City kommer att begränsas kommer de nya dimensionerade flödena vara bedömt mellan 5 000-12 000 f/d. Detta ger att yta kan omfördelas till prioriterade trafikslag och vistelse.

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.

Beslutsläge

Projektet saknar beslut

Förutsättningar

Samordning krävs med Slussens projekt.

Risker

Samverkan med exploateringsprojektet.

Genomförande påverkar busstrafikens framkomlighet

5. 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.

6. 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)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
				X	X	50

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.

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.

7. Norra Götgatan, gågata

Syfte

Syftet är öka vistelsevärden på Götgatsbacken.

Åtgärd

Bygga om och gestalta Götgatsbacken som en gågata.

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

Bakgrund

Götgatsbacken är reglerad som gågata men samtidigt är den fortfarande utformad som en gata den en gång var med trottoarer och körfält för motorfordonstrafik. Flera terrorhinder av tillfällig karaktär har placerats på sträckan och det finns ett behov av att hitta en mer permanent lösning.

Under 2023 togs beslut om en omledning av cykeltrafiken via Repslagargatan där entréerna till gågatan vid Sankt Paulsgatan och Högbergsgatan kommer att byggas om.

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.

Beslutsläge

Det finns ett reviderat inriktningsbeslut från oktober 2012. I budget 2017 fick kontoret i uppdrag att utreda ett förslag på permanent alternativ sträckning för cykelstråket förbi Götgatsbacken. Under 2019 utreder kontoret möjligheterna till att leda cykel genom Söderledstunneln, vilket också är ett budgetuppdrag från budget 2019.

Förutsättningar

I dagsläget skapar blandningen av den stora mängden fotgängare och cyklister på den begränsade ytan konflikter. En viktig förutsättning är därför att försöka hitta alternativa vägar för cyklister, vilket är en bakgrund till de ovan nämnda budgetuppdragen.

Risker

Många verksamheter längs gatan, höga flöden och gående och cyklister.

8. Medborgarplatsen, upprustning

Syfte

Förbättring av det offentliga rummet vid Medborgarplatsen

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.

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.

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	
						X

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

Projektet 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. 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)
2024	2025	2026	2027	2028	2029-32	
				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 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 2028.

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.

11. Kungsträdgården, upprustning

Syfte

Utveckla Kungsträdgårdens rekreations- och vistelsevärden.

Åtgärd

Kommer att utredas.

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