

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. Västerbron, etapp 2 – Genomgripande renovering (genomförande).....	5
2. Reinvestering på huvudvägnät	6
3. Johanneshovsbron, större åtgärder	7
4. Klarastrandsleden, renovering	8
5. Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer	9
6. Hammarbyslussen, större åtgärder	10
7. Vasabron – Utbyte av bro (genomförande).....	11
8. Blekholmstunneln	12
Strategiska investeringar	13
9. Mälartorget inkl. Munkbroleden och Riddarhustorget.....	14
10. Följdinvesteringar Slussen (Samverkansprojekt)	15
11. Stigbergsparken, ny park (Samverkansprojekt).....	16
12. Katarinavägen.....	17
13. Åtgärder inom Kista	18
14. Åtgärder inom övriga fokusområden.....	19
15. Kornhamnstorg	20
16. Munkbrohamnen, renovering och ytbeläggning.....	21
17. Väg 73, ny ramp och kollektivtrafikkörfält (Samverkansprojekt).....	22
18. Drottninggatan.....	23
19. Kungsträdgården.....	24

Sammanvägd prioritering av de högst prioriterade projekten

Prioritering	Projekt	Investeringstyp
1	Mälartorget, inkl. Munkbroleden och Riddarhustorget	Strategisk investering
2	Följdinvesteringar Slussen	Strategisk investering
3	Stigbergsparken, ny park (Samverkansprojekt)	Strategisk investering
4	Västerbron, etapp 2 – genomgripande renovering	Ersättningsinvestering
5	Reinvestering huvudvägnät	Ersättningsinvestering

Kontorets kommentar

Projekten i ovanstående lista bedöms av kontoret vara de högst prioriterade i bilagan. I den sammanvägda prioriteringen ingår tre strategiska investeringar, med syfte att utveckla stadens offentliga miljöer samt stärka framkomligheten och säkerheten för gående och cyklister, och två ersättningsinvesteringar, med syfte att vidmakthålla befintlig kritisk infrastruktur. Generellt gäller att kontoret eftersträvar en balans mellan de två investeringstyperna.

De tre strategiska investeringarna på listan är prioriterade eftersom de bidrar till att möta stadens tillväxt, förbättra tillgängligheten och skapa långsiktigt hållbara trafiklösningar. Flera av projekten syftar till att utveckla det offentliga rummet och stärka kopplingarna för gång- och cykeltrafik vid centrala stråk och knutpunkter, vilket ger stor effekt för både framkomlighet och trafiksäkerhet.

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

Ersättningsinvesteringar

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

1. Västerbron, etapp 2 – Genomgripande renovering (genomförande)

Syfte

Syftet med projektet är att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att bron livslängd ska kunna förlängas med minst 80 år.

Åtgärd

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

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
					X	Sekretess

Bakgrund

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

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

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

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

Åtgärderna har delats upp i två utförandestapper där den första etappen (etapp 1) genomförs under år 2025-2027.

Kontorets kommentar till prioritering

Västerbron är en av stadens 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 bron tekniska livslängd förlängs med minst 80 år.

Beslutsläge

Inriktningsbeslut fattat i TrN 2025-03-20 och i KF 2025-09-22.

Förutsättningar

Utifrån genomförda utredningar kan kontoret konstatera att Västerbron 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 Västerbrons framtida funktion. När samtliga åtgärder (etapp 1 och etapp 2) är genomförda ska bron 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.

2. Reinvestering på huvudvägnet och mindre gator

Syfte

Syftet med projektet är att säkerställa att huvudvägnet upprätthåller en god funktion, trafiksäkerhet och framkomlighet genom planerade reinvesteringssåtgärder. Åtgärderna ska bidra till att förlänga anläggningarnas livslängd och minska behovet av mer omfattande och kostsamma åtgärder på sikt.

Åtgärd

Projektet omfattar reinvesteringssåtgärder på delar av huvudvägnet och eftersatta villagator som uppnått sin livslängd, exempelvis utbyte av slitlager, förstärkning av vägkonstruktion samt andra åtgärder som krävs för att återställa vägens funktion och standard.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
	X	X	X			170

Bakgrund

Delar av huvudvägnet uppvisar ett ökande behov av reinvestering till följd av ålder, slitage och höga trafikflöden. För att upprätthålla en långsiktigt hållbar standard krävs planerade reinvesteringar i takt med att anläggningarna når slutet av sin tekniska livslängd.

Kontorets kommentar till prioritering

Projektet är viktigt ur ett förvaltningsperspektiv för att motverka eftersatt underhåll och säkerställa funktionaliteten i huvudvägnet. Samtidigt har andra investeringar prioriterats inom befintlig ram, vilket innebär att projektet i nuläget inte ryms inom investeringsbudgeten.

Beslutsläge

Projektet saknar ännu beslut.

Förutsättningar

Genomförandet förutsätter att medel tillförs investeringsbudgeten i kommande budgetprocesser samt att prioritering sker i förhållande till andra investeringsbehov inom kontoret.

Risker

Om reinvesteringssåtgärder skjuts på framtiden finns risk för ett ökat underhållsbehov, försämrad framkomlighet och trafiksäkerhet samt högre kostnader för åtgärder längre fram.

3. Johanneshovsbron, större åtgärder

Syfte

Säkerställa förlängd livslängd.

Åtgärd

Renovering eller ombyggnad av bro.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
				X	X	500

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. Bland annat har tätskikt passerat teknisk livslängd och det finns stora skador på viktiga anläggningsdelar. Bron behöver till en uppskattad kostnad av 500 mnkr.

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

Tätskikt byts ut skadade anläggningsdelar renoveras. Under byggtiden minskas antal körfält, men trafiken ska kunna fortlöpa i båda riktningarna under entreprenadens genomförande.

Risker

Det finns risk för oönskad Trafikbelastning på kvarvarande körfält under entreprenadtid. Andra risker är samordningsbrister med övriga intressenter såsom övriga trafikavstängningar på Klarastrandsleden, Centralbron och Blekholmstunneln samt Trafikverkets avstängningar på Essingeleden,

4. Klarastrandsleden, renovering

Syfte

Säkerställa en förlängd teknisk livslängd.

Åtgärd

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

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
			X	X	X	Sekretess

Bakgrund

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

De utredningar som har gjorts i utredningsskedet visar att trafiken inte kan vara kvar samtidigt som arbetena genomförs. Därför måste antingen trafiken ledas om på alternativa gator/vägar eller via en tillfällig bro på Klara Sjö. Konsekvenser av att leda om trafiken på omkringliggande vägnät har utretts på regional nivå och bedöms möjlig efter det att förbifarten och nya tunnelbanan mellan Nacka och Barkarby är färdigställda och driftsatta. Konsekvenser av en tillfällig bro är att kostnaden för temporär anläggning är mycket hög. Vidare visar utredningarna att det finns olika alternativ för dagvattenrening som kan förläggas under Klarastrandsleden.

Kontorets kommentar till prioritering

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

Beslutsläge

Utredningsbeslut fattat i TrN 2018-06-14.

Förutsättningar

Större delen av Klarastrandsleden ska renoveras och en del av Klarastrandsleden byts ut i sin helhet. Under byggtiden behöver trafiken antingen ledas om på omkringliggande gatu/vägnät eller via en tillfällig bro på Klara Sjö. Dagvatten ska i framtiden renas.

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

Risker

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

Det finns risker för trafikkonsekvenser på omkringliggande gatu/vägnät. En tillfällig bro medför mycket stora risker i form av grundläggningsarbeten i Klara sjö. Det finns även risker att tillstånd för vattenverksamhet inte erhålls eller medför krav på större skyddsåtgärder som påverkar kostnad och tid.

I det fall åtgärder skjuts fram i tid finns risk för behov av akuta reparationsåtgärder samt att teknisk livslängd för befintliga konstruktioner förkortas.

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)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
					X	Se kommentar.

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

Bakgrund

Klaratunneln är en viktig del i att knyta ihop transporter från stadens norra och sydliga delar för att leda bort biltrafik från gatunätet i innerstaden. Det har nu gått över 40 år sedan första tunneletappen av Klaratunneln öppnades. Någon större renovering har ännu inte utförts av tunneln sedan dess. Dock har 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, ännu inte godkänt i kommunfullmäktige. Kontoret bedömer att det inriktningsbeslut som trafiknämnden fattade år 2020 blivit inaktuellt, framförallt på grund av de senaste årens stora prisförändringar. Ett nytt eller reviderat inriktningsbeslut bör därför tas upp för beslut. Processen kommer att ske i samråd med stadsledningskontoret och politik.

Förutsättningar

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

Projektet behöver teckna genomförandeavtal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter.

Risker

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

6. Hammarbyslussen, större åtgärder

Syfte

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

Åtgärd

I projektet ingår utbyte av slussens fyra portar, reparation av maskinrumsväggar, tätande åtgärder i dammkonstruktion, reparation spontkaj, nya ledverk, reparation tappkulvert och underhåll av erosionskydd på den östra sidan. Omfattningen är beskriven i stora drag på basen av uppgifter från Hamnen.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
				X	X	252

Bakgrund

Med tanke på att slussens konstruktioner börjar närma sig 100 år finns ett reinvesteringsbehov. Slussportarna har kvar en stomme av ursprungligt stål för att ta ett exempel.

Slussen fungerar som sluss från Mälaren till och från Saltsjön för både fritidsbåtar och yrkestrafik. Utöver funktionen för sjötrafik så är slussen också en del i Mälarens reglering då slussportarna avbördar vatten från Mälaren. Dammkonstruktionerna (spontkajer på målarsidan) har en dämmande funktion.

I och med att Hammarbyslussen och närliggande områden har en dämmande funktion, är hela området av intresse. En damm ska vara robust nog för att det inte ska uppstå en okontrollerad utströmning av vatten genom någon del av dammen. Samtidigt ska en damm göra det möjligt att avbörda vatten vid behov.

Hamnen ska göra en utredning av Hammarbyslussen tillsammans med trafikkontoret. Utredningen syftar till att bedöma vad som krävs för att bibehålla en sluss för sjöfarten. Trafikkontoret kommer att behöva utreda dammens egenskaper samt bedöma vad som krävs för att dammen ska uppfylla alla funktionskrav.

Kontorets kommentar till prioritering

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

Beslutsläge

Projektet saknar ännu beslut.

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

Förutsättningar

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

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

Vattendomen för Mälarens reglering ligger till bakgrund för dammens funktion.

Möjlighet kan finnas för samordning med andra av trafikkontorets planerade projekt, t.ex. reinvesteringar på Skansbron, men det behöver utredas särskilt.

Risker

Huvudsakliga risker är samordningsbrister med övriga intressenter, samverkan mellan TK och SH, försening av tidiga skeden, höga flöden och synkning med projekt Slussen. Så länge som avbördning inte är möjlig på grund av byggande som pågår i Söderström, är Hammarbyslussen en viktig vattenväg för Mälarens reglering och Hammarbyslussen måste gå att öppna i syfte att släppa ut vatten från Mälaren.

7. Vasabron – Utbyte av bro (genomförande)

Syfte

Utbyte för att säkra bronns funktion.

Åtgärd

Ersättning av befintlig bro.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
					X	Sekretess

Bakgrund

Vasabron driftsattes 1878 och har varit i funktion i 145 år. Vasabron trafikeras i dag av samtliga trafikslag. Dagens bro präglas av trängsel på gångbana och cykelbana på 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 brons 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. Trafiknämnden fattade i april 2025 genomförandebeslut för utförande av förstärkningar/försvársarbeten för befintlig bro. Åtgärderna medför minskad risk för akuta avstängningar av bron intill dess att ett utbyte av bron kan utföras och arbetena färdigställdes 2025.

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 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

Inriktningsbeslut fattat i TrN 2025-05-22 och i KF 2025-11-03.

Förutsättningar

Stållöverbyggnaden 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 förstärkningsåtgärder innan bron åter kan tas i drift. Utförda förstärknings/försvársåtgärder medför minskad risk gentemot innan utförandet och möjligheter till snabbare förstärkningsåtgärder.

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

8. Blekholmstunneln

Syfte

Renovering för att hålla tunneln säker för trafik de kommande 60 åren

Åtgärd

Renovering av tunnel. Vattenbilning i syfte att avlägsna betong i bärande konstruktioner som har högt innehåll av klorider från vägsalt. Utbyte och/eller komplettering av armering som är skadad av korrosion. Förnyade installationer och bättre säkerhet vid brand och utrymning med anledning av exploatering av Klara City View

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
				X	X	500

Bakgrund

Blekholmstunneln är en del av Nord-Syd axeln mellan klarastrandsleden och Centralbron. Den är mycket hårt trafikerad och utgör en pulsåder i trafiken i Stockholm City och åtkomst till Klarabergsviadukten och World-Trade-Center, vilket försvårar trafikavstängning för längre underhållsarbeten. Vägen genom staden och Blekholmstunneln är en del av ett riksintresse för kommunikation.

Exploatering av Klara City View kommer påverka Blekholmstunneln på ett sätt som gör det omöjligt att lägga om trafiken mellan olika tunnelrör. Det innebär att renovering innebär mycket större olägenheter för trafiken efter att Klara City View är byggd.

Kontorets kommentar till prioritering

Kommande renoveringar av Blekholmstunneln kommer bli besvärliga för trafiken och avsevärt mycket dyrare efter att Klara City View är byggd pga att trafiken inte kan flyttas mellan olika tunnelrör.

Beslutsläge

Projektet saknar ännu beslut.

Förutsättningar

En tät dialog mellan Trafikkontoret och Klara-City-View.

Risker

En risk är att det är svårt att samordna projektet med andra projekt som Klara City View, åtgärder på Klarastrandsleden, Centralbron och Johanneshovsbron samt Trafikverkets åtgärder på Essingeleden. En annan risk handlar om hur stor projektets slutliga omfattning blir och vad projektet kommer att kosta.

Strategiska investeringar

Framtidsinriktade investeringar som skapar större nytta för staden

9. Mälartorget inkl. Munkbroleden och Riddarhustorget

Syfte

Utveckla torgen i syfte att skapa attraktiva mötesplatser samt att hantera fotgängarflöden.

Åtgärd

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

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

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
						100 mnkr

Bakgrund

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

Kontorets kommentar till prioritering

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

Beslutsläge

Det övergripande projektet har startbeslut.

Genomförandebeslut på delegation har fattats för de semipermanenta åtgärderna som enligt plan kommer genomföras under 2026.

Förutsättningar

Stor hänsyn kommer att tas till platsens kulturhistoriska värden.

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

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

Risker

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

10. Följdinvesteringar Slussen (Samverkansprojekt)

Syfte

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

Åtgärd

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

Sektionen på Slussbrogatan har en överkapacitet för motorfordonstrafik norrut. Här finns det möjlighet att omdisponera ytan och ta ett körfält i anspråk för andra funktioner, exempelvis för breddad gång- och cykelbana.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
		X	X			100 mnkr

Bakgrund

Slussbron dimensionerades för 30 000 motorfordon per dygn. Under projektet gång reviderades målprognosen för motorfordonsflöden till 20 000f/d. Ytterligare nya beslut har tagits kring att hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik samt att staden ska ha kvar mittbarriärerna i Söderledstunneln, detta begränsar trafiken ytterligare. Trafikkontoret har även i budget för 2026 uppdrag att genomföra åtgärder för att begränsa genomfartstrafiken i Gamla stan. Detta innebär att yta kan omfördelas till prioriterade trafikslag och vistelse. Kommande beslut i TN kring trafikutredning Gamla stan (budgetuppdrag 2024) kan ytterligare minska genomfartstrafiken mellan Södermalm och City på Slussbron.

Kontorets kommentar till prioritering

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

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

Beslutsläge

Projektet saknar beslut

Förutsättningar

Samordning krävs med projekt Slussen.

Risker

Samverkan med exploateringsprojektet.

Genomförande påverkar busstrafikens framkomlighet.

11. Stigbergsparken, ny park (Samverkansprojekt)

Syfte

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

Åtgärd

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

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
		X	X			Sekretess

Bakgrund

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

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

Kontorets kommentar till prioritering

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

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

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

Beslutsläge

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

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

Förutsättningar

Tidplanen för projektet är beroende av tunnelbaneutbyggandens tidplan.

Risker

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.

12. Katarinavägen

Syfte

Säkerställa att Katarinavägen och anslutande allmänna platser på övre Katarinavägen anpassar sig efter de förändrade flöden som skett i och med den långa genomförandetiden av projekt Slussen. Vägen har även fått förändrade förutsättningar i trafiksystemet efter nya politiska beslut.

Åtgärd

Katarinavägens anslutning till Slussbrogatan har en överbredd som kan justeras för att bättre anpassa sig till nu gällande förutsättningar. Vägytor i denna norra del av Katarinavägen kan få en annan gestaltning med gröna inslag. Vidare på Katarinavägen finns behov av förbättrade cykelinfrastruktur mellan Slussens projektområde (i höjd med cirka Glasbruksgatan) och Renstiernas gatan. Kontoret ser även möjlighet att utveckla platsbildningen på övre Katarinavägen där Fjällgatan ansluter.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
		X			X	70

Bakgrund

Slussbron dimensionerades för 30 000 motorfordon per dygn. Under projektet gång reviderades målprognosen för motorfordonsflöden till 20 000f/d. Ytterligare nya beslut har tagits kring att hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik samt att staden ska ha kvar mittbarriärerna i Söderledstunneln, detta begränsar trafiken ytterligare. Genom beslutet att hålla Katarinavägen stängd för genomfartstrafik säkerställdes bussens framkomlighet samtidigt som det ger möjlighet att prioritera annorlunda i befintlig gata.

Kontorets kommentar till prioritering

Katarinavägens cykelinfrastruktur är i behov av att dels möta Slussens höga standard samt att följa cykelplanens utformningsnivåer. Platsbildningen på en av stadens fina utsiktspunkter skulle stärka stråket och platsens identitet. Justeringarna nere på norra Katarinavägen skulle säkerställa ett mer inbjudande gaturum mellan Stadsmuseet/Ryssgården och Katarinaparken/Nobelcenter

Beslutsläge

Trafiknämnden fattade 2020-11-12 inriktningsbeslut för cykelprojektet. Cykelprojektets totala utgift beräknades i beslutet till 44 mnkr. Cykelprojektets beslut inkluderar inte norra Katarinavägen eller platsbildningen.

Förutsättningar

Genomförandet av projekten utmed nedre Katarinavägen är beroende av projekt Slussens pågående genomförande. För övre Katarinavägen är åtgärderna beroende på Trafikförvaltningens behov att köra busstrafik fram till dess att Saltsjöbanan åter trafikerar Slussen samt att tunnelbanan till Nacka är tagen i drift.

Risker

Genomförande av åtgärder behöver samplaneras med både projekt Slussen samt Region Stockholm. Under genomförandet kommer två stombusslinjer att påverkas (Linje 2 och Linje 3)

13. Åtgärder inom Kista

Syfte

Utveckla gång- och cykelkopplingar i gatunivå i Kista arbetsplatsområde och i anslutning till Kista busstorg för bättre tillgänglighet och orienterbarhet och för att åstadkomma en mer stadsmässig miljö.

Åtgärd

Nya gångbanor längs bland annat Danmarksgatan och delar av Köpenhamnsgatan, samt förbättrad cykelinfrastruktur längs delar av Isafjordsgatan som kompletterar åtgärder inom kommande stadsutvecklingsprojekt. Genare gång- och cykelkoppling mellan Isafjordsgatan/Kistavägen och Årvingevägen efter genomförda följdinvesteringar i samband med bygget av tvärbanan.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
			X	X		50 mnkr

Bakgrund

Staden arbetar långsiktigt med utveckling av Kista till ett modernt innovationsdistrikt, och i det arbetet är den fysiska stadsutvecklingen och platsutvecklingen av särskild betydelse. En viktig pusselbit i stadsutvecklingen i Kista arbetsområde är bygget av tvärbanans Kistagren till Helenelund och de följdinvesteringar som görs i samband med det. Kontoret har vidare 2026 ansvar för eller deltar i ett flertal budgetuppdrag kopplade till stadsdelens utveckling och den fysiska miljön.

Kontorets kommentar till prioritering

Kontoret ser ytterligare behov av åtgärder för bättre gång- och cykelflöden och mer stadsliv i centrala Kista, bland annat kopplat till Kista busstorg och som en del i att förstärka cykelkopplingen mellan spånga och Kista. Trafiksepareringen i områden som Kista har fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt, men även nackdelar och utmaningar i form av storskaliga bilanpassade gatumiljöer och otrygghet. På Helsingörsgatan anläggs 2026 nya gångbanor i gatunivå för att göra gatumiljön säkrare för fotgängare, och de föreslagna åtgärderna bygger vidare på samma principer och bidrar till ett mer sammanhängande nät.

Beslutsläge

Projektet saknar beslut.

Förutsättningar

Åren 2027-2029 kommer tvärbanebygget ha stor påverkan på trafiksituationen i Kista och kontoret behöva ha en nära samordning med regionen för att säkerställa omledningsvägar och flöden för alla trafikantslag. Gångåtgärderna behöver förhålla sig till eventuell framtida utveckling av Kista busstorg, och dialog behöver ske med Region Stockholm och andra berörda parter. Cykelåtgärderna är avhängiga de åtgärder som exploateringskontoret genomför längs Isafjordsgatan.

Risker

Projektet är i ett tidigt skede och inga större risker har identifierats ännu. Tvärbanebygget kan påverka tidplan för genomförande.

14. Åtgärder inom övriga fokusområden

Syfte

Flera åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och tryggheten, samt framkomligheten för oskyddade trafikanter i stadens fokusområden. Den ena åtgärden syftar till att bryta de barriärer som vägarna utgör inom vissa snitt genom att skapa nya kopplingar i plan. Den andra åtgärden syftar till att knyta ihop stadsdelar och öka tillgängligheten och orienterbarheten för de som cyklar mellan dem.

Åtgärd

På Skärholmsvägen vid Björksättravägen skapa en ny koppling i plan över Skärholmsvägen för gående och cyklister.

Ny cykelbana på östra sidan av Spånga kyrkväg i höjd med Spånga IP som en del i cykelkopplingen mellan Spånga och Kista över Järvaältet.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
		X	X			30

Bakgrund

Kontoret jobbar på flera parallella projekt med att utveckla de allmänna platserna i stadens fokusområden. Både genom tillfälliga åtgärder som exempelvis aktiveringar och förstärkning av olika högtider, men även med permanenta åtgärder för att förbättra gatumiljöerna inom områdena. Investeringsplanering sker både inom kontoret samt i samverkan med berörda stadsdelsförvaltningar. Sedan 2026 sker även samplanering kring investeringar genom det investeringsprogram som finns utpekad i budgeten för 2026 och sträcker sig till 2030.

Åtgärderna inom detta projekt är åtgärder som sker inom trafikkontoret.

Kontorets kommentar till prioritering

Cykelbanan längs Spånga kyrkväg är ett av åtgärdsförslagen som tagits fram inom budgetuppdraget om att stärka möjligheterna att cykla mellan Spånga och Kista över Järvaältet.

Beslutsläge

Projektet saknar beslut.

Förutsättningar

Projektet kräver samordning med andra kommunala förvaltningar.

Risker

Projektet är i ett tidigt skede och inga större risker har identifierats

15. Kornhamnstorg

Syfte

Utveckla torget i syfte att skapa attraktiva mötesplatser.

Åtgärd

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

Projektet avser genomföra temporära/semipermanenta åtgärder för Munkbroleden till 2026, vilka baseras på de åtgärdsförslag som presenteras i pågående trafikutredning för Gamla stan.

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

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
						100 mnkr

Bakgrund

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

Kontorets kommentar till prioritering

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

Beslutsläge

Det övergripande projektet har startbeslut.

Genomförandebeslut på delegation har fattats för de semipermanenta åtgärderna som enligt plan kommer genomföras under 2026.

Förutsättningar

Stor hänsyn kommer att tas till platsens kulturhistoriska värden.

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

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

Risker

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

16. Munkbrohamnen, renovering och ytbeläggning

Syfte

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

Åtgärd

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

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
						Kalkyl saknas

Bakgrund

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

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

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

Kontorets kommentar till prioritering

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

Beslutsläge

Projektet saknar beslut

Förutsättningar

Tidplan och omfattning är beroende av resultaten av den utredning som kontoret har i uppdrag att utföra under 2025 och 2026. Flera scenarier med olika ambition utreds utifrån teknisk och juridisk genomförbarhet. Gemensamt för alla är att minska risken för översvämning, utveckla vistelsekvaliteteter och möjliggör för pendelbåtshållplats. EN genoteknisk undersökning ska ske varpå kostnadskalkyler kan tas fram. Slutrapport till trafiknämnden beräknas i slutet av 2026.

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

Risker

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

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

Syfte

Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Åtgärd

En ny ramp för busstrafik från Tyresövägen till vänster körfält på Nynäsvägen. Busskörfältet på Nynäsvägen flyttas från höger till vänster körfält för att busstrafiken ska kunna färdas mer ostört norrut. En flytt av busskörfältet från höger till vänster körfält påverkar trafiksäkerheten på Nynäsvägen och påfarterna vid Bogårdsvägen och Sockenvägen. Därför ingår också åtgärder vid Bogårdsvägens och Sockenvägens påfarter.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
			X	X		50

Bakgrund

I samband med arbetet med en åtgärdsvalsstudie för ny expressbusslinje I har åtgärder för kollektivtrafiken utmed Nynäsvägen utretts. Dagens medelhastighet för kollektivtrafiken på sträckan uppfyller inte målen i Trafikförvaltningens Kollektivtrafikplan 2050. 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 avfarer. Åtgärdsförslag har tagits fram för att öka framkomligheten på sträckan för kollektivtrafiken. Den nya rampen som föreslås från Gubbängens trafikplats leds till kollektivtrafikkörfältet som flyttas från höger körfält till vänster körfält på Nynäsvägen.

Kontorets kommentar till prioritering

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

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

Beslutsläge

Utredningsbeslut togs i TrN 2020-08-27.

Förutsättningar

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

Risker

Projektet innehåller åtgärdsförslag som kan ge framkomlighetsproblem under byggtiden.

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

18. Drottninggatan

Syfte

Syftet med ombyggnaden av Drottninggatan är att rusta upp Stockholms mest centrala och välbesökta gågata så att den upplevs som representabel, inbjudande och trygg. Drottninggatan är ett av stadens viktigaste ansikten utåt och ska ge ett positivt intryck av stadskärnan för invånare, besökare och turister samt fungera väl som promenad-, handels- och vistelsestråk.

Åtgärd

Ombyggnaden omfattar en samlad upprustning av markbeläggning, möblering, utrustning, trafik hinder, belysning, markvärme och grönska samt förbättring av korsningar och mindre platsbildningar längs sträckan mellan Apelbergsgatan och Strömgatan. Åtgärderna genomförs etappvis och utformas med en sammanhållen gestaltning som samspejar med kringliggande arkitektur och stadsmiljö.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	

Bakgrund

Drottninggatan är Stockholms mest välbesökta gågata med mycket höga gångflöden. Gatans nuvarande utformning härrör huvudsakligen från 1960–1980-talet och har därefter lagats och kompletterats vid flera tillfällen. Markbeläggningen är sliten och ojämn, möblering och utrustning är också sliten och delvis brokig. Helhetsintrycket är i delar rörigt och mindre representativt för ett av stadens viktigaste stråk, vilket påverkar både vistelsekvalitet och upplevelsen av trygghet.

Kontorets kommentar till prioritering

Ombyggnaden av Drottninggatan är prioriterad då gatan är ett av stadens mest betydelsefulla stråk. Som stadens mest välbesökta gågata har Drottninggatan stor påverkan på bilden av Stockholm som handels-, besöks- och mötesstad.

Beslutsläge

Startbeslut togs i TrN 2023-09-19.

Förutsättningar

Ombyggnaden ska genomföras med hänsyn till framkomlighet för gående samt till handel och verksamheter längs gatan. Projektet förutsätter samordning med fastighetsägare och City- i samverkan samt stadsdelens trygghets- och säkerhetssamordnare, representant för vision Klara, polis och räddningstjänst. Hänsyn ska tas till pågående och planerade projekt i närområdet.

Risker

Samverkan med många parter kan påverka tidplanen och genomförbarheten. En allt för utdragen tidplan kan innebära en fördyring av projektet. Missnöje med projektet pga konstant byggarbetsplats i många år till följd av etappindelningen.

19. Kungsträdgården

Syfte

Utveckla parkentréerna längs Hamngatan och området runt Forumdammen i syfte att skapa en mer inbjudande och trivsamt miljö i stadens äldsta park.

Åtgärd

Flytta cykelparkeringar till trädraden längst ut mot Hamngatan. Ta bort överdimensionerade trädskydd runt ett antal lindar. Byta markbeläggning runt Forumdammen och körsbärsträden från asfalt till stenmjöl, smågatsten och betongplattor. Byta ut konstgräset i åttkanten mot Y1G (stenrik asfaltsbeläggning). Se över uteserveringsytan runt fastigheten Sju Sekel. Utredda möjliga skyfallsåtgärder.

Tidplan (Genomförande)						Utgift (mnkr)
2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	
X						

Bakgrund

Kungsträdgården är en av stadens mest betydelsefulla parker och har ett högt besöksantal, vilket medför ett betydande slitage på parkens ytor. Under åren har flera utredningar och program för omgestaltning av Kungsträdgården tagits fram, men dessa har i slutändan inte genomförts. Under tiden har sättningar uppstått i marken och ytor har vid flertalet tillfällen lappats och lagats, vilket sammantaget bidrar till ett nedgången helhetsintryck. De markgaller som omger körsbärsträden påverkas av trädens rotsystem och trycks successivt upp. Dessa behöver därför tas bort, vilket medför ett behov av en översyn av angränsande markbeläggningar.

Kontorets kommentar till prioritering

Kungsträdgården har stor betydelse för stadens attraktivitet, och skicket på de ytor som besökare möter är av central betydelse för parkens helhetsintryck. Genom genomförande av enklare åtgärder bedöms entréerna samt området norr om scenen kunna göras mer trivsamma.

Beslutsläge

Beslut saknas.

Förutsättningar

Projektet kräver samordning med privata fastighetsägare och kommunala förvaltningar.

Risker

Parken har ett högt besöksstryck av gående och delar av arbetsområdet används som transportväg till parkens verksamheter, vilket medför risker inom projektet. Därutöver genomförs evenemang i parken under stora delar av året, vilket ställer krav på noggrann planering samt samordning med berörda aktörer.