



Projekt tätskiktsbyte över tunnelbanan på södra Götgatan

Genomförandeavtal med Region Stockholms trafikförvaltning
Genomförandebeslut
Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Tätskiktsbyte över tunnelbanan på södra Götgatan till en investeringsutgift om 95,0 mnkr och en investeringsinkomst om 6,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2024 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2025.
3. Genomförandeavtal med Region Stockholm, enligt bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden i Stockholms stad föreslår ett nytt genomförande av projekt tätskiktsbyte över tunnelbanan på södra Götgatan, med hänvisning till nya förutsättningar som kraftiga fördyringar och ökade risker. Stockholms stad har tidigare haft inriktningen att rusta upp den aktuella sträckan av Götgatan från fasad till fasad och omgestalta gaturummet, i samband med Region Stockholms renovering av tunnelbanans tätskikt under södra Götgatan.

Det nya genomförandet innebär att ett antal begränsade anpassningar görs i de delar av gaturummet som schaktas upp inom Region Stockholms tätskiktsrenovering. Trafiknämnden i Stockholms stad och Region Stockholms trafiknämnd har förhandlat fram ett förslag till genomförandeavtal för projektet. I avtalet åtar sig Region Stockholm att utföra tätskiktsprojektet som ett eget projekt på egen bekostnad. Stockholms stad åtar sig merkostnaderna för vissa standardhöjande åtgärder, vilket utgör investeringsutgiften för detta genomförandebeslut.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att den fördjupade kalkyl på 800 mnkr som togs fram våren 2022 efter reviderat inriktningsbeslut inte står i rimlig proportion till nyttan med den upprustning som det reviderade inriktningbeslutet skulle innebära. *Stadsledningskontoret* anser att trafiknämnden genom att anpassa projektets omfattning tagit stort ansvar för att bidra till att staden kan upprätthålla en hög grad av egenfinansiering över de närmste åren samt att det nya genomförandet skapar tillräckligt goda förutsättningar för fotgängare och cyklister.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Region Stockholm behöver genomföra en tätskiktsreovering av tunnelbanan längs med Södra Götgatan. Detta är absolut nödvändigt för att säkerställa att tunnelbanan fortsätter fungera, då tätskiktet nått sin tekniska livslängd. Bland annat finns en risk att vatten rinner ner i tunnelbanan om tätskiktet inte byts ut, vilket riskerar att slå ut tunnelbanan.

Stockholms stad fattar i detta ärende beslut om att lägga till vissa arbeten till den återställning av gatan som Region Stockholm kommer genomföra efter det att tätskiktsreoveringen är färdigställd. Genom att bredda trottoarerna och hitta en bättre placering av träd kommer Götgatan att bli en mer trivsamt och framkomlig gata när projektet är slutfört.

Tätskiktsreoveringen som Region Stockholm kommer att genomföra innebär ett omfattande gatuarbete och kommer pågå under totalt sex år. Arbetet kommer medföra stora utmaningar och begränsningar för framkomligheten längs Södra Götgatan under en lång period. Reoveringen är dock helt nödvändig för att säkerställa att tunnelbanan kan fortsätta rulla och transportera tusentals stockholmare varje dag.

För att störningarna under den pågående reoveringen ska bli så små som möjligt är det avgörande att Region Stockholm, i samråd med Stockholms stad, proaktivt tar fram och kommunicerar alternativa resvägar för alla trafikslag under samtliga av projektets etapper. Det är i synnerhet viktigt under projektets första två etapper då en del av Götgatan kommer att vara helt avstängd för biltrafik under drygt två år. En god kommunikation och en tydlig omledning av trafiken kommer att vara avgörande för att framkomligheten ska vara fortsatt god i ett av stadens mest tätbefolkade och vältrafikerade områden.

Bilagor

1. Projektområde, dnr KS 2024/298-1.2
2. Genomförandeavtal, KS 2024/298-1.3
3. Kapitalkostnadsberäkning och nuvärdeskalkyl, KS 2024/298-1.4

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

Tätskiktsbytet över tunnelbanan på södra Götgatan är en av flera upprustningar som sker på eller i närheten av Götgatan. Resultatet blir att framkomligheten försvåras för alla som rör sig i området – oavsett om man går, cyklar, åker kollektivt eller med bil – under en lång tid framöver. Eftersom många boende och besökare rör sig i området är det av stor vikt att genomförandetiden blir så kort som möjligt och att staden finner alternativa lösningar för framkomligheten – även för bilisterna. Vi vill också understryka behovet av god kommunikation och information från både Stockholms stad och Region Stockholm till alla de som berörs.

För att förbättra trafikflödena skulle man under tiden då insatserna genomförs kunna öppna upp genomfartsmöjligheter där det går på närliggande gator. Det skulle öka framkomligheten, minska köbildning, riskerna för trafikolyckor samt skapa större trivsel för boende, cyklister och fotgängare.

Med anledning av de många åtgärderna som görs på Södermalm kan vi återigen inte nog understryka att Söderledstunneln bör användas för det ändamål den byggdes för – att biltrafiken enkelt ska kunna lämna innerstan utan att behöva krångla sig fram i bostadskvarteren.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut
2. Att utöver det anföra.

Hantering kring tätskiktsbytet och påföljande renoveringen på södra Götgatan har kantats av en del frågetecken som fortfarande har lämnats obesvarade. I samband med regionens planerade renovering av tunnelbanetunnlarna mellan Medborgarplatsen och Skanstull har staden fört planer om en behövlig och nödvändig upprustning och modernisering av gatumiljön i samband med att den är uppgrävd. Denna inriktning har nu frångåtts och istället läggs fokus på endast västra delen av gatan. De underlag som nu presenteras uppfattas som tydligare än det som framkommit tidigare – däremot är det fortfarande svårt att tyda vilka mål som uppfylls av det reviderade förslaget.

Med det sagt, har vi tidigare i augusti 2023 efterfrågat svar från ansvarige borgarråd, utan gehör. Så frågan kvarstår om tidigare uttalanden från majoriteten kan ha

påverkat beredningen som först nu formellt ska beslutas om av stadens förtroendevalda.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 10 april 2024

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Jonas Nilsson (alla M), som är likalydande med Moderaternas i borgarrådsberedningen.

Reservation av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att delvis avslå kontorets förslag till beslut
- Att återgå till den tidigare föreslagna upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad.
- Att ge Trafikkontoret i uppdrag att utreda hur förändrade resmönster för biltrafiken påverkar cyklisternas säkerhet och framkomlighet på parallellgator till Götgatan, samt komma med förslag på konfliktminimerande åtgärder där det är nödvändigt

Götgatan står inför stora arbeten, av en proportion som inte setts sedan tunnelbanan anlades för nästan 100 år sedan. Det är välkommet att regionen agerar proaktivt och utför nödvändiga underhållsarbeten på en så pass kritisk sträcka som tunnelbanans gröna linje mot Söderort, vilket också ger staden en möjlighet att parallellt genomföra en övergripande och permanent förbättring av situationen för gående och cyklister längs Götgatan.

Det tidigare inriktningsbeslutet berörde en upprustning från fasad till fasad på Götgatan, ett av stadens mest belastade stråk, där infrastrukturen för fotgängare och cyklister sedan 2013 söder om Åsögatan har varit en provisorisk lapptäckeslösning. Gränsen mellan gångbana och cykelbana upplevs som oskarp, och cyklisterna separeras från fordonstrafiken enbart med påkörningsbara pollare i plast. Trafikkontoret konstaterade i sitt tjänsteutlåtande till Trafiknämnden att trafiksäkerheten längs den västra sidan av Götgatan efter tätskiktsarbetenas färdigställande kommer öka, men den östra sidan mister med det nya förslaget denna viktiga och av 13 000 dagliga cyklister efterlängtade uppgradering.

Av hänsyn till det stundande tätskiktsprojektets omfattning och tidsspann vore det oklokt att skjuta på en permanent lösning för cyklister och fotgängare längs Götgatans östra sida ännu längre in i framtiden – en åtgärd som föreslogs redan för 10 år sedan. Stockholmarnas tålamod kommer oundvikligen att prövas under den nu sex år långa planerade arbetsperioden, och att därefter åter ta gatuutrymmet i anspråk för att genomföra redan nu nödvändiga justeringar är svårt att motivera och kommer inte vara billigare för staden.

När tätskiktsarbetet utförs över Medborgarplatsens tunnelbanestation kommer sannolikt delen av Björns trädgård med höga kastanjer som vetter mot Götgatan påverkas kraftigt. Tjänsteutlåtandet går inte in i detalj exakt vilka ytor som berörs, men vi uppmanar staden att dra lärdomar från arbetena vid Östermalmstorg och turerna kring Östermalmsgrillen – och tidigt involvera samt erbjuda en tillfällig lokalisering för grillkioskverksamheten vid Björns trädgård om så krävs.

Med en byggtid på sex år kommer södermalmsbor, cykelpendlare och även biltrafiken att behöva uppsöka nya eller alternativa färdvägar, särskilt på parallellgator som Östgötagatan, Södermannagatan och Renstiernas gata. I brist på underlag i form av de trafikanalyser som tjänsteutlåtandet refererar till är det svårt för nämnden att ta ställning i frågor som berör konsekvenserna för trafiken. Vi ber därför trafikkontoret att återkomma med förslag på konfliktminimerande åtgärder som vidtas för att hantera den ökade belastningen på omkringliggande gator.

Ärendet

Trafiknämnden i Stockholms stad föreslår ett nytt genomförande av projekt tätskiktsbyte över tunnelbanan på södra Götgatan, med hänvisning till nya förutsättningar som kraftiga fördyringar och ökade risker.

Enligt inriktningsbeslut i trafiknämnden våren 2020 skulle nämnden utföra en upprustning av södra Götgatan från fasad till fasad. Detta skulle utföras som ett samverkansprojekt med Region Stockholm i samband med att regionen renoverar tätskiktet på gröna linjens tunnelbana under Götgatan. Tätskiktsbytet är nödvändigt för att säkra tunnelbanans framtida funktion.

Efter reviderat inriktningsbeslut i trafiknämnden våren 2022 tog trafikkontoret fram en ny kalkyl för projektet. Denna visade att de beräknade utgifterna för stadens del av projektet hade stigit från 330 mnkr till närmare 800 mnkr. De kraftigt ökade kostnaderna beror dels på de senaste årens generella kostnadsökningar på grund av omvärldsläget, dels på kommande indexregleringar då projektet blivit förskjutet i tid. En väsentlig skillnad i kostnadsbilden förklaras också av kontorets nya arbetsätt för hur identifierade risker i projekt ska prissättas, där kontoret numera tillämpar högre påslag för risk och osäkerhet.

Med anledning av de kraftigt ökade kostnaderna föreslår trafiknämnden att den tidigare föreslagna upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad ersätts med ett antal begränsade anpassningar som utförs inom de delar av gaturummet som kommer att schaktas upp av Region Stockholm för tätskiktsbytet. Detta innebär att Region Stockholms tätskiktsbyte kommer att genomföras som Regionens eget projekt.

Det nya genomförandet innebär att den västra sidan av gatan rustas upp till den standard som normalt uppnås i trafiknämndens egna gatuupprustningsprojekt. Den östra sidan av gatan kommer inte att schaktas upp, men kommer att behöva återställas till befintlig standard och funktion, vilket ingår i Region Stockholms åtagande.

Trafiknämnden i Stockholms stad och Region Stockholms trafiknämnd har förhandlat fram ett förslag till genomförandeavtal för projektet. I avtalet åtar sig Region Stockholm att utföra tätskiktsprojektet som ett eget projekt på egen bekostnad. Stockholms stad åtar sig merkostnaderna för vissa standardhöjande åtgärder, vilket utgör investeringsutgiften för detta genomförandebeslut.

I genomförandeavtalet framgår tydligt att Region Stockholm ska planera och genomföra projektet på ett sätt som minimerar störningen för omgivningen, vilket innefattar att både trafik och övriga befintliga verksamheter i möjligaste mån måste vidmakthållas under hela projektets genomförande om än med vissa planerade störningar. Vidare åligger det regionen att ta fram kommunikationsplan och presentationsmaterial samt ansvara för och bekosta löpande information till allmänheten, näringsidkare och boende.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 februari 2024 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Södra Götgatan, i enlighet med den nya inriktning för projektet som föreslås i ärendet, och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 95 mkr och en investeringsinkomst om 6 mkr.
2. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförandeavtal med Region Stockholm för projekt Södra Götgatan och föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtal.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att träffa övriga erforderliga avtal som behövs för att genomföra projektet, inom ramen för detta genomförandebeslut.
4. Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra:
Region Stockholm behöver genomföra en tätskiktsreovering av tunnelbanan längs med Södra Götgatan. Detta är absolut nödvändigt för att säkerställa att tunnelbanan fortsätter fungera, då tätskiktet nått sin tekniska livslängd. Bland annat finns en risk att vatten rinner ner i tunnelbanan om tätskiktet inte byts ut, vilket riskerar att slå ut tunnelbanan.

I det här ärendet fattar vi nu beslut om att lägga till vissa arbeten till den återställning av gatan som Region Stockholm kommer genomföra efter det att tätskiktsreoveringen är färdigställd. Genom att bredda trottoarerna och hitta en bättre placering av träd kommer Götgatan att bli en mer trivsamt och framkomlig gata när projektet är slutfört.

Tätskiktsreoveringen som Region Stockholm kommer att genomföra innebär ett omfattande gatuarbete och kommer pågå under totalt sex år. Arbetet kommer medföra stora utmaningar och begränsningar för framkomligheten längs Södra Götgatan under en lång period. Reoveringen är dock helt nödvändig för att säkerställa att tunnelbanan kan fortsätta rulla och transportera tusentals stockholmare varje dag.

För att störningarna under den pågående reoveringen ska bli så små som möjligt är det avgörande att Region Stockholm, i samråd med Stockholms stad, proaktivt tar fram och kommunicerar alternativa resvägar för alla trafikslag under samtliga av projektets etapper. Det är i synnerhet viktigt under projektets första två etapper då en del av Götgatan kommer att vara helt avstängd för biltrafik under drygt två år. En god kommunikation och en tydlig omledning av trafiken kommer att vara avgörande för att framkomligheten ska vara fortsatt god i ett av stadens mest tätbefolkade och vältrafikerade områden.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av Markus Berensson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 januari 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Ny inriktning för projektet

Efter reviderat inriktningsbeslut i mars 2022 tog kontoret fram en ny kalkyl som visade på väsentligt högre utgifter för projektet än vad det ursprungliga inriktningsbeslutet pekat på. De främsta anledningarna till de ökade utgifterna var dels de senaste årens generella kostnadsökningar på grund av omvärldsläget, dels kommande indexregleringar då projektet blivit förskjutet i tid, men även höjda riskpåslag då erfarenheter från andra liknande projekt visar på ett behov av att anpassa påslagen till högre nivåer. Den nya kalkylen visade på en investeringsutgift för upprustningen av gatan på uppemot 800 mnkr. Dessutom fanns betydande risker i projektets styrning och kostnadsfördelning, där staden skulle ha en begränsad rådighet i förhållande till Region Stockholm. Efter det reviderade inriktningsbeslutet valde Region Stockholm att utöka tätskiktsbytet till att även omfatta ett arbetsområde i Björns Trädgård. Därmed ökade komplexiteten i projektet ytterligare, med högre risk för ytterligare kostnadsökningar även för staden. Att Björns Trädgård skulle omfattas av projektet var inte känt vid tiden för det reviderade inriktningsbeslutet.

Det tätskiktsbyte över tunnelbanan som Region Stockholm kommer att utföra är nödvändigt för att säkra tunnelbanans funktion för framtiden. Kontoret anser däremot inte att den beräknade kostnaden på 800 mnkr för upprustning av södra Götgatan från fasad till fasad står i rimlig proportion till nyttan med denna upprustning. Trafiknämnden har ett begränsat investeringsutrymme som ska räcka till ett stort antal projekt. Givet dessa förutsättningar anser kontoret inte att det längre går att prioritera den tidigare föreslagna upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad.

Kontoret föreslår därför en ny inriktning på projektet, innebärande att upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad ersätts med ett antal begränsade anpassningar som utförs i de delar av gaturummet som kommer att schaktas upp av Region Stockholm i samband med tätskiktsbytet över tunnelbanan.

Med den nya föreslagna inriktningen för projektet kommer den västra sidan av gatan att rustas upp till den standard för huvudstråk för kommunikation och offentliga rum som uppnås i kontorets egna gatuupprustningsprojekt.

Den östra sidan av gatan schaktas inte upp utan kommer att behålla dagens funktion med ett brett cykelfält. Kontorets uppfattning är att utformningen är fullt godtagbar då den östra sidan av gatan har tillräcklig bredd för stora cykelflöden. På längre sikt skulle en justering av östra sidan kunna bli aktuell genom ett mindre omfattande projekt som skulle kunna genomföras i etapper.

Mål och syfte

Syftet med projektet, enligt den nya inriktningen som föreslås ovan, är att med mindre justeringar av befintligt gaturum, skapa så goda förutsättningar som möjligt

för fotgängare och cyklister i samband med återställandet av södra Götgatan efter Region Stockholms tätskiksrenovering över tunnelbanan.

Under framtagandet av förslaget till ny gatuutformning har kontoret tagit stöd av flera av staden antagna visioner och styrdokument såsom Översiktsplan för Stockholm, Framkomlighetsstrategin och Strategi för offentliga rum samt styrdokument som Cykelplan, Gångplan, Godstrafikplan, Parkeringsplan och Trafiksäkerhetsprogram.

Projektets målsättning är att bidra till att uppfylla inriktningsmålet ”ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning”. Det aktuella målet för verksamhetsområdet ”Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar” uppfylls. Projektet bidrar till målet i och med ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister.

Åtgärdsförslag

Förslag till återställande av gaturummet med vissa avsteg från normal standard

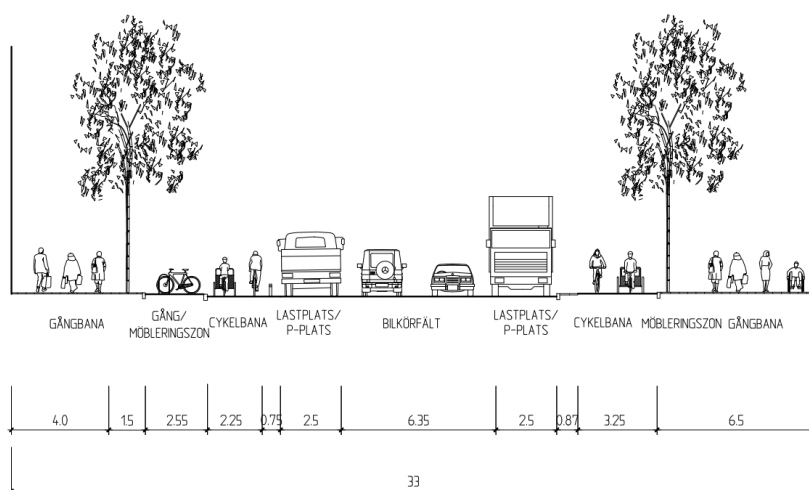
Som framgår under avsnittet ”Ny inriktning för projektet” föreslår kontoret att inte längre genomföra den tidigare planerade totala ombyggnationen av gaturummet från fasad till fasad. Detta innebär att Region Stockholms tätskiksbyte kommer att genomföras som Regionens eget projekt, medan stadens projekt nu enbart omfattar justeringar av gaturummet i samband med att Region Stockholm återställer gatan efter tätskiksbytet. I de delar av gaturummet som grävs upp i samband med Region Stockholms arbeten kommer ett antal åtgärder att utföras för att förbättra framkomligheten för fotgängare och cyklister enligt beskrivning nedan.

Den västra delen av gatan, det vill säga den delen som ligger innanför schaktgränsen och som kommer grävas upp, föreslås återställas med en justerad placering för kantstenslinjen vilket resulterar i bredare gång- och cykelbanor. Region Stockholm behöver ta ned samtliga träd för att komma åt tunneltaket; det rör sig om ett trettiotal träd på den västra sidan mellan Folkungagatan och Ringvägen. Dessa träd kommer att ersättas av nya träd, vilka föreslås placeras något längre från fasad på västra sidan. Dessa träd kommer att nyplanteras i så kallade skelettjordar. Den västra gångbanan breddas till cirka 4,5 meter, exklusive möbleringszon, från dagens 3 meter. Den västra cykelbanan, breddas till 3,25 meter och kommer därmed att följa stadens riktlinjer för stora primära cykelstråk. Hela ombyggnationen av västra sidan följer därmed de riktlinjer och strategier som idag finns avseende hur staden vill utforma gaturummet.

På grund av de omfattande schaktarbeten som Region Stockholm genomför krävs stora trafikomläggningar. För att säkra framkomligheten för räddningstjänsten och transporter till omkringliggande fastigheter behöver biltrafik på Götgatan tillåtas under större delen av genomförandetiden. Trafiken kommer att ledas om till den östra sidan av gatan. Detta innebär att Region Stockholm behöver ta ned ett trettiotal träd på östra sidan för att skapa tillräckligt utrymme för gång-, cykel- och fordonstrafik under byggtiden. Schaktarbeten kommer inte att utföras på den östra sidan. Konsekvenser för trafiken beskrivs under rubriken ”Trafik under byggtiden” nedan.

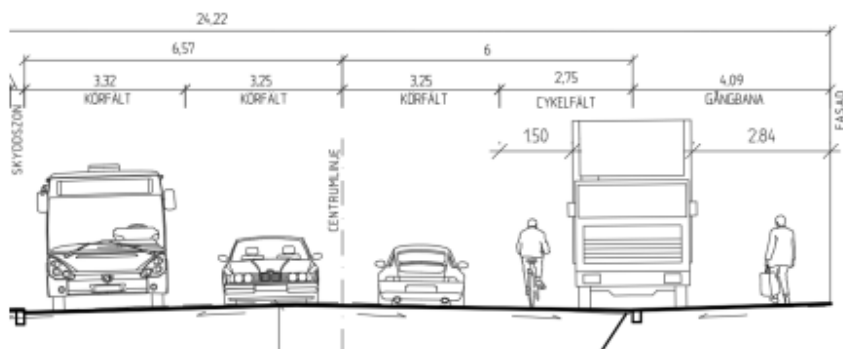
Återställning av östra sidan görs därefter till befintlig standard och funktion. Detta innebär avsteg från stadens normala krav på återplantering av träd i skelettjordar. Återplanteringen kommer istället att ske i trädgröpar, likt befintlig situation. Återställandet på den östra sidan innebär också ett avsteg från den normala utformningen av primärstråk för cykeltrafik då dagens utformning av cykelfält som avgränsas av påkörningsbara pollare behålls. Endast marginella justeringar av kantsten görs i norra änden av arbetsområdet, nära Folkungagatan. Motivet till dessa avsteg och konsekvenserna därav, beskrivs under rubriken ”Konsekvenser gällande föreslagna avsteg” nedan.

Dagens angöringszon och körfält föreslås bli lika breda som idag, det vill säga angöringen blir 2,5 meter bred och körfälten 3,15 meter breda. Enligt stadens riktlinjer för huvudgata uppfyller angöringszonen bredden 2,5 meter bred medan körfälten bör vara 3,5 meter breda. Lastplatserna längs sträckan kommer i stort sätt kunna vara oförändrade jämfört med dagens utformning.



Figur 4. Sektion över Götgatan i södergående riktning med gångbana, möbleringszon, cykelbana, p-plats och bilkörfält markerade

Mellan Folkungagatan och Åsögatan är gatan smalare än på övriga delar av sträckan. På denna sträcka föreslås cykelbana i norrgående trafik och cykelfält i södergående, och tidsregering på lastplatsen på gatans västra sida i höjd med Kocksgatan. På det sättet skapas en yta mellan cykelfältet och gångbanan som föreslås ha stoppförbud under högtrafik. Under tiden lastplatsen angörs kommer det fortfarande att vara möjligt att använda cykelfältet, då en yta på 1,5 meter är kvar att nyttjas av cyklister. Se Figur 5 nedan.



Figur 5. Sektion, lastplats Götgatan mellan Folkungagatan och Kocksgatan i norrgående riktning.

På grund av tunnelns placering under Björns trädgård kommer Region Stockholm att behöva ta ned ett tiotal träd för att komma åt tunneltaket. När åtgärderna på tunneltaket är klara kommer Björns trädgård att återställas till dagens utformning och standard. Samtliga nedtagna träd kommer då att ersättas av nya.

Konsekvenser gällande föreslagna avsteg

Kontoret har gjort bedömningen att med mindre justeringar av kantstenslinjer på den västra sidan av gatan kan gångbanor breddas och cykelbanor återställs i enlighet med stadens riktlinjer för stora primära cykelstråk. Detta bedöms vara en kostnadseffektiv lösning i förhållande till den nytta som skapas.

Att den östra sidan av gatan föreslås återställas till befintlig standard motiveras framförallt av kostnadsskäl. Omplantering av träden i skelettjordar skulle medföra omfattande ledningsomläggningar. Med en framtida ny utformning av östra sidan av gatan skulle sannolikt träden behöva flyttas till nya lägen, vilket också skulle innebära ledningsomläggningar. Kontoret bedömer att det inte är rimligt att låta göra detta nu och att låta Region Stockholm stå för dessa kostnader.

Sammanfattningsvis är kontorets bedömning att önskad funktion för gång- och cykeltrafik kommer att uppnås vid återställandet av de delar av gatan som schaktas upp av Region Stockholm. De ytor som inte schaktas upp av Region Stockholm kommer att kvarstå med samma utformning som i dagsläget i avvaktan på en framtida omdaning av denna del av gatan.

Konsekvenser på trygghet och jämställdhet

Kontoret bedömer att de planerade åtgärderna kommer att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister.

Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Aktivitet	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Genomförandebeslut	X								
Projektering	X								
Upphandling	X	X							
Entreprenad		X	X	X	X	X	X	X	
Projektavslut									X

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

En förtydligad gatumiljö och bredare gångbanor underlättar för personer med funktionsnedsättning att röra sig längs och vistas på gatan. Detta ligger i linje med fokusområde tre i stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

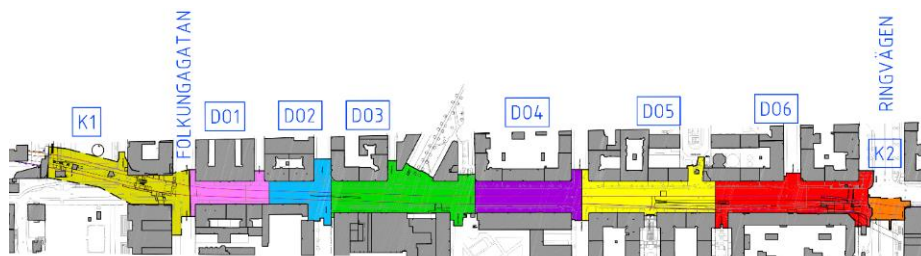
Tidplan

I Tabell 1 nedan visas en övergripande tidplan. Projektering utförs under vintern-våren 2024. Region Stockholm planerar att handla upp entreprenör hösten 2024-våren 2025. Byggtiden är bedömd till sex år och entreprenaden bedöms därmed avslutas hösten 2031.

Aktivitet	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Genomförandebeslut	X								
Projektering	X								
Upphandling	X	X							
Entreprenad		X	X	X	X	X	X	X	
Projektavslut									X

Tabell 1. Övergripande tidplan.

I och med att kontoret inte utför en omdaning av gaturummet uppskattas nu den totala byggtiden till sex år för delområde 1-6 (DO1-6) samt korsningarna K1 och K2 istället för tidigare åtta år. Etappindelningen framgår av Figur 6 nedan.



Figur 6. Etappindelning. Delområde 1-6 samt K1 och K2

Trafik under byggtiden

Som framgår ovan är huvudskälet till arbetena det tätskiktsbyte på tunnelbanan som ska genomföras av Region Stockholm. Omfattningen av stadens insatser är i sammanhanget små och utförs i samband med återställning av gaturummet. Region Stockholms arbeten kommer att uppfattas som störande för boende, besökare, resenärer och näringsidkare. De personer som går eller cyklar kommer att få nedsatt framkomlighet, men de kommer att kunna passera samtliga etapper under hela byggtiden. Tillgänglighet till fastigheter kommer vara möjlig men med vissa inskränkningar under den tid som arbeten sker utanför varje enskild fastighet (ca 12 månader).

Påverkan på biltrafiken blir omfattande under hela projektets genomförande. Under genomförandet av de två första etapperna (DO1-2, se figur 6 ovan) kommer fordonstrafiken att vara helt avstängd på dessa avsnitt av gatan. Enligt Region Stockholms gällande tidplan för projektet kommer dessa etapper att utföras under åren 2025-2027. Under genomförandet av resterande etapper kommer den östra sidan av gatan att hållas öppen för enkelriktad fordonstrafik. De trafikanalyser som genomförts visar att påverkan på biltrafiken är hanterbar genom att trafiken kan omfördelas till andra gator och att förutsättningarna på Götgatan leder till förändrade ruttval längre ut i vägnätet. En totalavstängning av biltrafiken skulle spara tid och pengar. Kontoret bedömer att en sådan totalavstängning inte går att genomföra eftersom framkomligheten för bland annat räddningstjänst och varutransporter till butikerna inom området skulle begränsas i alltför stor omfattning.

Kontorets sammanfattande bedömning är att störningarna för trafik och näringsliv är acceptabla och inte kommer att vara mer omfattande än vad som är normalt för den här typen av arbeten i tät innerstadsmiljö. Formellt kommer hanteringen av avstängningar att hanteras i trafikordningsplaner som fastställs av kontoret utifrån de förutsättningar Region Stockholm ger för projektet.

Kommunikation

Det är Region Stockholm, i egenskap av utförare av projektet, som ansvarar för kommunikationen om projektet. Då södra Götgatan är ett viktigt handelsstråk är det av yttersta vikt med en proaktiv kommunikation med fastighetsägarna och deras lokalhyresgäster.

Staden har i förhandlingar om genomförandeaftalet med Regionen betonat vikten av omfattande dialog med boende, kommersiella hyresgäster och offentliga aktörer, så att en hög tillgänglighet ska kunna upprätthållas gentemot flöden av kunder, varor och besökare under pågående projekt. Kommunikationsplanen upprättas av Regionen och omfattar förebyggande såväl som löpande kommunikationsinsatser.

Ekonomi och finansiering

Genomförandeaftal

Utifrån den nya inriktningen har kontoret och Region Stockholm förhandlat fram ett förslag till genomförandeaftal, se Bilaga 2. I avtalet åtar sig Region Stockholm att

utföra tätskiktsprojektet som ett eget projekt, och på egen bekostnad, samt att återställa gatan i enlighet med stadens instruktioner. Återställande enligt normal standard ingår i regionens åtagande. Merkostnader för vissa standardhöjande åtgärder står trafiknämnden för. Nämndens kostnader inskränker sig i huvudsak till merkostnader för flytt av kantstenar och träd på västra sidan av gatan, som den nya utformningen av denna del av gatan medför. Ett mer detaljerat tilläggsavtal för dessa standardhöjande åtgärder kommer att tas fram i ett senare skede. Kontoret bedömer inte att detta tilläggsavtal behöver tas upp för beslut i nämnden under förutsättning att det håller sig inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Investering

Trafiknämnden inom Stockholms stads del av projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 95 mnkr.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	8,9	3,1	12,0
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	7,0	23,6	30,6
Entreprenad		34,6	34,6
Index		17,7	17,7
Summa utgifter	15,9	79,1	95,0
Inkomster		-4,2	-4,2
Index		-1,8	-1,8
Summa inkomster	0,0	-6,0	-6,0
Netto	15,9	73,1	89,0

Tabell 2. Sammanställning över projektets utgifter och inkomster.

I entreprenadsumman är ledningsomläggningar till följd av trädplanteringar med skelettjordar en kostnadsdrivande post. Behovet och omfattningen av dessa ledningsomläggningar behöver studeras närmare under projekteringskedet.

Region Stockholm ska återplantera träd och återsätta belysningsstolpar inom det uppschaktade området. Dessa arbeten utförs av kontorets ramavtalade entreprenörer och utgör därmed en utgift för nämnden, men då åtgärden finansieras av Region Stockholm uppvägs nämndens kostnad av en inkomst på motsvarande belopp.

Stadens del av projektet kan inrymmas inom nämndens investeringsplan.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar.

Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 57,1 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i Bilaga 3.

Driftkostnader

Projektet medför inga nämnvärda kostnadsökningar för drift och underhåll.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 6,6 mnkr från och med 2033 då hela projektet är aktiverat.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Då projektet har en lång byggtid aktiveras det i två omgångar. Av den beräknade kapitalkostnaden om 3,4 mnkr från och med 2028 avser cirka 2,2 mnkr avskrivningar och 1,2 mnkr intern ränta. Av den beräknade kapitalkostnaden om 6,6 mnkr från och med 2033, då projektets senare delar aktiverats, avser cirka 4,4 mnkr avskrivningar och 2,2 mnkr intern ränta.

I dagsläget är alla kända utgifter i projektet möjliga att aktivera som investeringar.

Risk/Osäkerhet

Projektet arbetar kontinuerligt med osäkerheter och att identifiera och hantera risker. För risker som hittills har identifierats har åtgärder tagits fram för att minimera dessa. Två större risker som har identifierats beskrivs enligt nedan:

Höga anbud på grund av rådande marknads- och omvärldsläge.

Hantering av ledningar vilket kan påverka tid och kostnad på grund av omfattande omläggningar och samordningsbehov, framförallt vid ledningar under nya skelettjordar. En kartläggning har utförts och kommer att vidareutvecklas utifrån den nya inriktningen.

Dessa risker är hanterade genom riskpåslag i projektkalkylen.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 mars 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges Budget 2024 framgår att det osäkra ekonomiska läget i omvärlden och den kraftiga kostnadsutvecklingen innebär att staden behöver prioritera vilka investeringsprojekt som måste genomföras och vilka projekt som behöver avvakta ett stabilare läge.

Stadsledningskontoret anser, i likhet med trafiknämnden, att den beräknade kostnaden på 800 mnkr för upprustning av södra Götgatan från fasad till fasad inte står i rimlig proportion till nyttan med den upprustningen. Stadsledningskontoret anser att trafiknämnden genom sitt beslut att anpassa projektets omfattning har tagit ett stort ansvar för att bidra till att stadens kan upprätthålla en hög grad av egenfinansiering över de närmste åren.

Stadsledningskontoret bedömer att den nya inriktningen på stadens projekt kommer att skapa tillräckligt goda förutsättningar för fotgängare och cyklister för att uppfylla gällande styrdokument inom trafikområdet och att projektet därmed bidrar till att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister.

Eftersom södra Götgatan är av stor betydelse som ett stråk för allmän gång-, cykel-, motorfordons- och kollektivtrafik och som en av Södermalms mest centrala handelsstråk, med både arbetsplatser och bostäder, är det en komplicerad uppgift att lösa trafikeringen under projektets gång. Behovet av information om trafikstörningar är därför stort. Stadsledningskontoret konstaterar att det i genomförandavtalet tydligt framgår att Region Stockholm ska planera och genomföra projektet på ett sätt som minimerar störningen för omgivningen, vilket innefattar att både trafik och övriga befintliga verksamheter i möjligaste mån måste vidmakthållas under hela projektets genomförande, om än med vissa planerade störningar. Vidare åligger det regionen att ta fram kommunikationsplan och presentationsmaterial samt ansvara för och bekosta löpande information till allmänheten, näringsidkare och boende.

Stadsledningskontoret anser, i likhet med trafiknämnden, att det kommer att vara av synnerlig vikt att Region Stockholm i samråd med Stockholms stad löser de trafikala utmaningarna under projektets genomförande.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden att genomföra projekt Tätskiktsbyte över tunnelbanan på södra Götgatan till en utgift om 95,0 mnkr och med en inkomst om 6,0 mnkr. Utgifterna för 2024 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2025.

Stadsledningskontoret föreslår vidare att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att genomförandavtal med Region Stockholm, enligt bilaga 1, godkänns. Kontoret erfar att regionfullmäktiges beslut om genomförandet av regionens projekt innebär att berörd förvaltningschef medges rätt att teckna nödvändiga avtal, vilket bland annat avser det aktuella genomförandavtalet.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra:

Tätskiktsbytet över tunnelbanan på södra Götgatan är en av flera upprustningar som sker på eller i närheten av Götgatan. Resultatet blir att framkomligheten försvåras för alla som rör sig i området – oavsett om man går, cyklar, åker kollektivt eller med bil. Med anledning av detta (samt att det på det hela taget rör sig om väldigt många människor som rör sig i området) är det viktigt att genomförandetiden blir så kort som möjligt och att staden finner alternativa lösningar för framkomligheten – även för bilisterna.

Exempelvis skulle man under tiden då insatserna genomförs kunna öppna upp genomfartsmöjligheter där det går på närliggande gator för att öka framkomligheten samt minska köbildning och risk för trafikolyckor.

Med anledning av de många åtgärderna som görs på Södermalm kan vi återigen inte nog understryka att Söderledstunneln bör användas för det ändamål den byggdes för – att biltrafiken enkelt ska kunna lämna innerstan utan att behöva krångla sig fram i bostadskvarteren.

Efter återställandet bör staden försöka åstadkomma två körfält i vardera riktning så man slipper köbildning.

Reservation av Anders Lindman (SD)

Att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation av Markus Berensson m.fl. (C)

1. Delvis avslå kontorets förslag till beslut.
2. Återgå till den tidigare föreslagna upprustningen av södra Götgatan från fasad till fasad.
3. Ge Trafikkontoret i uppdrag att utreda hur förändrade resmönster för biltrafiken påverkar cyklisternas säkerhet och framkomlighet på parallellgator till Götgatan, samt komma med förslag på konfliktminimerande åtgärder där det är nödvändigt.
4. Samt att därutöver anföra:

Götgatan står inför stora arbeten, av en proportion som inte setts sedan tunnelbanan anlades för nästan 100 år sedan. Det är välkommet att regionen agerar proaktivt och utför nödvändiga underhållsarbeten på en så pass kritisk sträcka som tunnelbanans gröna linje mot Söderort, vilket också ger staden en möjlighet att parallellt genomföra

en övergripande och permanent förbättring av situationen för gående och cyklister längs Götgatan.

Det tidigare inriktningsbeslutet berörde en upprustning från fasad till fasad på Götgatan, ett av stadens mest belastade stråk, där infrastrukturen för fotgängare och cyklister sedan 2013 söder om Åsögatan har varit en provisorisk lapptäckeslösning. Gränsen mellan gångbana och cykelbana upplevs som oskarp, och cyklister separeras från fordonstrafiken enbart med påkörningsbara pollare i plast. Trafikkontoret konstaterar i tjänsteutlåtandet att den västra sidan av Götgatan efter tätskiktsarbetenas färdigställande kommer att justeras med höjd trafiksäkerhet som följd, men den östra sidan mister med det nya förslaget denna viktiga och av 13 000 dagliga cyklister efterlängta uppgradering.

Av hänsyn till det stundande tätskiktsprojektets omfattning och tidsspann vore det oklokt att skjuta på en permanent lösning för cyklister och fotgängare längs Götgatans östra sida ännu längre in i framtiden – en åtgärd som föreslogs redan för 10 år sedan. Stockholmarnas tålmod kommer oundvikligen att prövas under den nu sex år långa planerade arbetsperioden, och att därefter åter ta gatuutrymmet i anspråk för att genomföra redan nu nödvändiga justeringar är svårt att motivera och kommer inte vara billigare för staden.

När tätskiktsarbetet utförs över Medborgarplatsens tunnelbanestation kommer sannolikt delen av Björns trädgård med höga kastanjer som vetter mot Götgatan påverkas kraftigt. Tjänsteutlåtandet går inte in i detalj exakt vilka ytor som berörs, men vi uppmanar staden att dra lärdomar från arbetena vid Östermalmstorg och turerna kring Östermalmsgrillen – och tidigt involvera samt erbjuda en tillfällig lokalisering för grillkioskverksamheten vid Björns trädgård om så krävs.

Med en byggtid på sex år kommer södermalmsbor, cykelpendlare och även biltrafiken att behöva uppsöka nya eller alternativa färdvägar, särskilt på parallellgator som Östgötagatan, Södermannagatan och Renstiernas gata. I brist på underlag i form av de trafikanalyser som tjänsteutlåtandet refererar till är det svårt för nämnden att ta ställning i frågor som berör konsekvenserna för trafiken. Vi ber därför trafikkontoret att återkomma med förslag på konfliktminimerande åtgärder som vidtas för att hantera den ökade belastningen på omkringliggande gator.