Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2021/1103)

Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan

Genomförandebeslut
Framställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan till en utgift om 300,0 mnkr.
2. Utgifterna ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Trafiknämnden föreslår att den över hundra år gamla tunnelkonstruktionen under Kungsgatan, på sträckan från Sveavägen till Norrlandsgatan, ska förstärkas. Förstärkningen är inte möjlig att genomföra inifrån kulverten, utan arbetet måste ske från utsidan, vilket innebär att den södra sidan av Kungsgatan behöver schaktas upp. Huvudparten av projektets utgifter avser konstruktionsåtgärder, vilka har sekretessbelagts eftersom konstruktionen utgör ett skyddsobjekt.

Projektets huvudsakliga syfte är att förstärka konstruktionen så att den uppfyller dagens krav på bärighet och att i samband med detta genomföra åtgärder ovan jord för att förbättra gångvänligheten på sträckan och för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Trafiknämnden bedömer att biltrafikens framkomlighet efter förändringarna inte kommer att påverkas av förslaget och att tung trafik fortsatt ska kunna passera Kungsgatan.

Vad avser åtgärder ovan jord föreslår trafiknämnden att gångbanan på södra sidan av Kungsgatan breddas där så är möjligt genom att ta yta i anspråk

från körbanan. Bredden tas från bilkörfälten på de sträckor där de ligger intill busskörfält, men utan att påverka antalet körfält eller angöringsmöjligheterna på sträckan. I förslaget ingår också bland annat justeringar av busshållplatslägen, breddning av övergångsställen, utbyte av markvärmeslingorna, ny belysning av broarna, nya platsbildningar med möblering av högre standard samt fler cykelparkeringar.

För att säkerställa en acceptabel framkomlighet i city under byggtiden har projektets tidplan anpassats efter andra pågående och planerade projekt. Genomförandet planeras därför att påbörjas efter färdigställandet av projekt Vasagatan och slutföras innan renoveringen av Klaratunneln startar.

Projektets budgeterade utgift uppges vara helt inrymt inom nämndens investeringsplan.

Det är ofrånkomligt att störningar i framkomligheten kommer att uppkomma under den tid arbetena genomförs, men nämndens planering av genomförandet bör leda till att störningarna minimeras. Projektet förutsätter att trafiknämnden och Stockholm Vatten AB har ett nära samarbete i sina respektive projekt.

Vid ärendets behandling i trafiknämnden fanns ytterligare uppgifter om konstruktionens utformning. Dessa har utelämnats i ärendets vidare behandling.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet är nödvändigt att genomföra för att upprätthålla tunnelkonstruktionens funktion och samtidigt bevara och förstärka gatans roll som huvudgata i stadens mest centrala del. Stadsledningskontoret ser positivt på att potentialen till förbättrad stadsmiljö tas till vara genom en helhetslösning, där såväl gestaltningen av gaturummet och dess vistelseytor förbättras samtidigt som också trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras.

Mina synpunkter

Kungsgatans sträckning genom Brunkebergsåsen anlades vid förra sekelskiftet och utvecklades under decennierna efter det till en av stadens paradgator. Gatans konstruktion är över hundra år och har slitits hårt av tidens förändrade

användning. Underbyggnaden av gatudelen mellan Sveavägen och Norrlandsgatan måste nu renoveras.

Trafiknämnden ska planera för förändringar i stadens infrastruktur och samtidigt prioritera att befintlig infrastruktur underhålls löpande. Motsvarande gäller för investeringsplanen, som ska inrymma nya anläggningar som följd av den växande staden samt reinvesteringar för att bevara befintlig infrastruktur.

I förslag till budget för 2022 görs tydligt att genomförandet av nämndens större projekt ska planeras så att de negativa effekterna på trafiksystemet minimeras samtidigt som ekonomisk hållbarhet säkerställs och att återstartsarbetet möjliggörs. Genom renoveringen av konstruktionen minskas också behovet av framtida underhållsarbeten, som innebär färre störningar för trafikanter och verksamheter.

Jag konstaterar att detta projekt är nödvändigt att genomföra för att upprätthålla tunnelkonstruktionens funktion och samtidigt bevara och förstärka gatans betydelse som paradgata i stadens mest centrala del. Jag ser positivt på den potential till förbättrad stadsmiljö som tas till vara, där gestaltningen av gaturummet och dess vistelseytor förbättras samtidigt som trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras.

Staden har haft återkommande dialog med fastighetsägargruppen och flera av deras önskemål omhändertas i detta beslut, som till exempel effektbelysning på broarna och bättre möblering av trottoar och vistelseytor. Detta är mycket glädjande samtidigt som deras större efterfrågade åtgärder som breddning av norra trottoaren och minskad trafik genom enkelriktning av Kungsgatan inte har kunnat omhändertas i detta beslut.

Trafiknämnden har samordnat planeringen av projektet med andra större planerade trafikpåverkande projekt i stadens centrala delar. Nämndens planering av genomförandet bör leda till att störningarna minimeras. Jag vill poängtera vikten av att trafiknämnden under projektet beaktar näringslivets behov, särskilt med hänsyn till behovet av återstart och växla upp-arbetet efter pandemin.

Även informationsbehovet är mycket stort eftersom projektet bedrivs i stadens mest centrala del och kommer att beröra många stockholmare, näringsidkare och besökare. Trafiknämnden har identifierat att kommunikationsarbetet behöver prioriteras och att erfarenheter från andra projekt i city tas tillvara i det arbetet. Jag vill betona vikten av att nämnden säkerställer skyltning av tillgängligt omledningsvägnät samt håller fokus på tidplanen så att tiden för de trafikstörande arbetena hålls så kort som möjligt.

Bilagor

1. Illustrationsplan Kungsgatan
2. Nuvärdesberäkning
3. PM Trafikmodellering, enkelriktning av Kungsgatan

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan till en utgift om 300,0 mnkr.
2. Utgifterna ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Stockholm den 10 november 2021

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Hans Altsjö

Remissammanställning

Ärendet

Trafiknämnden föreslår att den över hundra år gamla tunnelkonstruktionen under Kungsgatan, på sträckan från Sveavägen till Norrlandsgatan, ska förstärkas. Förstärkningen är inte möjlig att genomföra inifrån kulverten, utan arbetet måste ske från utsidan, vilket innebär att den södra sidan av Kungsgatan behöver schaktas upp. Huvudparten av projektets utgifter avser konstruktionsåtgärder, vilka har sekretessbelagts eftersom konstruktionen utgör ett skyddsobjekt.

Projektets huvudsakliga syfte är att förstärka konstruktionen så att den uppfyller dagens krav på bärighet och att i samband med detta genomföra åtgärder ovan jord för att förbättra gångvänligheten på sträckan och för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Nämnden bedömer att biltrafikens framkomlighet efter förändringarna inte kommer att påverkas av förslaget och att tung trafik fortsatt ska kunna passera Kungsgatan.

Huvudparten av projektets utgifter avser konstruktionsåtgärder, vilka har sekretessbelagts eftersom konstruktionen utgör ett skyddsobjekt. Vad avser åtgärder ovan jord föreslår nämnden att gångbanan på södra sidan av Kungsgatan breddas där så är möjligt genom att ta yta i anspråk från körbanan. Bredden tas från bilkörfälten på de sträckor där de ligger intill busskörfält, men utan att påverka antalet körfält eller angöringsmöjligheterna på sträckan. I förslaget ingår också bland annat justeringar av busshållplatslägen, breddning av övergångsställen, utbyte av markvärmeslingorna, ny belysning av broarna, nya platsbildningar med möblering av högre standard samt fler cykelparkeringar.

För att säkerställa en acceptabel framkomlighet i city under byggtiden har projektets tidplan anpassats efter andra pågående och planerade projekt. Genomförandet planeras därför att påbörjas efter färdigställandet av projekt Vasagatan och slutföras innan renoveringen av Klaratunneln startar.

Projektets budgeterade utgift uppges vara helt inrymt inom nämndens investeringsplan.

Det är ofrånkomligt att störningar i framkomligheten kommer att uppkomma under den tid arbetena genomförs, men nämndens planering av genomförandet bör leda till att störningarna minimeras. Projektet förutsätter att trafiknämnden och Stockholm Vatten AB har ett nära samarbete i sina respektive projekt.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande för projekt Kungsgatan Konstruktionsförstärkning och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet Kungsgatan Konstruktionsförstärkning till en investeringsutgift om 300 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden godkänner att trafikkontoret fortsätter planering för projektet upp till 25 mnkr till dess att kommunfullmäktige godkänt genomförandebeslutet.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret äger en konstruktion under Kungsgatan. Denna konstruktion är i behov av förstärkning och nytt tätskikt. Ett inriktningsbeslut för projektet Kungsgatan Konstruktionsförstärkning fattades i trafiknämnden 2019-11-14 där kontoret fick i uppdrag att gå vidare med en projektering för projektet. Dessförinnan fattades ett utredningsbeslut för projektet i trafiknämnden 2018-12-10. Projektets konstruktionsförstärkningsåtgärder beskrivs vidare i Bilaga 1.

Kungsgatan på sträckan mellan Sveavägen och Norrlandsgatan är idag en huvudgata men även ett stombusstråk. Vidare är gatan utpekad som pendlingsstråk i stadens cykelplan och ett av stadens mest frekventerade gångstråk. Längs hela sträckan finns ett stort utbud av verksamheter, restauranger och handel. Gatan karaktäriseras idag av de två broarna som korsar gatan, Malmskillnadsgatans- och Regeringsgatans broar, de två Kungstornen samt fastigheterna längs sträckan som till största del uppfördes under 1920-talet.

Figur 1. Projektområde markerat i rosa.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Under systemhandlingsarbetet har berörda ledningsägare medverkat. Dialog har även förts med fastighetsägare längs med projektområdet.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2021-04-15.

Mål och syfte

Projektets huvudsakliga syfte är att förstärka konstruktionen så att den uppfyller dagens krav på bärighet. I samband med detta genomförs åtgärder för att förbättra gångvänligheten på sträckan samt åtgärder för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

Projektet är kopplat till Stockholms stads verksamhetsmål *Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i* samt *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet,* och bidrar till att upprätthålla stadens infrastruktursystem. Genom en renovering av konstruktionen minskas behovet av underhållsarbeten, som i sin tur leder till minskad störning för trafikanter och verksamheter.

Åtgärderna för att förbättra förutsättningarna för fotgängare på sträckan genom förbättrade vistelseytor sker i enlighet med stadens strategi för offentliga rum samt förbättrad gångvänlighet i enlighet med stadens Gångplan. Åtgärder för hastighetssäkring av övergångsställen ligger även i linje med stadens Hastighetsplan.

Befintlig situation

Kungsgatan är en av stadens huvudgator. För körfältsindelning på sträckan se Figur 2-3. Skyltad hastighet är idag 50 km/h men medelhastigheten ligger runt 30 km/h. I hastighetsplanen är föreslagen hastighet på sträckan 30 km/h. Den nya hastighetsbegränsningen planeras träda i kraft under 2022-2023. För mer information om trafikflöden se Tabell 1.

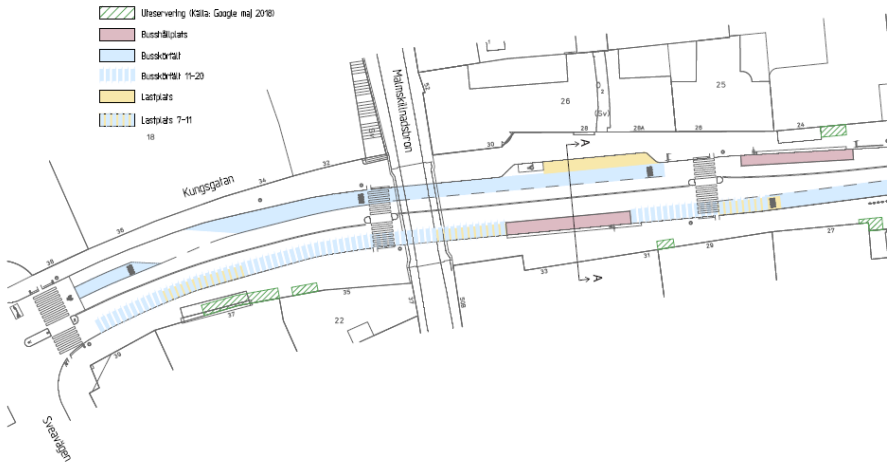
Trafikslag	Dygnsflöde
Fotgängare	35 000
Cykel	2 000

Motorfordon	18 000
Bussresenärer	9 000

Tabell 1. Flöde per dygn uppdelat på trafikslag.

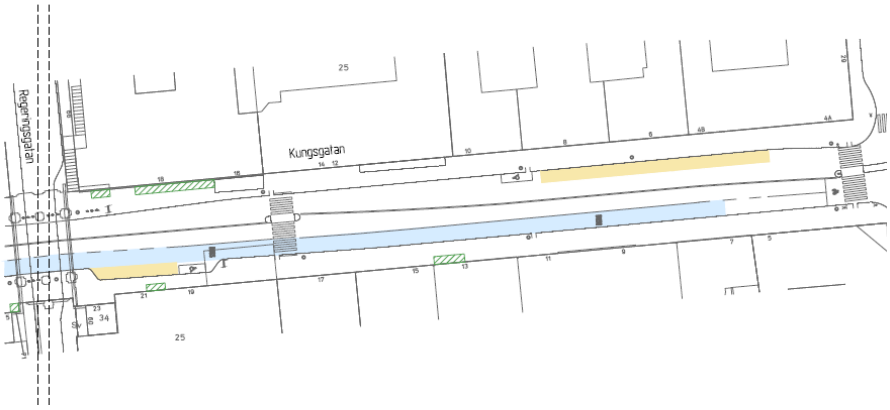
Stombusslinje 1 trafikerar sträckan med 5 minuters trafik. När bussen lämnar hållplatserna på sträckan måste bussen antingen köra ut i blandtrafik eller runda en lastplats innan den når busskörfält, vilket kan orsaka låsningar och bristande framkomlighet till följd. I tidigare utredningar av framkomligheten för buss 1 har Kungsgatan identifierats som en sträcka där bussen har en låg medelhastighet.

Västra delen



Figur 2. Planritning befintlig situation västra delen.

Östra delen



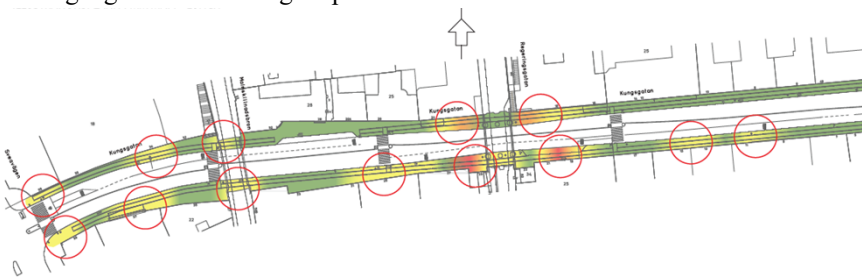
Figur 3. Planritning befintlig situation östra delen.

Längs sträckan finns sex lastplatser, varav två är placerade i lastplatsfickor. Samtliga lastplatser används frekvent för angöring, dock används vissa i stor utsträckning av personbilar.

Kungsgatan är ett utpekat pendlingsstråk i stadens cykelplan. Det finns i dagsläget ingen infrastruktur för cykel på sträckan annat än cykelboxar inför de signalreglerade korsningarna. Cyklister får därmed cykla i blandtrafik. I dagsläget finns cykelparkeringar i anslutning till broarna, dessa cykelparkeringar är ofta fulla. På övriga delar av sträckan står många felparkerade cyklar.

Gångflödena på sträckan är bland de högst uppmätta i staden. I en trängselanalys för innerstaden där gångbanornas bredd jämförts med gångflödena för respektive gata sticker denna sträcka av Kungsgatan ut som en av de med högst trängselgrad.

En separat trängselanalys för fotgängare har genomförts för sträckan som berörs av projektet. Trängst är det intill och under broarna. Även ytan utanför tunnelbaneuppgången på gatans norra sida sticker ut. På dessa platser är det så pass trångt att fotgängares framkomlighet påverkas.



Figur 4. Platser där det förekommer trängsel på vardagar vid lunchtid.

Samtliga övergångsställen är oreglerade, utan hastighetssäkring och går över flera körfält i samma riktning. Detta är en känd trafiksäkerhetsrisk på grund av de tillfällen då ett fordon stannar för att släppa fram fotgängare medan ett annat fordon kör om i filen bredvid. Gångräkningar visar att många fotgängare väljer att korsa Kungsgatan mellan övergångsstället väster om Regeringsgatans bro och övergångsstället i höjd med Rigoletto.

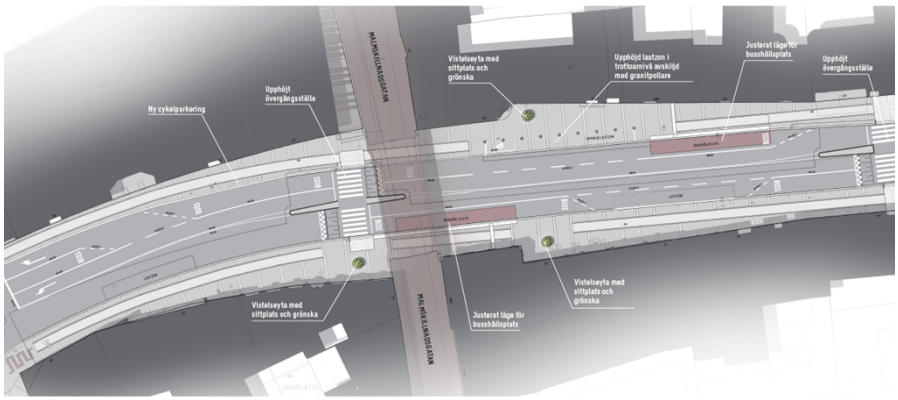
Figur 5. Kungsgatans nuvarande utformning.

Kungsgatans nuvarande gestaltning är från tidigt 90-tal då en upprustning av Kungsgatan genomfördes, se Figur 5 ovan. I och med upprustningen breddades gångbanorna, markbeläggningen ändrades, belysningen sågs över och broarnas undersida målades. Beläggningen är i dagsläget i relativt gott skick. Gatan belyses via linspänn samt armaturer fästa i fasaderna. Nattetid blir gångbanorna under broarna mörka då linspännsbelysningen inte fullt ut når dessa platser, se Figur 6 nedan. Bristande upplevd trygghet under broarna har även lyfts fram både i en intervjustudie med allmänheten men även i dialog med fastighetsägarna längs med sträckan. Det finns i dagsläget inga sittplatser eller växter längs med sträckan. Gångbanorna på båda sidor om gatan är försedda med markvärme som i dagsläget är i dåligt skick.

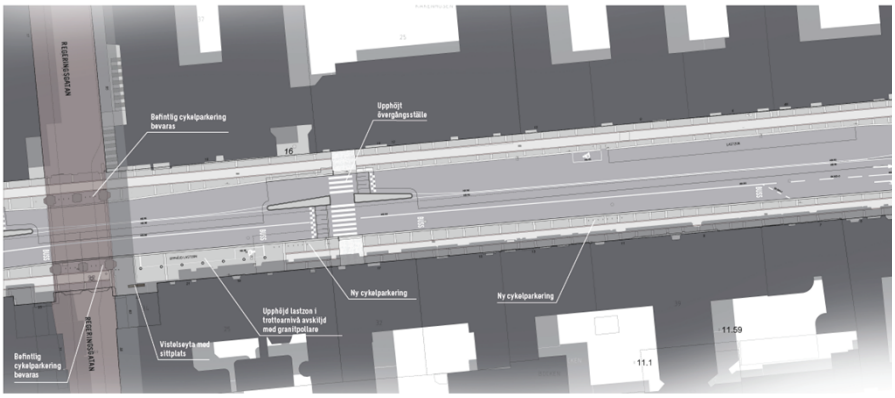
Figur 6. Regeringsgatans bro.

Åtgärdsförslag

Kontoret föreslår att gångbanan på södra sidan av Kungsgatan breddas där så är möjligt genom att ta yta i anspråk från körbanan. Bredden tas från bilkörfälten på de sträckor där de ligger intill busskörfält men utan att påverka antalet körfält eller angöringsmöjligheterna på sträckan. Gångbanan på södra sidan kan därmed breddas upp till en meter på långa sträckor. Se illustrationsplan i Figur 7 och Figur 8 samt i Bilaga 2.



Figur 7. Illustrationsplan. Kungsgatan från Sveavägen till Regeringsgatans bro.



Figur 8. Illustrationsplan. Kungsgatan från Regeringsgatans bro till Norrlandsgatan.

Busshållplatserna på norra sidan flyttas i förslaget så att bussen når busskörfältet direkt när den lämnar hållplatsen. På så sätt undviks konflikter med lastande fordon och övrig motorfordonstrafik. På södra sidan flyttas busshållplatsen väster ut efter önskemål från bussentreprenören som trafikerar sträckan. Detta för att undvika att busshållplatsen sammanfaller med den yta där taxibilar parkerar nattetid.

I och med att busshållplatsen på södra sidan flyttas kommer två av lastplatserna på samma sida att slås ihop till en längre lastplats. Övriga lastplatser finns kvar i befintliga lägen. De två lastplatserna som är placerade i fickor kommer att höjas upp i nivå med gångbanan för att kunna nyttjas av fotgängare när inget fordon angör platsen. Tidsbegränsning av lastplatser studeras i detaljprojekteringen i syfte att öka framkomligheten på sträckan. Se exempel i Figur 9.

Figur 9. Exempel på upphöjd lastplats vid Odenplan, Upplandsgatan.

Övergångsstället som idag ligger mittemellan Malmskillnadsgatans och Regeringsgatans broar flyttas österut för att bättre knyta an till Regeringsgatans trappor där många fotgängare vill korsa gatan. Samtliga övergångsställen hastighetssäkras med ramper för att få motorfordonstrafiken att hålla den skyltade hastigheten. Samtliga övergångsställen breddas till 7 m samt förses med förlängda mittrefuger för att underlätta för fotgängare att korsa gatan. Detta ligger i linje med kontorets övriga arbete med att hastighetssäkra oreglerade övergångställen över flera körfält i samma riktning samt den framtida hastighetsregleringen om 30 km/h på sträckan som är föreslagen i hastighetsplanen.

Cykellösningen på sträckan föreslås bli densamma som idag med cykling i blandtrafik. Antalet cykelparkeringar utökas och dess placering anpassas för att minska felparkeringar.

Nya platsbildningar med möblering av högre standard samt grönska skapas på ytor där det bedöms möjligt utan att vara i vägen för fotgängare eller entréer. Justeringar föreslås för att öka den fria bredden på gångbanan. Det handlar exempelvis om flytt av möblering i form av stolpar och sopkorgar. Då beläggningen är i relativt gott skick återställs den till befintlig utformning. Markvärmeslingorna byts ut till nya på den södra gångbanan som schaktas upp. En ny dagvattenledning förläggs i gatan för att komplettera det befintliga dagvattensystemet.

Ny belysning monteras på broarna för att lyfta fram de estetiska detaljerna samt för att höja belysningsnivån under broarna. Detta bidrar till ökad attraktivitet och trygghetskänsla på platsen. Gatubelysningen moderniseras och effektiviseras. Fasadbelysningsarmaturerna byts ut mot nya LED-armaturer. De linspända armaturerna längs gatan behålls men byggs om med LED-insatser för ökad livslängd och minskad energianvändning.

Figur 10. Visionsbild Kungsgatan för Malmskillnadsbron och österut.

Under Regeringsgatans bro på norra sidan föreslås en konstinstallation på väggen och taket, i enlighet med enprocentsregeln för konst. Konstinstallationen samordnas med den nya belysningslösningen för bron.

Avvägningar

Under systemhandlingsskedet utreddes en eventuell enkelriktning för biltrafiken i östlig riktning. Buss, cykel, taxi och varuleveranser skulle fortsatt kunna trafikera gatan i bägge riktningar. Ambitionen var att utreda om denna åtgärd skulle förbättra framkomligheten för stombuss 1 som trafikerar sträckan. Kontoret beställde en trafikanalys där förslaget tillsammans med olika kringåtgärder på gatorna i närområdet testades i en trafikmodell som innefattade city. Detta för att förstå vilken påverkan enkelriktningen skulle ha på kapaciteten för motorfordonstrafiken och för stombussarnas framkomlighet.

Analysen visar att framkomligheten för busstrafiken troligen skulle förbättras något om Kungsgatan enkelriktas österut samtidigt som trafik västerut leds över till Kungsgatans parallellgatusträckningar Oxtorgsgatan-Lästmakargatan och Brunnsgatan-Apelbergsgatan. Denna förbättring kan troligen uppnås utan att påverka kapaciteten för motorfordonstrafiken nämnvärt. Förslaget bygger på att Apelbergsgatans och Oxtorgsgatans korsningar med Sveavägen byggs om och görs fullständigt signalreglerade med påbjuden högersväng ut från Apelbergsgatan på Sveavägen och påbjuden vänstersväng ut från Oxtorgsgatan på Sveavägen. Vidare skulle övergångsställena i dessa korsningar behöva flyttas så att svängande motorfordonstrafik inte kommer i konflikt med gående som korsar Sveavägen. Se Figur 11 nedan.

Figur 11. Enkelriktning av Kungsgatan och förändringar av trafikföring på parallellgator markerat i rosa samt flytt av övergångsställen i korsningar på Sveavägen markerat i grönt.

Parallellgatornas funktion som lastningsgator till verksamheterna längs Kungsgatan, färdväg för räddningstjänsten från Johannes brandstation och som boendemiljö skulle behöva studeras vidare eftersom gatorna beräknas få ökade trafikflöden om Kungsgatan enkelriktas. Ombyggnationen av korsningarna Sveavägen-Apelbergsgatan och Sveavägen-Oxtorgsgatan inklusive förändringar av signalregleringen är kostnadsdrivande och det kan vara svårt att tvinga fram regelefterlevnad av de nya påbjudna svängrörelserna för motorfordonstrafiken genom den fysiska utformningen.

Baserat på utredningens resultat och platsens förutsättningar föreslår kontoret att en förändrad trafikföring inte ingår som en del i föreliggande konstruktionsförstärkningsprojekt.

Kontoret har, i dialog med berörda fastighetsägare undersökt möjligheterna för att lägga ny beläggning på både gatans södra och norra gångbana. Denna åtgärd skulle innebära en utökad kostnad för projektet på ca 50 mnkr. Trafikkontoret rymmer inte denna reinvestering i budgeten för projektet och en finansiering av fastighetsägarna är inte aktuell. Som en konsekvens av det föreslår kontoret att befintlig beläggning behålls då den är i relativt gott skick.

Genom dialog med de berörda fastighetsägarna har kontoret tagit del av deras synpunkter och önskemål för området. Kontoret har utifrån detta valt att lyfta in följande åtgärder i projektet:

- ny belysning under broarna,
- ytterligare möblering i förhöjd standard och grönska,
- upphöjning av de två lastplatser som är förlagda i fickor samt
- breddade, upphöjda övergångsställen med förlängda refuger.

Åtgärderna syftar till att stärka vistelsevärdet på gatan, vilket både är prioriterat från fastighetsägarnas sida men även ett fokusområde för kontoret. Dessa åtgärder bedöms kosta ca 12 mnkr.

Konsekvenser

Gatumiljö

Förslaget innebär positiva effekter för fotgängares framkomlighet genom breddningen av gångbanan på södra sidan, anpassningen av övergångsstället vid Regeringsgatans bro samt översynen av möbleringen i trånga punkter på sträckan. Vidare förbättras trafiksäkerheten genom föreslagna upphöjda övergångsställen och tryggheten genom ny belysning under och intill brofästena. Möjlighet till vistelse på gatan skapas i form av nya sittmöbler som kombineras med grönska.

Framkomligheten för cyklister bedöms bli oförändrad men möjligheten att parkera sin cykel förbättras.

Bilkörfälten blir smalare på sträckorna längs med busskörfält. Biltrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas av förslaget och tung trafik kan fortsatt passera Kungsgatan.

Kollektivtrafiken får bättre framkomlighet då busshållplatsen på den norra sidan får ett nytt läge som ligger i direkt anslutning till busskörfält när bussen ska lämna hållplats.

Angöring och varuleveranser bedöms inte påverkas nämnvärt av den valda lösningen. Där två lastplatser slås ihop till en på den södra sidan blir den totala längden två meter kortare. Vissa verksamheter kommer i och med detta få längre till närmaste lastplats. I det här fallet har dock stombussens förbättrade framkomlighet prioriterats högre.

Trygghet och jämställdhet

Renoveringen av konstruktionen anses inte ha någon större påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv då den av kontoret bedöms gagna både män och kvinnor i mer eller mindre lika stor utsträckning.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder genom hastighetssäkring av övergångsställen 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. Genom att höja trafiksäkerheten och samtidigt se över belysningen vid broarna, kan en gata som upplevs som tryggare skapas. Detta stärker både kvinnors och mäns möjligheter att välja cykeln eller promenera.

Tidplan

Projektets övergripande tidplan redovisas i tabellen nedan.

Aktivitet	**2021 Q1-2**	**2021 Q3-4**	**2022 Q1-2**	**2022 Q3-4**	**2023 Q1-2**	**2023 Q3-4**	**2024 Q1-2**	**2024 Q3-4**	**2025 Q1-2**
Genom	TN	KF							

föran debes lut									
Pr ojekt ering		X							
U ppha ndlin g			X	X					
E ntrep renad					X	X	X	X	X

Tabell 2. Projektets övergripande tidplan.

Projektet planeras vara färdigprojekterat under 2021 för att möjliggöra en upphandling under 2022. Byggstart är planerad till kvartal 1 2023. Byggnationen beräknas pågå i etapper fram till sommaren 2025.

Projektets byggstart är anpassat efter andra pågående och planerade projekt för att säkerställa en acceptabel framkomlighet i city under byggtiden. Projektet planeras därför att startas efter projekt Vasagatans färdigställande 2022 samt färdigställas innan renovering av Klaratunneln startas.

Projektet kommer att utföras i etapper, se Figur 12 nedan. Projektet planerar att startas från Norrlandsgatan och fortsätta etappvis mot Sveavägen. Totalt planeras det för 7 etapper som i sin tur består av ett gatuskede samt ett fasadskede för markvärme och åtgärder på gångbanorna.

Figur 12. Etappindelning för projektet.

Det kommer att vara begränsad framkomlighet på sträckan under projekttiden. Under detaljprojekteringen studeras möjligheterna för att utföra två etapper parallellt med varandra. Detta bedöms medföra tidsvinster, dock måste framkomligheten på sträckan säkerställas under projekttiden. Buss, taxi och leveranser kommer kunna gå i båda riktningarna förbi arbetsplatsen. På vissa delar av sträckan kommer det dock att bli aktuellt med skyttelsignal. Även biltrafik kommer att kunna passera i båda riktningar, om än med begränsad framkomlighet. Under vissa kortare perioder under

byggtiden kan biltrafiken komma att behöva ta en alternativ väg genom city. Etapp 1 i korsningen Norrlandsgatan/Kungsgatan kommer att begränsa framkomligheten även på Norrlandsgatan. Under hela byggtiden kommer det vara möjligt för gång- och cykeltrafik att passera.

Ekonomi

Projektets utgifter är fördelade enligt nedanstående tabell.

	Tidigare nedlagt (mnkr)	**Beräknade kommande utgifter (mnkr)**	**Totalt (mnkr)**
Utgifter			
Utredning och projektering	6	15	21
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	4	63	67
Entreprenad	0	179	179
Index	0	33	33
Summa utgifter	**10**	**290**	**300**

Tabell 3. Projektets utgifter.

Projektets totala beräknade utgift uppgår till 300 mnkr. Beräkningen bygger på en systemhandlingskalkyl utförd 2020-09-23 samt en osäkerhetsanalys av denna kalkyl utförd 2020-10-20.

Kalkylen för inriktningsbeslutet indikerade på en total utgift för projektet om 250-270 mnkr. Kostnadsökning för projektet enligt ovanstående kalkyl beror i första hand på ökade kostnader för säkerhetsåtgärder i projektet. Även de fyra åtgärder som lyfts in i projektet efter dialog med fastighetsägarna för att stärka vistelsevärdet på gatan medför en kostnadsökning om ca 12 mnkr för projektet.

Projektet kommer att ersättas ekonomiskt av Stockholm Vatten och Avfall AB för nyförläggning av dagvattenledning samt eventuella andra arbeten som kontoret utför åt bolaget. Omfattningen av inkomsten är ännu inte fastställd.

Projektets budget är helt inrymt inom nämndens investeringsplan.

Kommentarer

Konstruktionsförstärkningsåtgärderna bedöms kosta 100 mnkr, inklusive schakt och trafikanordningar. Kostnaden för gatuutformningsåtgärder bedöms uppgå till 35 mnkr. För belysningsåtgärder är kalkylen 10 mnkr, för markvärme 7 mnkr och ledningsarbeten bedöms kosta 4 mnkr. En procent av entreprenadsumman är budgeterad för konstinstallation.

Kostnader för säkerhetsåtgärder uppgår till 38 mnkr. Säkerhetskostnaderna är fördelade både på byggansvarig- och entreprenadkostnader.

Då det har skett en viss fördröjning i projektet gentemot tidplan önskar projektet en utökning av planeringsbudgeten fram till dess att genomförandebeslut tas i kommunfullmäktige. Detta innebär inte en merkostnad i projektet utan endast att en högre utgift upparbetas innan slutgiltigt genomförandebeslut tas. Projektet bedömer att en budget på 25 mnkr behövs fram till dess att genomförandebeslut tas i kommunfullmäktige.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 257,3 mnkr.

Driftkostnader

Projektet medför inga ökade kostnader för drift och underhåll för konstruktionen. För gatan och gångbanorna medför det inga nämnvärda kostnadsökningar för drift och underhåll.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 8,2 mnkr per år från och med år 2026. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 45 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Den huvudsakliga risken som identifierats i det löpande riskhanteringsarbetet är en försenad byggstart. Detta på grund av konstruktionens bristande bärighet vilket kan leda till en akut avstängning av ovanliggande körfält eller i värsta fall att konstruktionen havererar i väntan på åtgärd. En förskjuten tidplan får även ekonomiska konsekvenser i form av merkostnader för planering samt indexökning och kommer även att påverka andra kommande projekt i City, som till exempel renoveringen av Klaratunneln. För att kunna behålla en nedsatt men acceptabel framkomlighet genom City under byggtiden bedöms dessa projekt inte kunna genomföras parallellt.

Övriga övergripande risker som identifierats är ett tekniskt komplicerat genomförande på grund av att det är en komplex miljö med många verksamheter och högt trafikflöde. Dessa risker hanteras genom arbete med produktionsplanering och skedesindelning som tagits fram under systemhandlingsskedet och som utvecklas vidare under detaljprojekteringen.

Kommunikation

Kungsgatan är en viktig del av citykärnan. Projektet kommer att påverka och beröra många intressenter under byggtiden. Gatan nyttjas och passeras av såväl gående, cyklister, biltrafik, kollektivtrafik och leveranstrafik. Den har även ett stort utbud av verksamheter, restauranger och handel. En planerad, proaktiv och löpande kommunikation med dessa intressenter är viktig för ett smidigt och effektivt genomförande av projektet.

Under planeringen av projektet har löpande dialog förts med fastighetsägarna och tomträttshavarna på Kungsgatan, Management Kungsgatan. De har varit delaktiga i att planera utformningen av Kungsgatan med åtgärder som bland annat förbättrar gångvänligheten på gatan och tryggheten i samband med färdigställandet efter konstruktionsförstärkningen.

En kommunikationsplan kommer att tas fram för att beskriva kommunikationsrutiner och löpande insatser i syfte att säkerställa dialog med samt förståelse och acceptans hos projektets intressenter. Planen tas fram och stäms av med berörda fastighetsägare. Målet är att ha en kommunikationsplan där kommunikationen kan samordnas och genomföras i samverkan med fastighetsägare och tomträttshavare. Då kan flera hjälpas åt att sprida information till samtliga verksamheter i fastigheterna och övriga intressenter.

Intressenternas förståelse och acceptans ökar om de får information i god tid om vad som planeras, när och på vilket sätt de bedöms påverkas. Det visar erfarenheterna från andra projekt i city. Erfarenheter från kommunikationsarbetet i projekten Sergels Torg och Vasagatan kommer att tas med i planeringen och genomförandet av kommunikationsinsatserna i projekt Kungsgatan.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 oktober 2021 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2021 framgår att trafiknämnden ska planera för förändringar i stadens infrastruktur och samtidigt prioritera att befintlig infrastruktur underhålls löpande. Motsvarande gäller för investeringsplanen, som ska inrymma nya anläggningar som följd av den växande staden samt reinvesteringar för att bevara befintlig infrastruktur. I finansborgarrådets förslag till budget för 2022 görs tydligt att genomförandet av nämndens större projekt ska planeras så att de negativa effekterna på trafiksystemet minimeras samtidigt som ekonomisk hållbarhet säkerställs och att återstartsarbetet möjliggörs.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet är nödvändigt att genomföra för att upprätthålla tunnelkonstruktionens funktion och samtidigt bevara och förstärka gatans roll som huvudgata i stadens mest centrala del. Stadsledningskontoret ser positivt på att potentialen till förbättrad stadsmiljö tas till vara genom en helhetslösning, där såväl gestaltningen av gaturummet och dess vistelseytor förbättras samtidigt som också trafiksäkerhet och tillgänglighet förbättras.

Stadsledningskontoret bedömer att projektet bidrar till uppfyllandet av verksamhetsområdesmålen *Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i* samt *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet* genom att tillräcklig bärighet på Kungsgatan säkerställs och att busstrafikens framkomlighet förbättras. Genom renoveringen av konstruktionen minskas också behovet av framtida underhållsarbeten, som innebär färre störningar för

trafikanter och verksamheter. De åtgärder som genomförs för att förbättra förutsättningarna för fotgängare sker i enlighet med stadens *Strategi för offentliga rum* (beslutad av kommunfullmäktige den 11 juni 2018, dnr KS 2018/749) och stadens *Gångplan* (beslutad kommunfullmäktige den 16 maj 2016, dnr 123-1522/2015). Åtgärder för hastighetssäkring av övergångsställen ligger i linje med stadens trafiksäkerhetsarbete.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden har samordnat planeringen av projektet med andra större planerade trafikpåverkande projekt i stadens centrala delar, så att denegativa effekterna på framkomlighet minimeras. Det är ofrånkomligt att störningar i framkomligheten kommer att uppkomma under den tid arbetena genomförs, men nämndens planering av genomförandet bör leda till att störningarna minimeras. Stadsledningskontoret vill dock poängtera vikten av trafiknämnden beaktar näringslivets behov, särskilt med hänsyn till behovet av återstart och växla upp-arbetet efter pandemin.

Informationsbehovet är mycket stort eftersom projektet bedrivs i stadens mest centrala del och kommer att beröra många stockholmare, näringsidkare och besökare. Stadsledningskontoret ser därför positivt på att nämnden har identifierat att kommunikationsarbetet behöver prioriteras och att erfarenheter från andra projekt i city tas tillvara i det arbetet. Kontoret vill betona vikten av att nämnden säkerställer skyltning av tillgängligt omledningsvägnät samt håller fokus på tidplanen så att tiden för de trafikstörande arbetena hålls så kort som möjligt.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden och Stockholm Vatten AB har ett nära samarbete i sina respektive projekt. Stadsledningskontoret noterar att Stockholm Vatten AB i dagsläget ännu inte har fattat genomförandebeslut, men att ett reviderat inriktningsbeslut fattades av styrelsen den 23 oktober 2020. Här framgår bland annat att om bolagets investering inte sker i samband med trafiknämndens åtgärder på Kungsgatan så kommer det att leda till ökade kostnader och större påverkan på tredje man på Kungsgatan.

Stadsledningskontoret ser positivt på att trafiknämnden genom att inte lägga en ny beläggning på gatans norra sida har agerat i enlighet med stadens direktiv om att arbeta med prioriteringar och att projekten ständigt ska prövas för att med minskade utgifter kunna bidra till stadens behov av minskade investeringsvolymer.

Stadsledningskontoret noterar att trafiknämnden i samband med beslutet om projektets genomförande även beslutade att avsätta 25,0 mnkr för fortsatt planeringsarbete fram till dess att

kommunfullmäktige godkänt genomförandebeslutet, till följd av en uppkommen försening i planeringsfasen. Stadsledningskontoret vill för nämndens framtida projektstyrning betona att den utgift för planeringsfasen som beslutas i inriktningsbeslutet bör ta höjd för förseningar och även inrymma utgifter som kan vara nödvändiga att genomföra under den tid som åtgår för beredningen av kommunfullmäktiges beslut.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att

kommunfullmäktige beslutar att trafiknämnden medges rätt att

genomföra projekt Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan till en utgift om 300,0 mnkr. Utgifterna ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.