

Handläggare
Björn Jerbic
08-508 26 067**Till**
Trafiknämnden
2025-11-13

Gång och cykel Kungsholms strandstig mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt gång- och cykel Kungsholms strandstig mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand till en investeringsutgift om 25 miljoner kronor och investeringsinkomst om 10 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Bitr. enhetschef

Sammanfattning

Gång- och cykelvägen mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand nyttjas dagligen av många fotgängare och cyklister. Utrymmet är begränsat vilket påverkar framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för både gående och cyklister.

Närmast Hantverkargatan går gång- och cykelvägen genom Yngve Larssons park. Tidigare kantades den av almar men de drabbades av almsjukan och fälldes därför mellan 2020 och 2022.

Kontoret föreslår att gång- och cykelvägen breddas från cirka 4 meter till cirka 5,5 meter och att parkrummet i direkt anslutning till gång- och cykelvägen rustas och kompletteras med nya träd. Åtgärderna förbättrar både för gående och för cyklister och minskar risken för konflikt mellan trafikslagen. En upprustning av Yngve Larssons park föreslås också. Denna bekostas av Kungsholmens stadsdelsförvaltning och ytterligare beslut behövs därför i stadsdelsnämnden.

Kontoret föreslår att trafikinämnden beslutar om genomförande av projekt Gång och cykel Kungsholms strandstig mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand till en investeringsutgift om 25 mnkr och en investeringsinkomst om 10 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Kungsholms strandstig löper längs den norra sidan av Kungsholmen och fungerar både som ett populärt rekreationsområde och en viktig transportväg för fotgängare och cyklister. Kungsholms strandstig utgör en viktig länk från city till Solna via Ekelundsbron och är utpekat som primärt stråk i stadens cykelplan.



Figur 1 Kungsholms strandstig söder om Klarabergsviadukten

Idag är stråket utformat som friliggande gång- och cykelväg i parkmiljö. Strandstigen används flitigt av både fotgängare och cyklister, men utrymmet att röra sig på är begränsat. Vid trafikmätningar utförda i september 2024 passerade cirka 5600 gående och 4300 cyklister sträckan per dygn. Bredden uppfyller inte de önskade måtten i stadens cykelplan och det är svårt för cyklister att mötas eller köra om på ett trafiksäkert sätt utan att behöva sänka

- Förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och minska trängseln för fotgängare och cyklister.
- Förebygga konflikter mellan fotgängare och cyklister.

Befintlig situation

Mellan Hantverkargatan och Kungsbro strand finns ett långsmalt parkområde som följer Klara sjö. Genom parken löper en gång- och cykelväg som är mellan 3,5 och 4,3 meter bred. Gående och cyklister separeras med en cirka 55 cm bred fris av smågatsten. Beläggningen utgörs av asfalt längs hela sträckan förutom ett cirka 80 meter långt avsnitt under Klarabergsviadukten som har betongplattor i både gång- och cykelbanan.

Det redan smala utrymmet begränsas ytterligare av ett antal bänkar och buskar som är placerade vid cykelbanans kant. Buskarna orsakar även siktproblem.



Figur 3 Gång- och cykelväg vid parkeringsplats

Cirka 60 meter in från Hantverkargatan ligger en parkeringsyta på den angränsande fastigheten Pilträdet 12. Längs parkeringen är gång- och cykelvägens utformning särskilt bristfällig. Parkeringen ligger i en innerkurva vilket gör att parkerade bilar försämrar sikten och gör det svårt för cyklister att se mötande cykeltrafik. Det finns även en hög kantsten som gör att cyklister behöver placera sig närmare gång- och cykelvägens mitt för att inte riskera att slå i pedalerna.

Närmast Hantverkargatan är cirka 120 kvadratmeter av parken hårdgjord och används för att underlätta parkering på den intilliggande fastigheten Pilträdet 12.



Figur 4 Parkmark som nyttjas för parkering

Under eftermiddagens rusningstid är trängseln påtaglig och variationen av olika trafikantgrupper stor med arbetspendling, motion, hundrastning och rekreation. De höga flödena av fotgängare och cyklister, i kombination med det otillräckliga utrymmet, orsakar trängsel, konflikter och framkomlighetsproblem för både fotgängare och cyklister.

I Yngve Larssons park har besökaren utsikt över inloppet till Klara sjö och mot Stadshuset. Parken fungerar som en av flera entréer till promenaden Kungsholmen runt som löper i vattennära läge runt hela ön. Mot Hantverkargatan avgränsas parken av flera stora fågelbärsträd och här finns även trappkoppling mot gatan. Att almarna tagits ned har fått stor påverkan på Yngve Larssons park då de ramade in parkrummet med grönska och avgränsade det från gång- och cykelvägen. Avsaknaden av träd gör att gräsytorerna i parken utsätts för torka och vistelsevärdena minskas avsevärt.



Figur 5 Yngve Larssons park

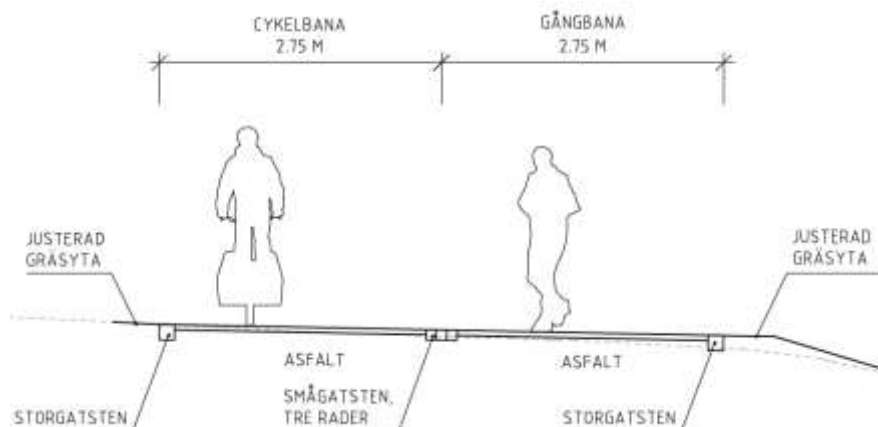
Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med Kungsholmens stadsdelsförvaltning. Micasa och fastighetskontoret äger intilliggande fastigheter och har informerats om projektet.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Den befintliga gång- och cykelvägen föreslås breddas från cirka 4 meter till cirka 5,5 meter som fördelas jämnt mellan gång- och cykeltrafik, enligt figur 7. Förbi parkeringen begränsas möjligheten till breddning av fastighetsgränser och träd med höga bevarandevärden vilket gör att breddningen lokalt blir mindre. Ytorna för gående och cyklister beläggs med asfalt och avgränsas med en fris bestående av tre rader smågatsten. Gränsen mot de intilliggande gräsyterna markeras med storgatsten. Förslaget är anpassat efter befintliga träd, parkstråket, konstruktioner och fastighetsgränser.



Figur 6 Föreslagen sektion

Breddningen av gång- och cykelvägen innebär att andelen hårdgjord yta ökar i parken. För att kompensera för det föreslås därför att parkrummet i anslutning till gång- och cykelvägen rustas upp. Bänkar som står utmed cykeldelen av vägen ersätts med nya soffor på platser som inte riskerar att komma i konflikt med cykeltrafiken. Buskar som skymmer sikten tas ned och ersätts på annan plats. Tre mindre pilträäd nära Klarabergsviadukten behöver tas ned för att möjliggöra breddningen och totalt cirka 18 nya träd planteras.

Entrén från Hantverkargatan byggs om för att välkomna besökare till parken med entréstolpar av granit och en bredare gång- och cykelväg kantad av nya perenn-, busk- och trädplanteringar. Den hårdgjorda ytan utmed Pilträdet 12 återförs till parken och förses med nya planteringsytor.

Åtgärderna i anslutning till gång- och cykelvägen påverkar Yngve Larssons park och det finns ett behov av att ta ett helhetsgrepp om parkrummet i samband med entreprenaden för gång- och cykelstråket. Kungsholmens stadsdelsförvaltning, som förvaltar parken, planerar därmed för att samtidigt kunna rusta upp parken med nya träd, planteringar och möbler.

Avvägningar

Föreslagen sektion för gång- och cykelbana

Möjligheterna att bredda gång- och cykelvägen ytterligare begränsas av befintliga träd, parkmiljön, konstruktioner och fastighetsgränser. I och med att flera stora träd tidigare behövt tas ned är de kvarvarande än mer värdefulla att behålla.

På grund av detta når den föreslagna breddningen av gång- och cykelvägen inte upp till cykelplanens mål och ger inte heller önskvärd bredd för gående. Åtgärderna innebär ändå en stor

förbättring för gående, cyklister och parkbesökare. Tryggheten och framkomligheten förbättras både för gående och för cyklister. Något förenklat ges utrymme för ytterligare en gående och en cyklist i bredd vilket kommer underlätta för gående och cyklister att mötas utan att inkräkta på varandras ytor. Bredden kommer även underlätta för cyklister som har lastcykel eller cykelkärra.

Separation av gående och cyklister

Gående och cyklister separeras av en fris bestående av tre rader smågatsten och ytan kantas av friser av storgatsten. Samma utformning finns sedan våren 2024 på sträckan mellan Pipersgatan och Kungsbron. Genom att föra in naturmaterial ges den bredare sektionen ett mer parkanpassat uttryck. Lösningen med smågatsten förekommer på angränsande sträckor längs Kungsholms strandstig och även i stråkets förlängning in i Solna. Gång- och cykelbanorna kommer att förses med återkommande vägmarkering som förtydligar uppdelningen. Förbättrade utrymmen och separation kommer att vara särskilt värdefullt nära stadshuset då fler turister och parkbesökare rör sig där.

Park och grönytor

Genom att tillföra nya bänkar, plantera ny växtlighet och nya träd utmed gång- och cykelvägen kommer vistelsevärden och gröna värden att stärkas i en centralt placerad park vid vatten. En mer tydligt grön parkentré skapas genom att återställa den hårdgjorda ytan vid entrén mot Hantverkargatan till grönyta med buskar och träd.

Genomföra breddning av gång- och cykelväg och stadsdelens parkåtgärder i samma entreprenad

Att hantera både gång- och cykelvägen och de intilliggande parkytorna inom samma projektering innebär att de olika funktionernas behov kan samordnas och att en långsiktig lösning kan åstadkommas.

Det kan även vara fördelaktigt att genomföra gång- och cykelåtgärder i samma entreprenad som stadsdelsförvaltningens planerade upprustning av Yngve Larssons park. Risken för gränsdragningsproblem minskar. Arbetena är delvis av liknande karaktär och ligger i direkt anslutning till varandra. Det kan även vara en fördel för de stockholmare som rör sig i och längs projektet att endast ha en entreprenör på plats.

Skyfall

Projektområdet ligger inte i ett riskområde för översvämning. Även om breddningen av gång- och cykelvägen medför att andelen hårdgjord yta ökar blir tillskottet av regnvatten marginellt. Projektområdet omges av parkmark och gränsar till Klara sjö, som naturligt kan ta emot regnvatten. Det bedöms därför inte motiverat att utföra skyfallsåtgärder inom ramarna för projektet.

Tillgänglighet

Stockholms stads program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är ett styrdokument som syftar till att skapa en stad där alla, oavsett funktionsförmåga, kan delta på lika villkor utan diskriminering. Projektet tar hänsyn till tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan röra sig, vistas i och använda miljön längs den aktuella sträckan.

Tidplan och genomförande**Tidplan**

Förslag till övergripande tidplan:

- Genomförandebeslut november 2025
- Upphandling vintern 2025–2026
- Genomförande 2026 – 2027

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

En preliminär produktionsplanering har genomförts. Arbetena bedöms pågå under ett år, beroende på hur stor del av optionen för stadsdelens parkåtgärder som faller ut. Projektområdet är långsmalt och begränsas av fastighetsgränser, konstruktioner och topografi. Därför kommer gång- och cykeltrafik behöva ledas om via intilliggande gatunät under stora delar av projektets genomförandetid. Allmän motorfordonstrafik och busstrafik på intilliggande gator påverkas inte av projektet.

Intressenthantering och kommunikation

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för de som rör sig längs denna del av Kungsholms strandstig. En kommunikationsplan med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov kommer att upprättas.

Ekonomi och finansiering**Investering**

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i oktober 2024. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering fram till genomförande om 3 mnkr. Projektets totala investeringsutgift

uppskattades till 32 mnkr. Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagna systemhandling. Den totala investeringsutgiften beräknas till 25 mnkr, varav 3 mnkr avser parkåtgärder som utförs åt Kungsholmens stadsdelsförvaltning. Det är en minskning om 7 mnkr jämfört med inriktningsbeslutet. En del av sänkningen beror på att omfattningen och gränsdragningen mellan gång- och cykelprojektet och parkåtgärderna justerats utifrån byggbarhet. Den tidigare kalkylens innehåll inklusive påslag på grund av osäkerheter i tidigt skede har nu kunnat minskas när projekteringen kommit längre. I inriktningsbeslut ingick en investeringsinkomst om 10,7 mnkr avseende parkåtgärder som vidarefaktureras till Kungsholmens stadsdelsförvaltning, den blir nu 3,3 mnkr. Trafikkontoret har 5,5 mnkr i beviljade medel för statlig medfinansiering för projektet via Länsplanen för infrastruktur.

Hittills har 2,5 mnkr förbrukats i projektet för utredning och projektering. Den prognostiserade utgiften för utredning och projektering för projektet bedöms till 3,6 mnkr. Kommande utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk och indexpåslag.

Under oktober och november 2025 genomförs ett mindre förberedande arbete där en murad plantering rivs på en plats där gång- och cykelvägen är som allra smalast. Kostnaden för detta uppskattas till 800 tkr med en beräknad inkomst om 400 tkr i statlig medfinansiering.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	3	1	4
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	1	4	5
Entreprenad		15	15
Index		1	1
Summa utgifter	4	21	25
Parkåtgärder Kungsholmens Sdf		-3	-3
Statlig medfinansiering		-6	-6
Index		-1	-1
Summa inkomster	0	-10	-10
Netto	4	11	15

Trafikkontoret
 Trafikplanering

Fleminggatan 4
 Box 8311
 104 20 Stockholm
 Telefon 08-508 26 067
 Växel 08-508 27 200
 bjorn.jerbic@stockholm.se
 trafikkontoret@stockholm.se
 Org nr 212000-0142
 start.stockholm

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelåtgärder och bedöms kunna inrymmas inom nämndens

långsiktiga investeringsplan för åren 2025 - 2027. Projektet har inga identifierade ej aktiverbara utgifter

Driftkostnader

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,2 mnkr från och med år 2028.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och nuvarande internränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Under 2025 och 2026 renoverar fastighetskontoret en byggnad inom Pilträdet 12 och nyttjar ytan fram till fastighetsgränsen för byggetablering. Det innebär att de av projektets åtgärder som ligger utmed fastighetsgränsen inte kan genomföras förrän fastighetskontorets arbeten är klara. Enligt fastighetskontorets tidplan ska byggnadsarbetena vara klara och ytorna avetablerade sommaren 2026. För att minska risken för att en eventuell försening av fastighetskontorets arbeten leder till förseningar av gång- och cykelprojektet kommer en etappindelning att föreskrivas i upphandlingen där den aktuella etappen ska genomföras i ett sent skede av projektet.

Då det tidigare legat industrier inom projektområdet finns risk för förorenad mark. Därför har ett extra riskpåslag gjorts.

Försenade materialleveranser är en generell risk som kan påverka tidplanen. Det är även risk att anbud som kommer in är höga på grund av rådande marknadsläge. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

Projektets kalkyl innehåller påslag för att ta höjd för dessa risker.

Slut

Bilagor

1. Illustrationsplan