

**Handläggare**  
Fredrik Molin**Till**  
Trafiknämnden  
2026-04-23

## Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan. Slutredovisning

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt  
Konstruktionsförstärkning av Kungsgatan

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefPeter Granström  
AvdelningschefAnnika Burström  
Enhetschef

### Sammanfattning

Trafikkontorets huvudsyfte och mål med projektet har varit att förstärka den konstruktion som ligger i Kungsgatan på sträckan mellan Sveavägen och Norrlandsgatan. I samband med förstärkningen har kontoret genomfört åtgärder för ökad gångvänlighet och bättre framkomlighet för kollektivtrafik, ny belysning vid broarna, fler cykelparkeringar, plantering av ett träd samt en konstnärlig utsmyckning av Regeringsgatans brovalv. På uppdrag av Stockholm vatten och Avfall har en ny dagvattenledning anlagts för att komplettera det befintliga dagvattensystemet. Samtliga mål och syften har genomförts enligt plan.

Projektet föregicks av utredningsbeslut i trafiknämnden 10 december 2018, inriktningsbeslut 14 november 2019, genomförandebeslut i trafiknämnd 21 augusti 2021 samt beslut i kommunfullmäktige den 29 november 2021.

Den uppskattade investeringsutgiften i genomförandebeslutet för projekt uppgick till 267 mnkr i 2020-års prisnivå, vilket motsvarar

**Trafikkontoret**  
InfrastrukturFlemingatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

300 mnkr i löpande priser. Den totala investeringsutgiften uppgick till 138,2 mnkr i 2020-års prisnivå, vilket motsvarar 183,5 mnkr i löpande priser. Avvikelsen förklaras huvudsakligen med att mindre del av budgeterade medel för säkerhetsåtgärder i projektet använts. Därtill har entreprenadkostnaderna och övriga identifierade projektrisker underskridit vad som budgeterats. Projektets inkomst för arbeten som utförts främst åt Stockholm Vatten och avfall AB blev ca 19,5 mnkr vilket inte låg med i ursprunglig budget.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

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

Kungsgatans underliggande konstruktioner var i behov av förstärkning och nytt tätskikt för att gatan skulle kunna fortsätta trafikeras.

Följande beslut har fattats i trafiknämnd och kommunfullmäktige.

- Utredningsbeslut 2018-12-10 i trafiknämnd (dnr T2018-02894).
- Inriktningsbeslut 2019-11-14 i trafiknämnd (dnr T2019-01269)
- Genomförandebeslut i trafiknämnden 2021-08-26 (dnr T2020-01490)
- Genomförandebeslut kommunfullmäktige 2021-11-29 (KS 2021/1103) till en beräknad utgift om 300 mnkr.



Figur 1. Arbetsområdets utbredning beläget på Norrmalm mellan Sveavägen och Norrlandsgatan

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

## Mål och syfte

Projektets huvudsakliga syfte var att förstärka konstruktionen under gatan så att den uppfyller dagens krav på bärighet. I samband med detta genomförde kontoret åtgärder för att förbättra gångvänligheten på sträckan samt åtgärder för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Projektet var 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 infrastrukturens system. Genom en renovering av konstruktionen har behovet av underhållsarbeten minskat, vilket i sin tur leder till minskad störning för trafikanter och verksamheter.

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

Under projektets gång framkom ett starkt önskemål från näringsidkarna i området om att entreprenaden skulle göra uppehåll under vintern, för att inte julhandeln skulle påverkas. Genom en optimering av produktionsplaneringen kunde kontoret tillgodose detta önskemål.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## Genomförd åtgärd

### Projektets innehåll

Konstruktionen under Kungsgatan har förstärkts och försetts med ett nytt tätskikt för att den ska klara dagens belastningskrav. I gatumiljön har gångbanan på södra sidan av gatan breddats med upp till en meter mellan Regeringsgatans bro och Norrlandsgatan. För att ytterligare förbättra gatumiljön och vistelsevärdet på Kungsgatan har samtliga oreglerade övergångsställen breddats till sju meter, hastighetssäkrats med ramper samt försetts med förlängda mittrefuger. Övergångsstället mellan broarna har flyttats längre österut för att bättre knyta an till Regeringsgatans trappor där många fotgängare vill korsa gatan.



Figur 2. Kungsgatan före ombyggnation, foto taget från Regeringsgatans bro österut mot Stureplan.



Figur 3. Kungsgatan efter ombyggnation, foto taget från Regeringsgatans bro österut mot Stureplan.

Trafikkontoret  
Infrastruktur

Flemingatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Nya platsbildningar med möblering av högre standard har skapats och ett träd har planterats. Antalet cykelparkeringar har utökats och dess placering anpassats för att minska felparkeringar. Markvärmeanläggningen har bytts ut på den södra sidan om gatan. Ny belysning har monterats för att belysa brosidorna. Under broarna har ny belysning tillkommit för att bidra till ökad trygghetskänsla. Fasadbelysningsarmaturerna är utbytta mot nya LED-armaturer. De linspända armaturerna på gatan har byggts om med LED-insatser för ökad livslängd och minskad energianvändning. Under Regeringsgatans bro har Stockholm konst försett brovalven med nya målningar.



Figur 4. Foto som visar brovalven under Regeringsgatans bro innan nytt konstverk målats.



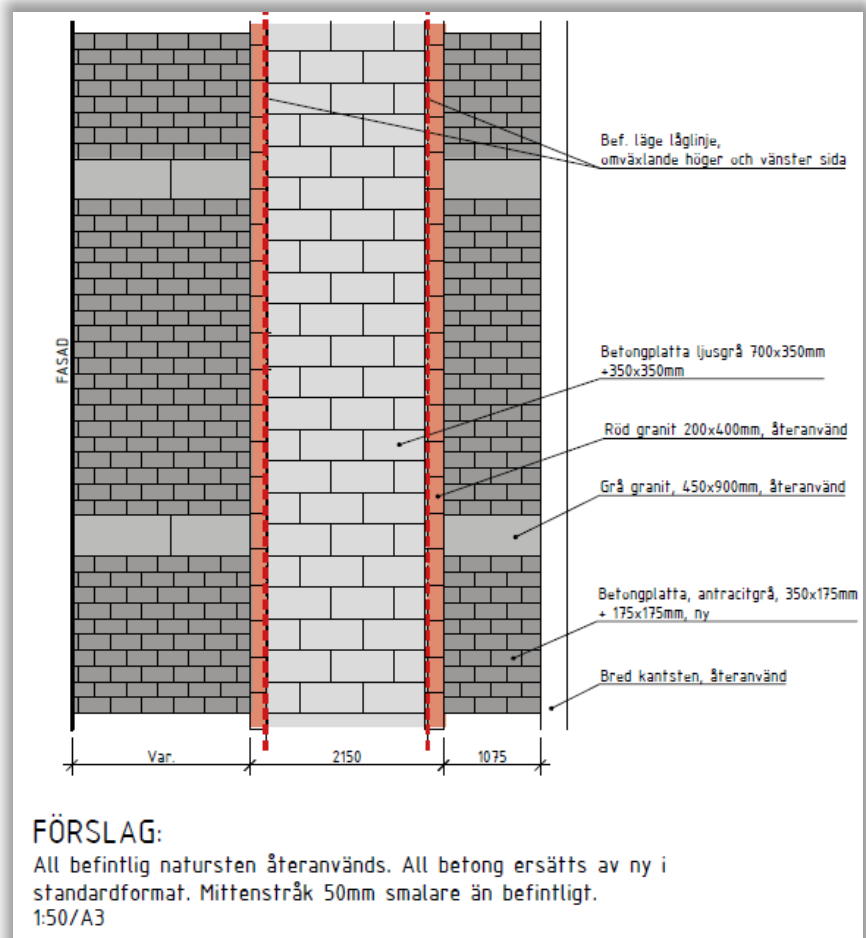
Figur 5. Foto som visar brovalven under Regeringsgatans bro efter nytt konstverk målats.

En ny dagvattenledning har förlagts i gatan för att komplettera det befintliga dagvattensystemet. I korsningen med Norrlandsgatan har ett tillkommande arbete utförts åt Stockholm Vatten och Avfall AB, där anslöts den nya dagvattenledningen mot huvuddagvattenledningen i Norrlandsgatan.

Kontoret planerade för att återställa beläggningen i gångstråket till befintlig utformning med återanvända plattor. Då några plattor var trasiga och i behov av att bytas ut har all betongmarksten ersatts med ny i standardformat. Beläggningen har dock anpassats utifrån befintlig utformning av beläggningen på den norra sidan. Mittenstråket är 50 mm smalare på den södra sidan än på den norra. Hela betongmarkstenar från södra sidan om gatan har sparats för att ersätta trasiga stenar på norra sidan gatan vid framtida behov. All granitsten som har demonterats har återanvänts i entreprenaden.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm



Figur 6. Del av förslagsritning som visar det nya ytskiktsmönstret på Kungsgatans södra sida

Busshållplatsen på den norra sidan av gatan har flyttats så att bussen når busskörfältet direkt när den lämnat hållplatsen. På södra sidan har busshållplatsen flyttats västerut efter önskemål från bussentreprenören. Detta för att undvika att busshållplatsen sammanfaller med den yta där taxibilar parkerar nattetid. Som en följd av detta har två lastplatser på den södra sidan slagits ihop till en längre lastplats. De två lastplatserna som tidigare placerades i fickor har höjts upp i nivå med gångbanan för att kunna nyttjas av fotgängare när inget fordon angör platsen.

Trafikkontoret  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm



Figur 7. Kungsgatan från Regeringsgatans bro i riktning mot Sveavägen innan ombyggnation.



Figur 8. Kungsgatan från Regeringsgatans bro i riktning västerut mot Sveavägen efter ombyggnation.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Flemingatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm

Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

## Måluppfyllelse och konsekvenser

Projektet syftade till att förstärka konstruktionen under gatan för att uppfylla dagens krav på bärighet vilket är utfört. Vidare var ett mål för projektet att förbättra gångvänligheten på sträckan samt att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. För att utvärdera ombyggnationens effekter för gående genomfördes en förstudie 2019 och en efterstudie 2025. Resultatet visar att den generella trängselsituationen har förbättrats både på norra och södra sidan med undantag för en punkt på den södra sidan öster om Regeringsgatans bro där ny möblering har tillkommit.

Kollektivtrafiken har fått en bättre framkomlighet då busshållplatsen på den norra sidan av gatan fått ett nytt läge som ligger i direkt anslutning till busskörfältet.

Framkomligheten för cykel är oförändrad efter projektet, men möjligheten att parkera cyklar har förbättrats. Med fler parkeringsställ på väl genomtänkta platser har risken minskat för felparkerade cyklar. Därmed har tillgängligheten förbättrats för personer med nedsatt syn- och rörelseförmåga.

Bilkörfälten har blivit smalare på sträckor längs med busskörfält. Biltrafikens framkomlighet har dock inte påverkats och tung trafik kan fortsatt trafikera Kungsgatan.

Kontoret bedömer inte att angöring och varuleveranser har påverkats nämnvärt av den nya gatuutformningen. Där två lastplatser har slagits ihop till en på den södra sidan blir den totala längden två meter kortare. Vissa verksamheter har i och med detta fått längre till närmaste lastplats. I det har fallet har dock stombussens förbättrade framkomlighet prioriterats högre.

## Tidplan och genomförande

### Tidplan

Entreprenaden startade som planerat i mars 2023 och arbetena var enligt plan färdigställda inför gatans återinvigning den 11 juni 2025.

Projektet har bestått av sju konstruktionsförstärkningsetapper och ytterligare några mindre etapper för justering av den norra sidans gångbana samt montering av refuger. Vid tiden för genomförandebeslutet planerades etapperna för konstruktionsförstärkningen att bedrivas i följd med start från Norrlandsgatan och därefter fortsätta i riktning mot Sveavägen.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Genom en fördjupad analys av produktionsplaneringen under detaljprojekteringen konstaterade kontoret att det var möjligt att driva flera etapper parallellt. Detta skapade utrymme för ett årligt vinteruppehåll (december – februari), vilket tillgodosåg handels önskemål om att främja julhandeln samtidigt som det effektiviserar entreprenaden.

### Produktion och trafik under byggtiden

Entreprenaden har bedrivits i etapper. Etappindelningen framgår av figur 9 och 10 nedan. Entreprenaden startade våren 2023 med etapp 1 och 4, därefter utfördes även etapp 7 och delar av etapp 8 under året. Efter vinteruppehållet startade entreprenaden igång på nytt 2024 med etapp 2 och 5, därefter följde etapp 3 och 6 samt ytterligare några delar av etapp 9. År 2025 har sista etappen 8H på norra sidan utförts, refuger har monterats och gatan har asfalterats och försetts med linjemålning.



Figur 9. Bild som visar entreprenadens etappindelningar.



Figur 10. Bild som visar entreprenadens etappindelningar.

Konstruktionsetapperna har i sin tur varit indelade i ett gatuskede för konstruktionsåtgärder som följts av ett fasadskede för omläggning av markvärme och justering av möblering. Arbetet med läggning av markvärme utfördes främst nattetid då entréer till verksamheter var stängda.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
traffikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm



Figur 11. Bild visar produktionen under utförande av skedet närmast fasaden. Samtliga entréer har haft full tillgänglighet under hela entreprenaden.

Buss, taxi och leveranser har kunnat gå i båda riktningarna förbi arbetsplatsen. Även biltrafik har kunnat passera i båda riktningarna, om än med begränsad framkomlighet. Vid tiden för genomförandebeslutet bedömde kontoret att på vissa delar skulle det bli aktuellt med skyttelsignal. Skyttelsignalen har dock inte blivit aktuell under entreprenaden då det vid närmare studier bedömdes påverka trafikflödet i för stor utsträckning. För att möjliggöra dubbelriktad trafik vid samtliga arbetsområden samt skapa en god arbetsmiljö togs del av norra gångbanan i anspråk för att göra en tillfällig väg, gångbanan har varit tillgänglig för fotgängare under entreprenadtiden. Vid tiden för genomförandebeslutet bedömde kontoret även att det under vissa kortare perioder skulle vara aktuellt för biltrafiken att behöva ta en alternativ väg genom city. Detta har dock inte varit aktuellt för de planerade arbetena i projektet, trafiken har hela entreprenadtiden kunnat köra på Kungsgatan.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

**Intressenthantering och kommunikation**

Projektet har berört många intressenter under byggtiden då Kungsgatan är en viktig del av citykärnan. Information har gått ut både till gående, cyklister, biltrafik, kollektivtrafik och leverans- trafik som nyttjar gatan via skyltar, hemsida och nyhetsbrev. Information har även gått ut till verksamheter, restauranger och

handel via personliga möten med projektets centrumsamordnare, brevutskick och infobrev. Fastighetsägare längs med projektområdet har fått information löpande om projektet både under planeringen och genomförandet på möten via city i samverkan och individuella möten med respektive fastighetsägare.

Påverkansplaner som redogör för vilka arbeten som skulle pågå inom respektive etapp och arbetenas bedömda störningar på omgivningen, framförallt i form av buller, har skickats ut veckovis till fastighetsägare, boende och verksamheter.

## Ekonomi och finansiering

### Investering

I kalkylen som låg till grund för genomförandebeslutet 2021 beräknades projektets totala utgifter uppgå till 267 mnkr i 2020-års prisnivå vilket motsvarar 300 mnkr i löpande priser. Detta var en ökning från inriktningsbeslutet om ca 30–50 mnkr på grund av ökade förväntade utgifter för säkerhetsåtgärder i samband med entreprenad samt ökad beräknad risk i projektet. Projektet har finansierats inom trafiknämndens långsiktiga investeringsram och är genomfört inom stadens program för stora reinvesteringar.

Investeringsutgiften för projektet blev 138,2 mnkr i 2020-års prisnivå, vilket motsvarar 183,5 mnkr i löpande priser.

I nedanstående tabell redovisas projektets ekonomi i fasta priser i prisnivå 2020.

Fast prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall i 2020-års prisnivå (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	21,0	15,2	-5,8
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	67,0	24,9	-42,1
Entreprenad	179,0	112,4	-66,6
<b>Summa utgifter</b>	<b>267,0</b>	<b>152,5</b>	<b>-114,5</b>
Inkomst Stokab	0,0	-0,3	-0,3
Inkomst Stockholm Vatten AB	0,0	-14,0	-14,0
<b>Summa inkomster</b>	<b>0,0</b>	<b>-14,3</b>	<b>-14,3</b>
<b>Netto</b>	<b>267,0</b>	<b>138,2</b>	<b>-128,8</b>

Tabell 1. Fast prisnivå 2020.

Projektets utfall i löpande priser blev 203,0 mnkr brutto, vilket är 97 mnkr lägre än det beslutade beloppet. Utöver detta föll inkomster ut

från Stockholm Vatten AB och Stokab som inte var medräknade i beslutet.

Löpande prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	21,0	16,7	-4,3
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	67,0	32,6	-34,4
Entreprenad	179,0	153,7	-25,3
Index	33,0	-	-33,0
<b>Summa utgifter</b>	<b>300,0</b>	<b>203,0</b>	<b>-97,0</b>
Inkomst Stokab	0,0	-0,4	-0,4
Inkomst Stockholm Vatten AB	0,0	-19,1	-19,1
<b>Summa inkomster</b>	<b>0,0</b>	<b>-19,5</b>	<b>-19,5</b>
<b>Netto</b>	<b>300,0</b>	<b>183,5</b>	<b>-116,5</b>

Tabell 2. Löpande prisnivå. Indexkostnaden ingår i entreprenadkostnaden och har inte redovisats separat.

## Kommentarer till projektets utgifter

### Utredning och projektering

Utgifterna har minskat med 5,8 mnkr jämfört med genomförandebeslutet i 2020 års prisnivå. Den främsta orsaken är att risk för omtag vid projekteringen ej fallit ut.

### Byggaktörskostnader inklusive byggledning och risk

Utgifterna blev lägre än budget med 42,1 mnkr i fasta priser. Minskningen beror främst på reducerade behov av säkerhetsåtgärder under byggtiden samt att identifierade risker med försenad byggstart på grund av akut avstängning i väntan på åtgärd, arbete i en tekniskt komplicerad miljö med många verksamheter och högt trafikflöde inte fallit ut.

### Entreprenad

Utgifterna blev 66,6 mnkr lägre än vad som budgeterats i beslut. Minskningen kan huvudsakligen hänföras till lägre säkerhetskostnader, att entreprenaden har genomförts utan tillkommande komplikationer samt att indexkostnader inte fallit ut i den omfattning som antogs i beslutet.

## Kommentarer till projektets inkomster

### Arbete åt ledningsdragande bolag

Inkomsten avser arbeten som utförts åt Stockholm Vatten AB om 14,0 mnkr i fasta priser men även ett mindre arbete åt Stokab om

0,3 mnkr. Inkomsten ingick inte i budgeten för genomförandebeslutet, eftersom åtgärderna tillkom i efterhand.

### **Driftkostnader**

Projektet har inte medfört några nämnvärda ökade kostnader för drift och underhåll.

Projektet medför ökade kapitalkostnader om 13,7 mnkr från och med 2025. Kapitalkostnaderna avser avskrivningar med en genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och en internränta om 2,8 procent och minskar succesivt i och med gjorda avskrivningar.

### **Risk/Osäkerhet**

Den huvudsakliga risken som identifierades för projektet inför genomförandebeslut var en försenad byggstart på grund av konstruktionens bristande bärighet, vilket kontoret befarade kunde leda till akut avstängning av ovanliggande körfält eller i värsta fall att konstruktionen skulle haverera i väntan på åtgärd. Entreprenaden kunde dock starta som planerat kvartal 1, 2023. En annan risk som identifierats inför genomförandebeslutet var ett tekniskt komplext genomförande på grund av att entreprenaden skulle genomföras invid många verksamheter och högt trafikflöde. Kontoret hanterade denna risk genom en genomarbetad produktionsplanering och riktade kommunikationsinsatser.

### **Lärdomar**

#### **Projektering/produktionsplanering**

Under projekteringsfasen genomförde kontoret en brandutredning som resulterade i anpassningar av brand- och utrymningsmöjligheter för tre fastigheter. Denna tidiga hantering av dessa frågor skapade goda förutsättningar för entreprenaden och innebar att inga oförutsedda störningar kopplade till brandutrymningsfrågor uppstod under byggskedet.

Inför anbudsgivandet tydliggjorde kontoret den etappindelning som markentreprenören skulle följa, vilket gjorde det möjligt för fastighetsägare och berörda verksamheter att i ett tidigt skede få information om arbetenas genomförande och påverkan. Detta resulterade i en mer effektiv planering av arbeten i anslutning till fasader och entréer och bidrog till att påverkan till fastigheterna kunde begränsas. För att reducera den totala byggtiden bedrevs entreprenaden parallellt i minst två etapper samtidigt. Etapperna hölls åtskilda för att säkerhetsställa tillgänglighet och möjliggöra leveranser till fastigheternas verksamheter under hela byggtiden

### Kommunikation

Projektet har informerat fastighetsägare och verksamheter i god tid innan byggstart samt gett löpande information under projektets gång. Erfarenheterna från kontorets sätt att arbeta med kommunikation i projektet har varit mycket goda och sannolikt minskat risken för eventuella skadeståndskrav från verksamheter och fastighetsägare.

### Slut

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
fredrik.molin@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm