

**Handläggare**  
Jevgenija Palin  
08-508 26 209

**Till**  
Trafiknämnden  
2026-05-21

## Breddad cykelbana på Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata. Genomförandebeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Breddad cykelbana på Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata till en investeringsutgift om ca 36 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Sara Bergendorf  
Avdelningschef

Kristofer Rogers  
Biträdande enhetschef

### Sammanfattning

Norr Mälarstrand är utpekad som primärt cykelstråk i stadens cykelplan. Den utgör en viktig länk för cykeltrafiken mellan city och västerort men även för cykeltrafik till och från Västerbron, Essingeöarna och de västra delarna av Kungsholmen. Cykelinfrastrukturen längs Norr Mälarstrand består av en dubbelriktad cykelbana, som är separerad både från gång- och motorfordonstrafiken. Den västra delen av cykelstråket förbättrades 2018 men den östra delen mellan Kungsholms torg och Stadshuset

Trafikkontoret  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 209  
Växel 08-508 27 200  
jevgenija.palin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

har fortfarande lägre standard. Förslaget är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att anlägga bredare cykelbanor mellan Kungsholms torg och Samuel Owens gata. Den dubbelriktade cykelbanan föreslås att breddas till 4,5–5 meter för att uppnå standard för primära cykelstråk med höga flöden enligt stadens cykelplan. Entreprenaden förväntas starta och slutföras under 2027. Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projektet till en investeringsutgift om 36 mnkr.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

Stockholms stad har som ambition att bli en av Europas ledande cykelstäder. I stadens cykelplan *Cykelstaden* från 2022 anges att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Detta ställer krav på god infrastruktur för cyklister.

Norr Mälarstrand är utpekat som ett primärt cykelstråk i stadens cykelplan och utgör en viktig länk mellan city och västerort, samt till Västerbron, Essingeöarna och västra Kungsholmen. Sträckan ingår i det övergripande cykelvägnätet som ska vara till för alla. Bredd och standard ska möjliggöra för cyklister att kunna ta sig fram i olika takt och med olika förutsättningar och ändå känna sig trygga och säkra. De primära stråken ska kännetecknas av breda cykelbanor eller cykelfält med bra framkomlighet. Det primära nätet skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadens stadsdelar.



Figur 1. Bild hämtad från Stockholms stads cykelplan. Primärt stråk markerat i rött och huvudstråk markerat i blått. Studerad sträcka av Norr Mälarstrand är markerad med svart.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 209  
Växel 08-508 27 200  
jevgenija.palin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Den västra delen av Norr Mälärstrand (Gjörwellsgatan–Kungsholmstorg) uppgraderades 2018 och har hög standard med en 4,5 m bred cykelbana, medan den östra delen mot Stadshuset har lägre standard. Ett sammanhängande högkvalitativt stråk skulle förbättra framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten för cykeltrafiken.



Figur 2. Kartbild som visar studerad sträcka av Norr Mälärstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata (svart figur) och i grön figur visas den tidigare åtgärdade sträckan.

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafikkommittén i uppdrag att mellan åren 2023–2026 investera 900 mkr i framkomlighet för cykel. I april 2024 fattade trafikkommittén ett utredningsbeslut med tillhörande projektdirektiv som beskrev hur satsningen planerades att genomföras samt hur rapporteringen och uppföljningen av det ekonomiska utfallet skulle följas upp. Här beslutades bland annat att en ambition för perioden var att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. Även fortsättningsvis skulle ett huvudsakligt fokus vara på det primära nätet för cykel där det fortsatt finns ett behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

I linje med utredningsbeslutet med fokus på primära cykelstråk och att skapa ett framkomligt cykelvägnät av hög standard fattade trafikkommittén ett inriktningsbeslut för projektet 2024-06-13.

### Mål och syfte

När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med stadens

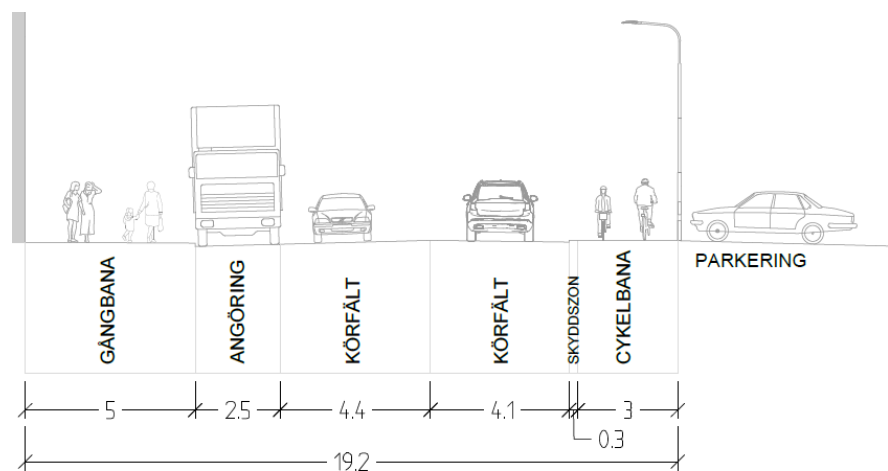
**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

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

framkomlighetsstrategi behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att anlägga bredare cykelbanor.

### Befintlig situation

Den studerade sträckan av Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata är cirka 500 meter lång. Gatan är dubbelriktad med ett körfält i vardera riktningen. På norra sidan finns en gångbana och längsgående parkering, och på södra sidan en dubbelriktad cykelbana (2,5–3,0 meter bred) som är separerad från både gång- och biltrafik. Längs kajen vid Riddarfjärden finns även ett välanvänt gångstråk.



Figur 3. Befintlig situation, Kungsholmstorg – Samuel Owens gata.

Trafikmätningar från 2023 visar cirka 5 500 cyklister/dygn, 1 200 fotgängare/dygn på norra gångbanan och 2 500 fotgängare/dygn längs kajen. Biltrafiken uppgår till cirka 8 500 fordon/dygn och hastighetsgränsen är 40 km/h. Ingen reguljär busstrafik finns, men turistbussar trafikerar sträckan framförallt under sommartid.

Parkering finns längs norra sidan (taxa 3, avgift kl. 7–19), inklusive tre bussparkeringar med säsongsbetonad efterfrågan. Även längs kajen på södra sidan finns parkering, avskild från cykelbanan med räcke.

Mellan 2018 och juni 2023 rapporterades 13 personskadeolyckor, varav nio involverade cyklister. Belysning finns längs hela sträckan och trädbeståndet består främst av kaskadpilar placerade mellan parkering och kajstråk.

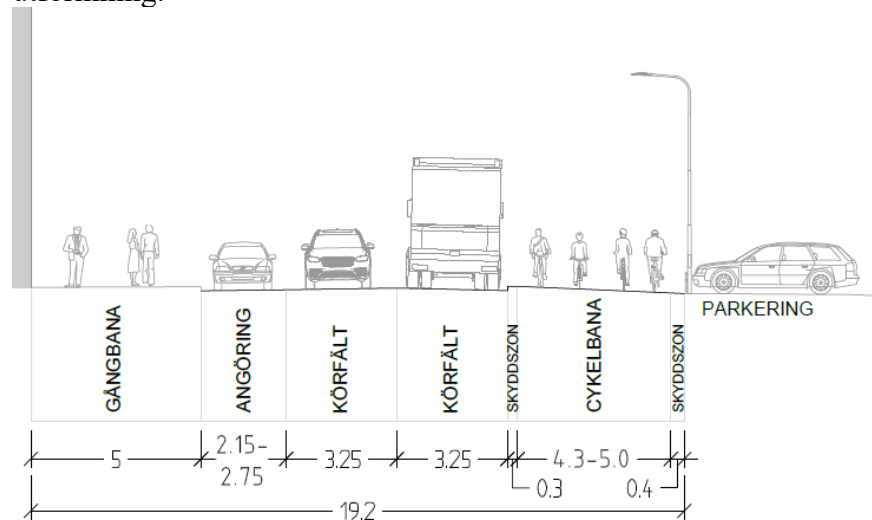
## Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningen på Kungsholmen.

## Åtgärdsförslag

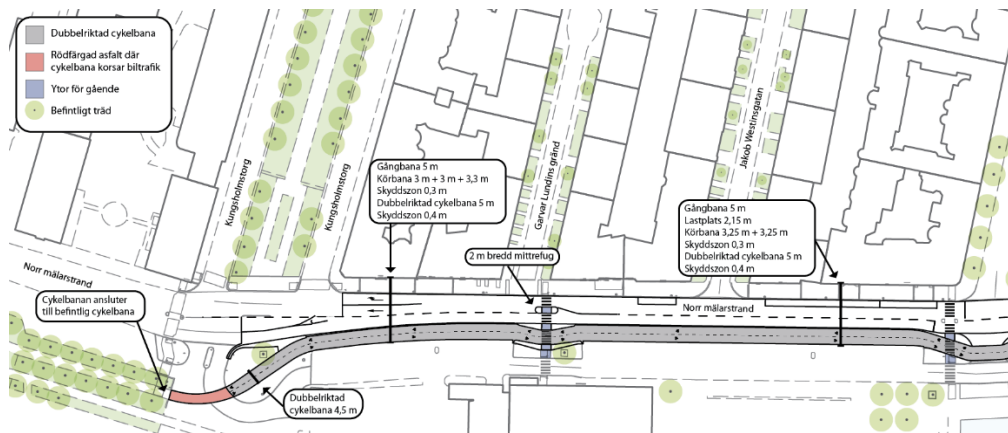
### Projektets innehåll

Den dubbelriktade cykelbanan föreslås att breddas för att uppnå standard för primära cykelstråk med höga flöden, enligt Stockholms stads cykelplan. Nedanstående sektion illustrerar föreslagen utformning.



Figur 4. Föreslagen utformning, Kungsholmstorg – Samuel Owens gata.

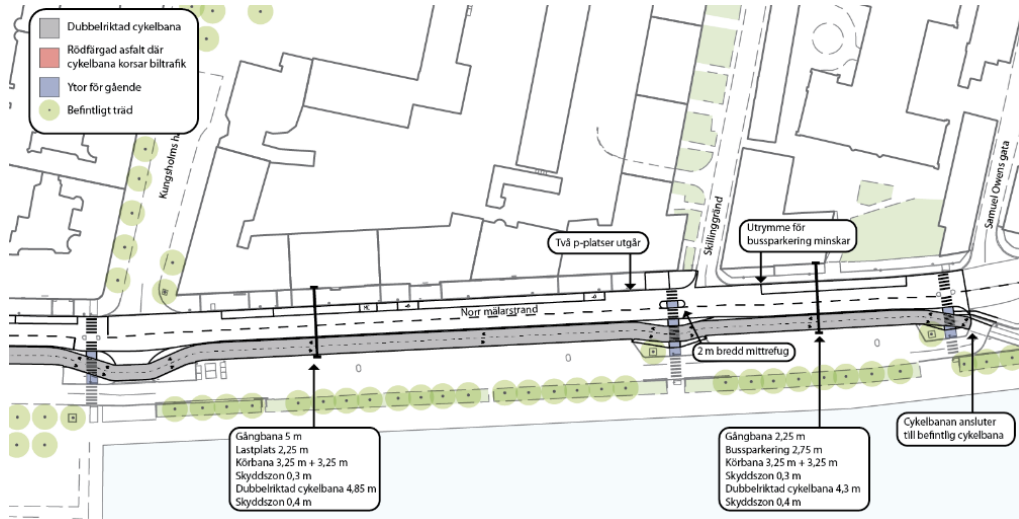
Den dubbelriktade cykelbanan föreslås breddas från 3,0 till 5,0 meter mellan Kungsholmstorg och Skillingegränd (se figur 5). I inriktningsbeslutet föreslogs att cykelbanan skulle breddas till 4,5 meter men behovet av skyddsavstånd till en renoverad gasledning som löper parallellt har gjort att cykelbanan behöver breddas ytterligare 0,5 meter för att undvika att den nya kantstenslinjen hamnar över gasledningen. Körbanan minskas från ca 8,5 till 6,5 meter, antalet körfält behålls.



Figur 5. Föreslagen utformning mellan Kungsholmstorg och Kungsholms hamnplan.

Den breddade cykelbanan medför att två längsgående parkeringsplatser norr om gatan utgår väster om Skillingegränd.

Efter Skillingegränd minskas cykelbanans bred till 4,3 meter för att behålla 2 bussparkeringsplatser norr om gatan (se figur 6).



Figur 6. Föreslagen utformning mellan Kungsholms hamnplan och Samuel Owens gata.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 209  
Växel 08-508 27 200  
jevgenija.palin@stockholm.se  
traffikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm



Figur 7. Perspektivbild på breddad cykelbana längs Norr Mälärstrand.

### **Konsekvenser och avvägningar**

Den breddade cykelbanan med tillhörande skyddszoner mot körfält och räcke kommer att leda till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister längs sträckan.

För att möjliggöra den breddade cykelbanan tas yta från körbanan. Körbanan kommer att bli smalare än idag, vilket kan påverka hastigheten för biltrafiken men bedömningen är att det inte kommer att påverka biltrafikens framkomlighet i någon större utsträckning.

En breddning av cykelbanan innebär att en bussparkering av de 17 som finns runt stadshuset behöver tas bort. Behovet av bussparkeringar varierar, med hög efterfrågan under sommar och evenemang, men lägre i övrigt. Den parkeringsplats som föreslås tas bort ligger längst från stadshuset och nyttjas i lägre grad än de övriga eftersom bussar inte kan vända i närheten.

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning, men kan konstatera att det inte finns någon skyfallsproblematik.

Projektet beaktar tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig säkert när de korsar gatan. Cyklisternas framkomlighet och tillgänglighet ökas

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 209  
Växel 08-508 27 200  
jevgenija.palin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

med den breddade cykelbanan. Cyklisterna får möjlighet att cykla om andra cyklister när det finns behov.

## Tidplan och genomförande

### Tidplan

- Genomförandebeslut TN: maj 2026
- Detaljprojektering: 2026
- Upphandling: hösten 2026
- Entreprenad: 2027

### Trafik under byggtiden

Trafiken kommer att påverkas under byggtiden. Under detaljprojekteringskedet kommer skedesplaner att tas fram för att beakta framkomlighet för gående, cyklister och motorfordon under byggtiden.

### Ekonomi

#### Investering

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till 36 mnkr, vilket baseras på framtagen utgiftskalkyl av föreslagen systemhandling. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Projektets totala utgift i inriktningsbeslutet beräknades till 48 mnkr. Ledningssamordningen under programskedet gjordes översiktligt. Den framtagna systemhandlingen är relativt detaljerad och kompletterande utredningar har genomförts, vilket har minskat riskerna i genomförandefasen. Därför minskas detaljeringspåslaget från 100 till 50 % och riskpåslaget från 30 till 20 %. Detta gör att projektets utgift minskas med 12 mnkr.

Trafikkontoret kommer att betala en ersättning till Stockholms Gasnät på ca 1 mnkr, då projektet medför att serviceledningar i tre punkter måste förlängas och kopplas till den nya gasledningen. Syftet är att upprätthålla kravet för det minsta avståndet på 0,3 m mellan vattenbrunnar och den nya gasledningen.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 209  
Växel 08-508 27 200  
jevgenija.palin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1,7	1,5	3,2

Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	0,9	6,8	7,7
Entreprenad		22,8	28,8
Index		1,6	1,6
<b>Summa utgifter</b>	<b>2,6</b>	<b>32,7</b>	<b>35,3</b>
<b>Summa inkomster</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Netto</b>	<b>2,6</b>	<b>32,7</b>	<b>35,3</b>

Trafikkontoret strävar efter att genomföra åtgärderna på Norr Mälärstrand helt eller delvis som en eldriven entreprenad, för att bidra till stadens mål om att vara en fossilfri organisation år 2030. En entreprenad som genomförs elektrifierat minskar koldioxidutsläppen och förbättrar luftkvalitet, bullernivåer och arbetsmiljön lokalt. En elektrifierad entreprenad innebär att nya maskiner och fordon används, vilket kan medföra högre entreprenadkostnad. Trafikkontoret har tagit höjd för denna kostnadsökning i projektets investeringsutgift. Om trafikkontoret får indikationer om att detta kan innebära alltför stor påverkan på projektets tidplan eller ekonomi, kan kontoret istället handla upp och genomföra entreprenaden som en traditionell entreprenad.

Projektets totala investeringsutgift bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Projektet har inga identifierade ej aktiverbara utgifter.

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering.

### Driftkostnader

Kontoret beräknar att driftkostnaderna kommer vara i stort sett oförändrade till följd av de föreslagna åtgärderna.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader på sammanlagt cirka 2,8 mnkr per år från och med år 2028. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### Risk/Osäkerhet

En riskanalys har utförts i projektet och nedan följer en beskrivning av de viktigaste riskerna som identifierats.

Arbetena kommer att medföra trafikstörningar under byggtiden. Norr Mälärstrand är en relativt högtrafikerad gata utan

stombusstrafik, men trafikeras av turistbussar under högsäsong. Under detaljprojekteringen kommer en produktionsplan att tas fram för att minimera störningar, inklusive säker omledning av cykeltrafik. Kommunikationsinsatser informerar trafikanter om eventuella omledningar och avstängningar.

Projektets tidplan kan påverkas på grund av få aktörer i upphandlingsprocessen, höga priser eller överklaganden. Under entreprenaden kan fler etapper tillkomma än vad som angavs i den tidiga produktionsplaneringen. Även detta kan påverka projektets tidplan.

Vissa osäkerheter kan finnas i befintliga ledningars exakta placering. Detta innebär att det kan krävas fler justeringar av befintliga ledningar än vad som förutsetts. Kontoret har tagit höjd för dessa osäkerheter i kalkylen med ett riskpåslag.

Avsmalningen av körbanan innebär att gatans höjdrygg måste flyttas. Detta medför att tvärlutningen i det norra körfältet ibland uppgår till 7 %. Projektet undersöker möjligheten att sänka gatan på vissa sträckor. Risken har beaktats i kalkylen.

Markföroreningar har upptäckts i parkeringsytan nära bensinstation, vilket tyder på att de även kan finnas i gatan. Projektet har beaktat denna risk genom ett riskpåslag i kalkylen.

Det osäkra världsläget och de stora kostnadsökningar som skett under de senaste åren utgör också en risk. Trafikkontoret har tagit höjd för vissa fortsatta kostnadsökningar i kalkylen.

## Slut

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 209  
Växel 08-508 27 200  
jevgenija.palin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm