

## **Genomförandebeslut för projekt Utveckling av Karlbergskanalens strandpromenad**

Hemställan från Kungsholmens stadsdelsnämnd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kungsholmens stadsdelsnämnd medges rätt att genomföra projekt Utveckling av Karlbergskanalens strandpromenad till en utgift om 72 mnkr.
2. Utgifterna för 2026 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2027.

### **Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

#### **Sammanfattning av ärendet**

Kungsholmens stadsdelsnämnd har sedan en tid tillbaka konstaterat att strandpromenaden utmed Karlbergskanalen är i behov av upprustning och utveckling. Det finns ett behov av att bredda gångbanan och förbättra framkomligheten. Flera geotekniska utredningar har genomförts och stabilitetsproblem har konstaterats längs delar av sträckan. På vissa delsträckor krävs större åtgärder för att förbättra markstabiliteten eller framkomligheten, på andra delar föreslås åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden och skapa attraktivare miljöer att vistas i.

Den 19 februari 2026 beslutade Kungsholmens stadsdelsnämnd om ett förslag till genomförande av projekt *Utveckling av Karlbergskanalens strandpromenad*. Då projektet föreslås få en budget som överstiger 50 mnkr är det kommunfullmäktige som fattar beslut i frågan.

#### **Beredning**

Ärendet har initierats av Kungsholmens stadsdelsnämnd och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att nämndens förslag är i linje med kommunfullmäktiges budget för 2026 och att projektet bidrar till att uppfylla det av kommunfullmäktige beslutade inriktningsmålet om ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning. Stadsledningskontoret anser att det är av största vikt att

kostnadskontrollen i projektet ges hög prioritet, så att inga ytterligare oförutsedda utgifter uppkommer och ser mycket positivt på att nämnden har för avsikt att ansöka om statligt bidrag med avseende på förebyggande åtgärder mot naturolyckor.

#### Föredragande borgarrådets synpunkter

Strandpromenaden utmed Karlbergskanalen är i behov av upprustning och utveckling. Utrymmet mellan kanalen och fastigheterna söder om strandpromenaden är begränsat och slänterna ner mot vattnet är branta. Det finns goda skäl att vidta åtgärder för att rusta upp den berörda platsen, inte minst på grund av den pågående och kommande stadsutvecklingen i Stadshagen. Jag ser därför positivt på förslaget att öka tillgängligheten till promenadstråket och att förbättra den biologiska mångfalden på både land och i vattnet, samtidigt som risken för erosion minskas genom förstärkningsåtgärder i strandlinjen och vid skyfallsvägar.

Jag vill dock betona vikten av att projekt har en noggrann kostnadskontroll för att säkerställa att budgeten hålls och att inga ytterligare oförutsedda utgifter uppkommer.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Strandpromenaden utmed Karlbergskanalen är ett välanvänt stråk och del av den populära slingan Kungsholmen runt. Moderaterna ser därför positivt på att göra promenaden mer gångvänlig, i enlighet med vad som föreslås i projektet.

Vi kan dock konstatera att projektet har fördyrats kraftigt. Den initiala programkostnaden som redovisades var på 48 miljoner, som justerades till 60 miljoner, men som nu vid genomförandet beräknas till 72 miljoner. Moderaterna ser mycket allvarligt på den kraftiga fördyringen, särskilt som staden redan har en mycket stor investeringsvolym, som i betydande grad finansieras genom ökad upplåning. Under S-styret ökar stadens skuldsättning snabbt, vilket leder till att pengar går till att betala ränta på lånen, i stället för nödvändiga satsningar på kärnverksamheten. Vi vill därför understryka vikten av en strikt kostnadskontroll i genomförandet av projektet.

Avslutningsvis noterar vi att projektet medför kostnadsökningar för drift och underhåll, framförallt snöröjning. Med anledning av hur illa snöröjningen har skötts av S-styret under mandatperioden vill vi redan nu betona att detta behöver prioriteras när projektet är genomfört.

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

Stockholm den 13 maj 2026

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Särskilt uttalande** av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Nilsson (alla M), Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

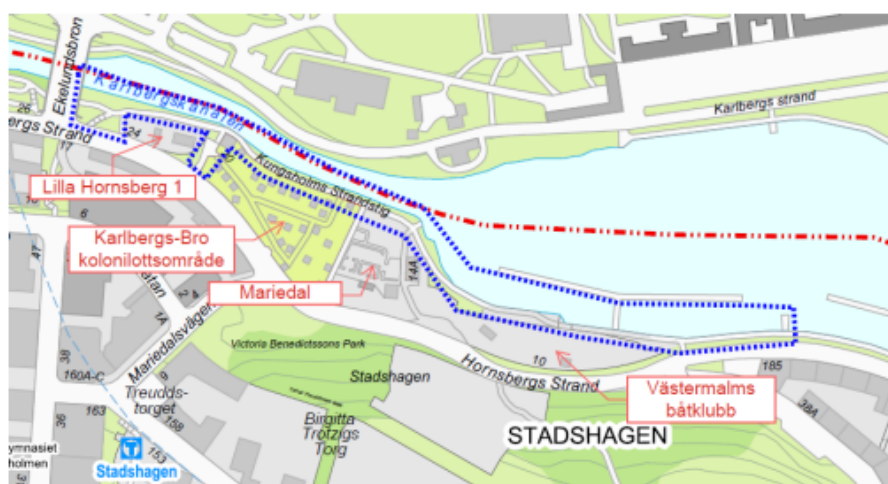
**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Kungsholmens stadsdelsnämnd har sedan en tid tillbaka konstaterat att strandpromenaden utmed Karlbergskanalen är i behov av upprustning och utveckling. Utrymmet mellan kanalen och fastigheterna söder om strandpromenaden är begränsat och slänterna ner mot vattnet är branta. Gångbanan är smal på långa partier och det finns ett behov av att bredda gångbanan och förbättra framkomligheten. Risk för skred förekommer längs delar av sträckan och markstabiliserande åtgärder måste vidtas innan andra åtgärder för en gångvänligare promenad kan genomföras. Flera geotekniska utredningar har genomförts och stabilitetsproblem har konstaterats på fyra sträckor, där marken inte når upp till erforderligssäkerhetsfaktor för markstabilitet.

I september 2024 fattade stadsdelsnämnden beslut om ett *Program för Karlbergskanalen strandpromenad*, med en bedömd utgift om 48 mnkr. Därefter har systemhandlingsprojektering genomförts. I november 2025 fattade nämnden ett inriktningsbeslut, som befäste intentionerna från programmet men som också redovisade en del justeringar. I inriktningsbeslutet bedömde nämnden att projektets utgifter hade ökat till 60 miljoner, trots att omfattningen av tryckbanken minskat och att nya flytbryggor vid Västermalms båtklubb utgått.

Projektområdet sträcker sig från Ekelundsbron i väster till Västermalms båtklubb i öster, se karta nedan.



Det är för nämndens del ett ovanligt komplext parkprojekt med de svåra geotekniska förutsättningarna, ledningar i mark, närliggande fastigheter, småbåtshamn och markföroreningar. Nämnden föreslår att en rad åtgärder genomförs, vilka beskrivs med hög detaljeringsnivå. Åtgärderna är avstämda med berörda intressenter, såsom ledningsägare, exploateringsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt Västermalms båtklubb och kolonilottsforeningen Karlbergs-Bro. På vissa delsträckor krävs större åtgärder för att förbättra markstabiliteten eller framkomligheten, på andra delar föreslås åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden och skapa attraktivare miljöer att vistas i.

Genomförandet innebär att ett antal nya anläggningar tillkommer, exempelvis permanent spont, stabiliserande pålar och tryckbank. När dessa anläggningar är utförda är det trafiknämnden som kommer att ha ansvar för dem. Det uppförs också andra typer av konstruktioner längs sträckan, såsom bryggväg och påldäck. En dialog är inledd med trafiknämnden om gränssnitt och ansvar för dessa konstruktioner.

Stadsdelsnämndens preliminära tidplan för projektet är att byggstart ska ske hösten 2027 och att projektet är klart sommaren 2029.

En riskanalys har genomförts under systemhandlingsprojekteringen. Syftet har varit att identifiera risker, värdera dem och skapa ett underlag för fortsatt riskhantering. Konsekvenserna av riskerna är antingen direkt ökade utgifter eller indirekt genom tidsförskjutningar. Bland annat framgår att stora delar av de markförstärkande arbetena kommer att behöva utföras i vattnet. För detta krävs tillstånd för vattenverksamhet, som utfärdas av Länsstyrelsen. Ett slutgiltigt beslut kan medföra tillkommande krav som projektet måste förhålla sig till. Nämnden rapporterar vidare att miljöprovtagningar visar på förorenade massor både på land och i vattnet. Ytterligare provtagningar behövs för att få en tydligare uppfattning om föroreningarnas omfattning och hur dessa ska hanteras i entreprenadskedet.

Nämnden redovisar en ökning av projektutgifterna med 12 mnkr till totalt 72 mnkr jämfört med inriktningsbeslutet. Ökningen beror på ökad detaljeringsgrad, indexuppräknung och högre riskpåslag. Nämnden bedömer att det fortsatt osäkra prisläget på marknaden tillsammans med de beskrivna projektspecifika riskerna motiverar ett relativt stort påslag för risk och oförutsett.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med cirka 3,3 mnkr från och med 2030, som är första året efter att projektet är aktiverat. Projektets genomförande innebär att den nuvarande årliga kostnaden om 0,5 mnkr för kontroll och bevakning av markrörelser utgår.

Kungsholmens stadsdelsnämnd har begränsad erfarenhet av att driva investeringsprojekt i denna skala och har därför en överenskommelse med trafiknämnden, som innebär att de driver projekterings- och genomförandefasen av projektet. Trafiknämnden resurssätter en projektorganisation som ansvarar för projektledning, byggledning, granskning och upphandling. Trafiknämnden avropar tekniska konsulter, genomför upphandling av entreprenör och leder genomförandet på plats. Kostnaderna faktureras stadsdelsnämnden.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens förslag till genomförande av projektet Karlbergskanalens strandpromenad i enlighet med tjänsteutlåtandet.

2. Stadsdelsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner beslutet och ger stadsdelsnämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 72 miljoner kronor.
3. Stadsdelsnämnden uppdrar åt stadsdelsdirektören att underteckna vidaredelegation av beslutanderätten till trafikkontoret för kommande entreprenadupphandling. Vidaredelegationen ger trafikkontoret rätten att genomföra upphandlingen och fatta tillhörande beslut gällande exempelvis upphandlingsdokument, utvärdering och tilldelning. Detta förutsatt att genomförandebeslutet godkänns i kommunfullmäktige.
4. Stadsdelsnämnden uppdrar åt stadsdelsdirektören att teckna och förvalta avtal med vald leverantör inom ramen för detta genomförandebeslut, förutsatt att beslutet godkänns i kommunfullmäktige.

*Särskilt uttalande* av Charlotta Schenholm (L), Henrik Sjölander m.fl. (M) och Anette Nordvall (C), se Reservationer m.m.

*Ersätтарыttrande* av Benjamin Jiang (KD) som instämde i särskilt uttalande anført av Charlotta Schenholm (L), Henrik Sjölander m.fl. (M) och Anette Nordvall (C).

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 26 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

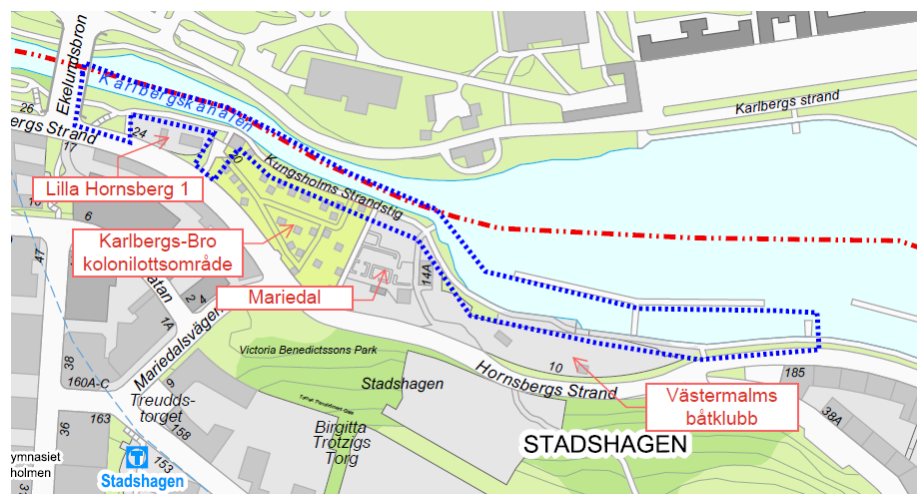
Strandpromenaden utmed Karlbergskanalen är ett välanvänt stråk och del av den populära slingan Kungsholmen runt. En breddning behövs för en mer gångvänlig promenad. Idag förekommer dock skredrisk längs delar av sträckan och markstabiliserande åtgärder måste vidtas.

I september 2024 fattade stadsdelsnämnden beslut om Program för Karlbergskanalen strandpromenad, KUNG 2024/60–17. I november 2025 fattade stadsdelsnämnden ett inriktningsbeslut, KUNG 2024/60–30 som innehöll vissa ändringar från programmet samt en justerad prognostiserad investeringskostnad om 60 miljoner, till skillnad från 48 miljoner som redovisades i programmet. Ändringarna som gjorts mellan programmet och inriktningsbeslutet är framförallt att omfattningen av tryckbanken minskat och att nya flytbryggorna vid Västermalms båtklubb har utgått. Efter inriktningsbeslutet har systemhandlingsskedet avslutats och en detaljerad genomförandekalkyl har tagits fram. Det här ärendet beskriver förutsättningarna för det kommande genomförandet och redovisar tidplan, ekonomi och risk. Den totala investeringsutgiften beräknas till 72 miljoner kronor.

### **Bakgrund**

Strandpromenaden utmed Karlbergskanalen är ett välanvänt stråk och del av den populära slingan Kungsholmen runt. En breddning behövs för en mer gångvänlig promenad. Idag förekommer dock skredrisk längs delar av sträckan och markstabiliserande åtgärder måste vidtas. Det aktuella projektområdet sträcker sig från Ekelundsbron i väster till korsningen Igeldammsgatan-Kungsholms strand i öster. Sträckan är 600 meter lång och landområdet som berörs är ca 0,6 hektar. Det är ett strandnära promenadstråk med slänter ner mot Karlbergskanalen. Mot söder

avgränsas området av fastigheten Lilla Hornsberg 1, Karlbergs-Bro koloniområde, Mariedals trädgårdscafé och Västermalms båtklubb. Vid Ekelundsbron avgränsas området söderut av parkområdet längs Hornsbergs strand.



Figur 1. Projektområdets storlek och läge, markerat med en blå streckad linje.

I september 2024 fattade stadsdelsnämnden beslut om Program för Karlbergskanalen strandpromenad, KUNG 2024/60–17. Därefter har systemhandlingsprojektering genomförts. Processer för ansökan om vattenverksamhet samt omhändertagande av förorenad mark pågår. I november 2025 fattade nämnden ett inriktningsbeslut, KUNG 2024/60–30, som befäste intentionerna från programmet men som också redovisade en del justeringar. Anledningen till att nytt inriktningsbeslutet togs fram var också att den sammantagna investeringskostnaden beräknades överstiga 50 miljoner, vilket innebär en ändrad beslutsprocess.

## Mål och syfte

Ambitionen är att hela Kungsholmen runt ska vara grönskande, ha hög tillgänglighet och möjliggöra promenader och rekreation för alla stockholmare, året runt. Det finns idag ett behov av att göra den aktuella promenadsträckan mer gångvänlig och tillgänglig för alla som dagligen nyttjar den. Sträckan väntas också användas i ännu högre grad med anledning av att inflyttningen har startat i det stora exploateringsområdet i Stadshagen. Idag förekommer dock skredrisk inom delar av området och markstabiliserande åtgärder måste vidtas för att övriga åtgärder för en gångvänligare promenad ska kunna genomföras. Målet är att förbättra framkomligheten och tillgängligheten, stärka den biologisk mångfalden och grönsstrukturen samt rusta upp området och göra det mer trivsamt.

## Målbild

- God framkomlighet och tillgänglighet för gående.
- En grön och trivsam promenad.
- Stärkt biologisk mångfald och grönsstruktur.
- Ett tryggt och säkert promenadstråk.

## Inriktningsmål och styrdokument

Projektet kopplar an till Kommunfullmäktiges inriktningsmål 3.6 *Tryggheten ska öka genom förebyggande insatser*. Projektet knyter också an till inriktningsmål 2.1, 2.2 och 2.4 som är delmål under mål 2, *Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning*, genom att projektet hanterar frågor om klimatanpassning, stärkt biologisk mångfald och förbättrad vattenkvalité.

Några av stadens styrdokument som ligger till grund för arbetet med projektet är:

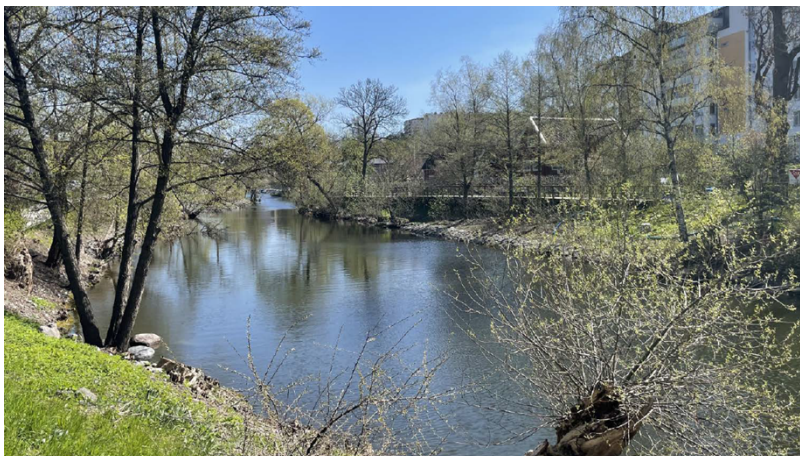
- Grönare Stockholm – Riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden. (2017)
- Parkplan Kungsholmen. (2017)
- Strategi för utomhusbelysning. (2024)
- Framkomlighetsstrategin och handlingsplan för gång. (2022)
- Handlingsplan för biologisk mångfald. (2020)
- Stadsdelsvist åtgärdsförslag för biologisk mångfald, Kungsholmen, Norrmalm, Östermalm, Södermalm. (2022)
- Handlingsplan för klimatanpassning. (2021)
- Handlingsplan för god vattenstatus. (2015)
- Lokalt åtgärdsprogram för Mälaren-Ulvsundasjön. (2021)

Karlbergskanalens strandpromenad tillhör stadsdelsområdets prioriterade projekt. Det här ärendet beskriver förutsättningarna för genomförandet, åtgärdsförslag och konsekvenser samt redovisar tidplan, ekonomi och risk.

## Förutsättningar

### Stadsbild, vattenmiljö och biologisk mångfald

Stråket längs Karlbergsjön och Karlbergskanalen är en av Kungsholmens så kallade strandparker. Här promenerar man i en varierad miljö med nära vattenkontakt. I början av 1920-talet fanns nio koloniområden på västra Kungsholmen med cirka 900 trädgårdslotter. Idag finns endast ett av dessa områden kvar, Karlbergs-Bro, som nu är en viktig del av den grönskande och pittoreska miljön längs Karlbergskanalen.





*Figur 2.. Del av Karlbergskanalen och fastigheten Lilla Hornsberg, sett från Solna. Foto: Karavan Landskapsarkitekter*

Karlbergskanalen utgör en del av Ulvsundasjön och mynnar ut

i Riddarfjärden. Stora delar av de ursprungliga stränderna runt Ulvsundasjön och Riddarfjärden är idag ersatta med hårdgjorda kajer. Längs Karlbergskanalen finns dock fortfarande naturliga strandmiljöer kvar. Projektet ska bevara dessa och även förbättra de akvatiska livsmiljöerna för fisk, bottenlevande djur och vattenväxter samt bidra till att livskraftiga bestånd av till exempel abborre skapas. Stråket längs Karlbergskanalen är också utpekat i det Stadsdelsvisa åtgärdsförslaget för biologisk mångfald (SÅF innerstaden, 2022) och har en viktig funktion att sammanbinda delar av stadens blågröna infrastruktur. I området förekommer flera arter av fladdermöss. Projektet ska bidra till den biologiska mångfalden genom att exempelvis sätta upp holkar, anpassa belysningen och plantera träd som gynnar pollinatörer.

### **Geoteknik och markstabilitet**

Historiska kartor visar att strandlinjen i princip sett likadan ut fram till tidigt 1900-tal. Kartunderlag från perioden 1913 till 1930 påvisar att utfyllning utförts längs Karlbergssjöns södra strand, vilket medfört att strandlinjen förflyttats norrut. I september 1995 inträffade ett skred utefter en cirka 25 meter lång sträcka av Karlbergskanals norra strand, mitt emot Hornsbergs strand nr 20, inom Solna kommun. År 1999 utfördes en översiktlig kartering av stabilitetsförhållanden utefter Karlbergskanalen och Karlbergssjöns södra strand. Området bedömdes tillhöra stabilitetszon 1, det vill säga att det finns risk för initiala spontana eller provocerade skred och ras, och en detaljerad stabilitetsutredning rekommenderades. I december 2001 inträffade ett jordskred på stadens mark, intill fastigheten Lilla Hornsberg 1. Västra delen av den befintliga träbryggan/bryggpromenaden på platsen drogs med i skredet och ledningsbrott uppstod i delar av Stockholm Vatten och Avfalls (SVOA) befintliga VA-anläggning. Byggnaderna söder om gångstråket påverkades ej.



*Figur 3. Efter skredet som inträffade på platsen mellan fastigheten Lilla Hornsberg 1 och Ekelundsbron. Foto: WSP, November 2001.*

För att ta reda på förutsättningarna för att kunna förbättra tillgänglighet och framkomlighet i hela det aktuella projektområdet har geotekniska utredningar genomförts. Eftersom man inledningsvis upptäckte att det fortsatt förekommer stabilitetsproblem i marken så har utredningarna tagit lång tid och krävt flera kompletterande undersökningar. Under 2022 och 2023 har bland annat borrhningar ute i vattnet genomförts och under den perioden installerades även mätutrustning som ger fortlöpande information om eventuella rörelser i marken.

Under inledningen av 2025 har ytterligare kompletterande undersökningar, laboratorieanalyser och beräkningar utförts i utvalda sektioner för att säkra valen och omfattningen av de markstabiliserande åtgärderna.

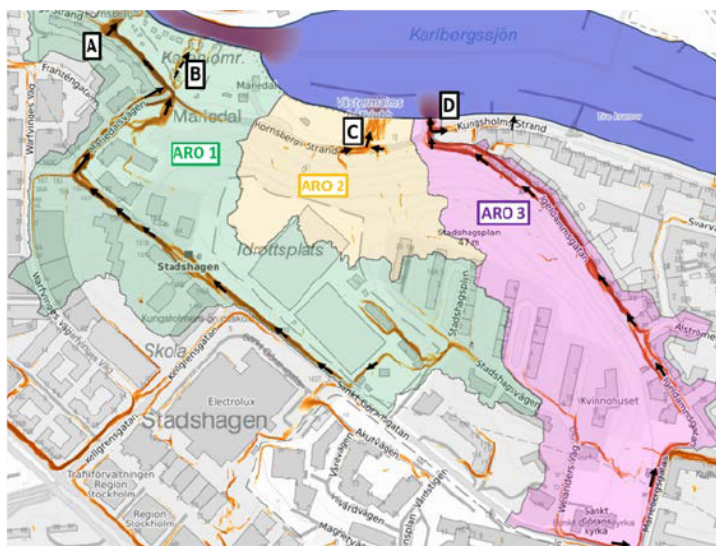
Inom projektområdet finns flertalet ledningsägare som berörs. Längst i väster vid Ekelundbron finns bland annat en befintlig pumpstation (Svoa), högspänningsledning för tunnelbana (trafikförvaltningen) samt fjärrvärme (Stockholm exergi). Längst i öster, vid Västermalms båtklubb, finns fjärrkyla (Stockholm exergi) samt ett antal dagvattenutlopp (Svoa). I övrigt förekommer el-, opto- och telekablar längs sträckan. Det är angeläget att planera för att befintliga ledningar som inte direkt påverkas av projektet ändå indirekt kan påverkas av till exempel för hög belastning vid tillfälliga upplag, överfarter eller av båtar och pråmar som ankrar upp. Dialog med

ledningsägare har pågått både under program och systemhandlingsarbetet och kommer att fortsätta i kommande detaljprojektering och under genomförandet.

## Skyfall

Situationen vid ett eventuellt skyfall har analyserats utifrån resultatet från en ytvavrinningsmodell för ett klimatkompenserat 100-årsregn. Maxflöden från den genomförda skyfallssimuleringen och berörda delavrinningsområden visas i figur 5. Det finns tre delavrinningsområden (ARO) som berör programområdet; ARO

1 (markerat med grönt), ARO 2 (markerat med gult) och ARO 3 (markerat med lila). Störst risk för skador, översvämning och erosion finns inom område 1. Projektet ska bidra till att skyfallsvägen inom avrinningsområde 1 kan säkras genom att göra kloka materialval och genomföra höjdsättning på ett sätt som minskar risk för inlåsning av vatten och som bidrar till en säkrare avvattning mot Karlbergskanalen.



Figur 5. Avrinningsområden som påverkar projektområdet.

## Båtuppställningsplats

Västermalms båtklubb arrenderar en inhägnad båtuppställningsplats som gränsar mot projektområdet. En ramp för iläggning och upptagning av båtar korsar strandpromenaden och ute i vattnet finns en fast brygga för småbåtar. Staketet som omgärdar båtuppställningsområdet sitter i dag delvis på parkmark och följer inte gällande detaljplanegräns. Vid stranden finns en inhägnad brygga med en travers för hantering av motorer, också denna ligger på parkmark. Staketet som omgärdar bryggor och uppställningsplats ägs av båtklubben. En förutsättning för att kunna förbättra strandpromenaden och åtgärda stabilitetsproblemen i området är att flytta staketet till gällande fastighetsgräns, vilket även innebär att båtuppställningsytan



minskar i omfattning. En annan viktig förutsättning att ta hänsyn till är att sjösättning av båtar ska kunna fortgå som idag och att antalet förtöjningsplatser inte ska minska.



*Figur 6. Del av promenaden, när den passerar Västermalms båtklubb. Foto: Karavan landskapsarkitekter.*

### **Markföroreningar och sediment**

Båtklubben har legat på platsen sedan 1919 och innan dess fanns flera olika typer av småindustrier i området. En översiktlig miljöteknisk markundersökning genomfördes på hela båtuppställningsplatsen 2017. Analysresultaten visar att jorden inom undersökningsområdet är förorenad framför allt av metaller, PAH, TBT och PCB. Under 2024–2025 har utökad provtagning genomförts på de delar av båtklubben som berörs av det aktuella projektet samt med kompletteringar längs resterande promenad. Under systemhandlingsskedet har även provtagning av sediment i vattnet utanför båtklubben genomförts. Undersökningen visar att det i ytligt sediment förekommer mycket höga halter av kadmium, krom, koppar, kvicksilver, bly, zink, enskilda PAH:er och tennorganiska föreningar. I djupare sedimentet uppmättes något lägre halter. Hur förorenade massor ska hanteras under byggtiden kommer att behöva utredas närmare och anmälan om efterbehandling måste lämnas in till miljöförvaltningen innan byggstart. I vattnet handlar det vidare om att noga planera så att förorenade sediment inte ska grumlas upp under kommande arbeten.

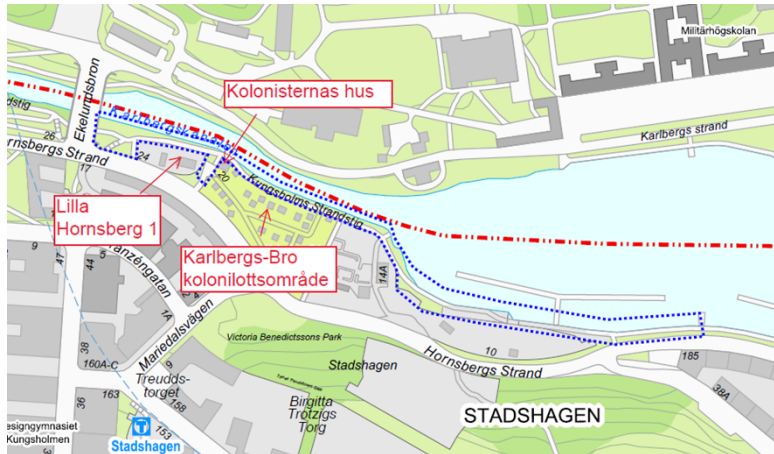
### **Övriga närliggande fastigheter**

Några fastigheter ligger i mycket nära anslutning till strandpromenaden och kommer att påverkas av de arbeten som ska genomföras.

- Lilla Hornsberg 1. Nyttjas som privatbostad och förvaltas av Stadsholmen AB. Fastigheten gränsar direkt mot befintlig träbrygga och avgränsas med en större häck.
- Kolonisternas hus. Nyttjas för föreningsverksamhet. Ligger vid den smalaste delen av strandpromenaden och med husfasad direkt ut mot promenaden.

- Kolonilottsområdet Karlbergs-Bro. Ansluter mot strandpromenaden med ett trästaket. Två av lotterna har endast entré från strandpromenaden.

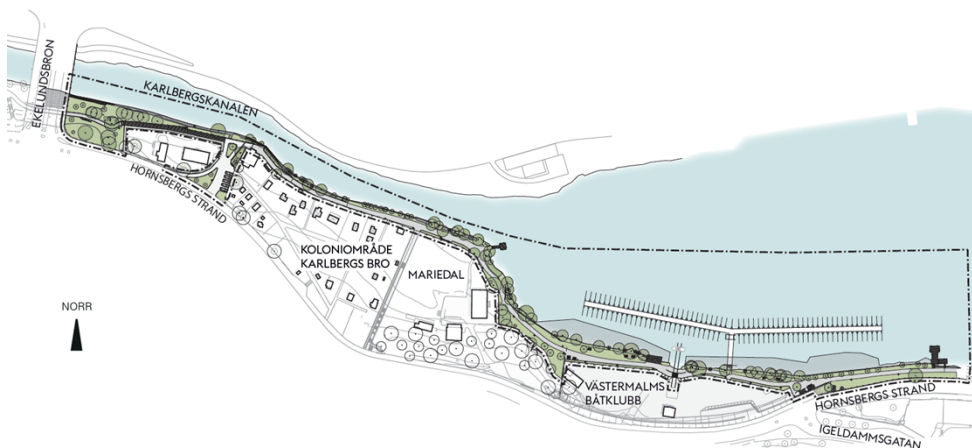
Det är angeläget att minimera störning för samtliga fastigheter under byggtid och kolonilottsinnehavare ska fortsatt kunna ha access till sina lotter. Det är angeläget att minimera risk för skador på egendom vid anläggande och vidta åtgärder för att inte skador ska uppstå vid till exempel vibrationsalstrande arbeten.



Figur 7. Fastigheter i direkt anslutning till projektområdet.

## Åtgärdsförslag

Utformningen tar sin utgångspunkt i de olika delsträckornas befintliga karaktärer. På vissa delsträckor krävs större åtgärder för att förbättra markstabiliteten eller förbättra framkomligheten, och på andra delar föreslås mindre åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden och skapa attraktivare miljöer att vistas i. Genomgående möblering med sittplatser och belysning knyter samman till ett enhetligt promenadstråk.

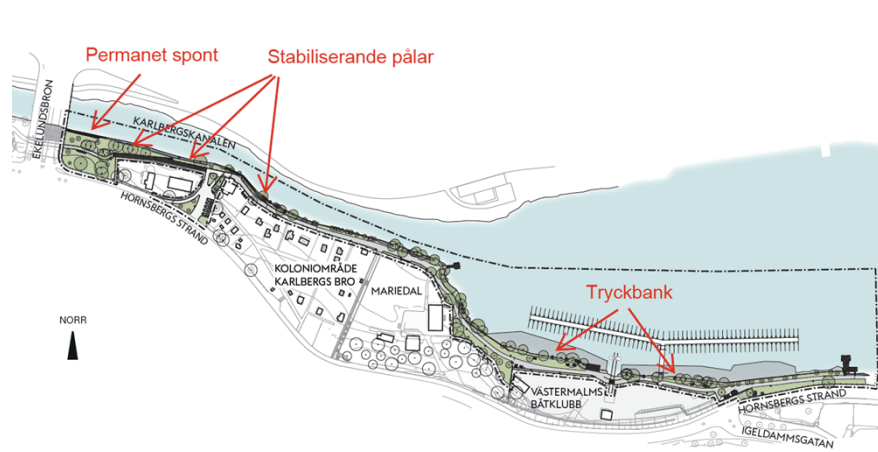


Figur 8. Illustration som visar hela projektområdet.

## Åtgärder för att stabilisera mark

Följande metoder för markstabilisering kommer vara aktuella att använda längs med projektområdet:

- Permanent konventionell spont, det vill säga en stödkonstruktion i strandkanten. Totalt en sträcka om 25 meter vid Ekelundsbron i projektområdets västra del.
- Stabiliserande pålar, det vill säga betongfyllda stålrör som borras ned i strandkant med ett visst avstånd till varandra. Aktuellt nedanför befintlig bryggväg och på sträckan nedanför Karlbergs-Bro koloniområde.
- Tryckbank, det vill säga utfyllnad med stenkross i vattnet. Aktuellt på en sträcka om cirka 200 meter utanför Västermalms båtklubb.



Figur 9. Illustrationen visar geokonstruktionernas föreslagna placeringar längs promenaden.

### Åtgärder för stärkt biologisk mångfald

Promenaden ska rymma flera typer av biotoper med både tätare vegetation samt glesare med utblickar mot Karlbergsjön. Den nya belysningen anpassas för att gynna djurlivet. Nedtagna träd och grenar placeras i faunadepåer för att gynna vedlevande insekter och erbjuda gömställen för fåglar och kräldjur. Flera partier med äng anläggs, bland annat mot Ekelundsbron där befintliga gräsytor görs om till ängsyta i samband med rivning av befintlig trappa. Vid Västermalms båtklubb planeras en tryckbank i vattnet. Längs strandlinjen, där vattnet är för grunt för båttrafik, utformas tryckbanken som en grundzon med gynnsamma förhållanden för växt och djurliv. Det utlagda stenmaterialet innehåller håligheter som skapar skyddade miljöer för fiskägg och yngel, men där också vattenvegetation kan etableras. I den östra delen av arbetsområdet ersätts en hårdgjord, stensatt strandkant med en grön, naturligt utformad strandzon och nya träd.

### Åtgärder för ökat tillgänglighet och orientering

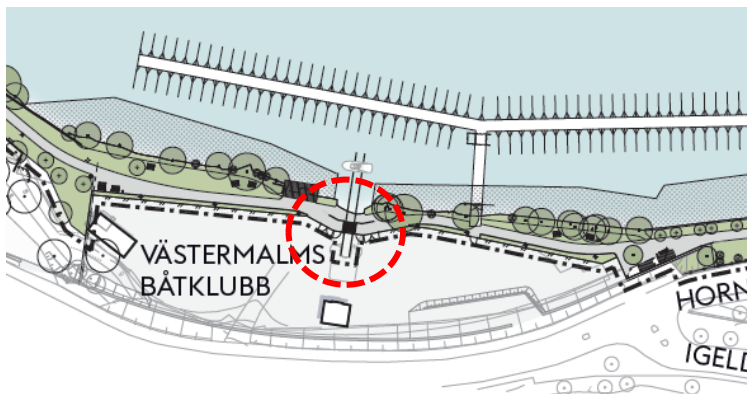
En viktig entré till promenaden är från gatan Hornbergs strand, vid Kolonisternas hus, platsen kallas i projektet för Trädgårdstorget. Den här entrén får en justerad höjdsättning för att minska på de branta lutningarna i området. Tillgänglighetskravet på maxlutning 5 procent inom allmän plats kan inte helt uppfyllas men förbättras jämfört med dagens situation. Platsen skyltas med ”Påbjuden gångtrafik” för att informera om att cykel ska ledas.



*Figur 10. Entrén till promenaden från Hornbergs strand. Platsen kallas i projektet för Trädgårdstorget och är markerad med röd streckad linje.*

På sträckan förbi koloniområdet breddas gångbanan till 2,5 meter. Detta innebär en del branta slänter och därmed risk för fall, därför kompletteras sträckan med ett räcke av stål. Smidesracket gör ett mindre visuellt avtryck och begränsar inte utsikten över vattnet. Det möjliggör också för kanotister med flera att ta sig igenom racket och ner till strandlinjen. Längs med bryggvägen sätts istället ett räcke av trä. Samtliga räcken får infälld belysning.

Vid båtklubbens iläggningsramp ligger en del av gångbanan idag under vatten vid högvatten. Gångbanan kompletteras här med en alternativ gångväg med gallerdurk som bildar en liten bro och spänner över iläggningsrampen. Några datum under vår och höst, då båtklubben har iläggning och upptagning av båtar, demonterar båtklubben gallerdurken för att kunna nyttja iläggningsrampen.



Figur 11. Placeringen av den öppningsbara gallerdurken vid sjösättningsramp. Markerad med röd streckad linje.

Delar av promenaden kommer fortsatt att ha lastbegränsningar. Området kompletteras därför med trafikreglerande skyltar för att informera om detta.

### **Åtgärder för förbättrad belysning**

Belysningsplaneringen syftar till att uppnå och bidra till bra ljuskomfort och en trygg miljö för människor samtidigt som den anpassas till områdets djurliv. Belysningen planeras i enlighet med stadens strategi för utomhusbelysning (2024).

Den nya belysningen längs promenaden utgörs av parkstolpar men även av infällda armaturer i de nya räcken som uppförs. Belysningen på parkstolpar skiftar till varmare färgtemperatur, cirka 1800 kelvin under vår och sommarmånaderna. Under vinterhalvåret när djuren är mindre aktiva har belysningen 3000 kelvin som färgtemperatur.

### **Platsspecifika åtgärder längs promenaden**

#### **1. Området vid Ekelundsbron**

- Anpassning av belysning för att gynna biologisk mångfald.
- Komplettering med nya träd.
- Ny strandvegetation, vårlök och ängsytor.
- Förbättrad skyltning.

### **Val av förstärkningsmetod för ökad markstabilitet**

Permanent konventionell spont, det vill säga en stödkonstruktion som anläggs i strandkanten.

### **Kommentar**

Spont föreslås med anledning av de konsekvenser för befintliga ledningar som avschaktning och lättfyllnad i området skulle innebära. Att flytta ledningar eller att arbeta med tillfälliga ledningsomläggningar bedöms inte vara ett möjligt alternativ. En mindre sträcka med spont sitter redan i



området, som följt av det skred som inträffade 2001. Vid installation av sponten behöver man ta hänsyn till den låga stabiliteten i området. Därför förutsätts att sponten installeras med maskin stående på en pråm i vattnet. Sponten kapas i marknivå och målet är att den ska synas så lite som möjligt.



Figur 12. Området vid Ekelundsbron.



Figur 13. Platsen vid Ekelundsbron där det är aktuellt med ny spönt, sett från Ekelundsbron.  
Foto: M Kivelö, maj 2025

## 2. Bryggvägen och promenaden längs kolonilottsområdet

- Delar av den befintliga bryggvägen rivs på grund av att den nått sin tekniska livslängd och byggs upp med en ny konstruktion.
- Nytt påldäck med ytskikt av stenmjöl anläggs vid Kolonisternas hus och koloniområdet där den befintliga gångbanan är mycket smal och slänterna ner mot vattnet branta.
- Platser skapas för att kunna stanna till, mötas och slå sig ner.
- Anpassningar för att styra stora regnmängder, så att det inte rinner mot befintliga byggnader.
- Fladdermusholkar i lämpliga träd.

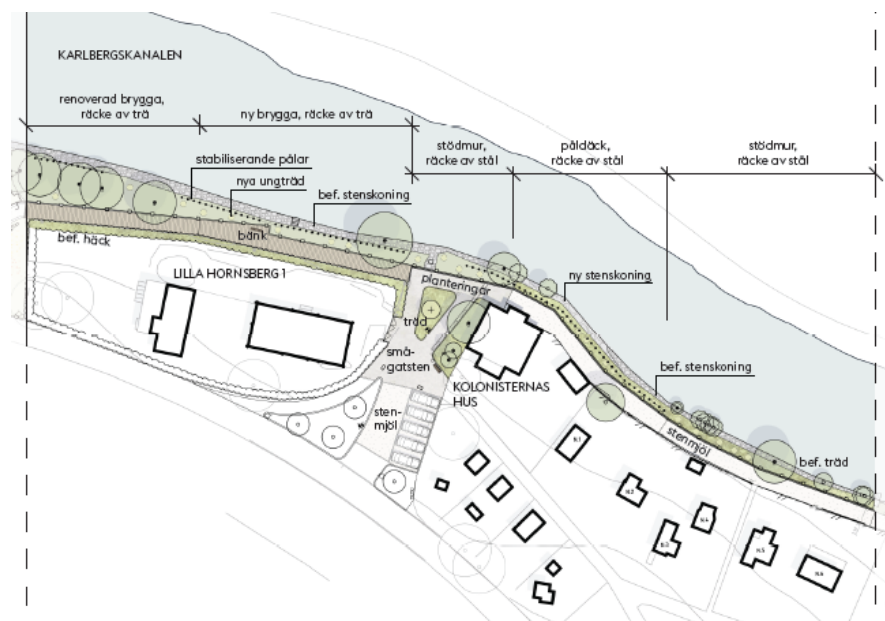
### *Val av förstärkningsmetod för ökad markstabilitet*

Stabiliserande pålar, det vill säga rör som borras ner i vattenbrynet.

### *Kommentar*

Påldäcket består av en gjuten sula av betong och ovanpå sulan läggs samma ytskikt som idag, det vill säga stenmjöl. ytskikt som är lämpligt för platsen. Lösningen kommer att ha en längre livslängd än träbrygga och kräver inte att man schaktar ner lika mycket i mark. Lösningen medger också att man kan hålla ett säkerhetsavstånd till de intilliggande befintliga staketerna. Längs denna sträcka sätts ett räcke av stål.

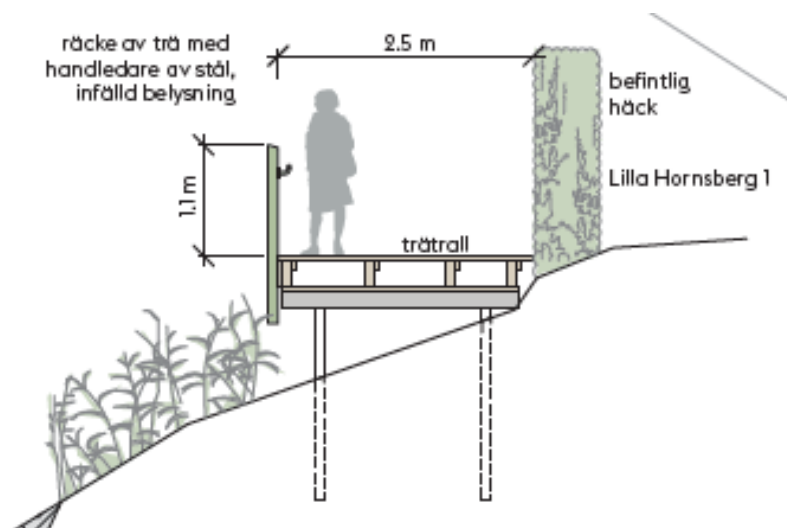
Förstärkningsmetod föreslås bli stabiliserande pålar. Det är rör som borras ner i strandkanten med ett visst bestämt avstånd till varandra. Rören kapas efter installation och målet är att de ska synas så lite som möjligt. Metoden har nyligen använts längs Pålsundet på Södermalm där liknande utmaningar funnits. Att arbeta med avschaktning är inte tekniskt möjligt att genomföra längs sträckan.



Figur 14. Den föreslagna bryggvägen utanför fastigheten Lilla Hornsberg 1 samt promenadsträckan längs kolonilottsområdet.



Figur 15. Fotomontage som visar det föreslagna pådäcket längs kolonilottsområdet. Pådäcket ser ut som en vanlig gångväg med ett slitlager av stenmjöl och räcke av stål.



Figur 16. Princip för uppbyggnad av den nya bryggvägen. Bryggvägens ytskikt är av trä och med ett räcke av trä.

### 3. Mariedal

- Utvalda ungträd/sly sparas och skyddas för att på sikt kunna ersätta äldre träd.
- Nya planteringsytor och förstärkt strandvegetation.
- Nya möbler.
- Föråldrad elkabel till belysningsstolpar byts ut.
- Faunadepåer, mulholkar och död ved tillskapas.

*Val av förstärkningsmetod för ökad markstabilitet*

På denna stäcka krävs inga förstärkningsåtgärder. Marken är stabil.



Figur 17. Sträckan vid Mariedal.

#### 4. Västermalms båtklubb och Kungsholms strand

- Staketet runt båtklubben flyttas söderut för att ge ett generösare promenadstråk och för att stämma med gällande detaljplan.
- Nya gräsytor samt förstärkt strand- och buskvegetation.
- Nya sittmöjligheter vid bänkbord, solsoffor och parksoffor.
- Båtklubbens travers för hantering av motorer flyttas från parkmark till det inhägnade bryggområdet.
- Demonterbar bro av gallerdurk byggs över rampen för iläggning och upptagning av båtar.
- Förbättrade levnadsmiljöer för djur och växter i strandzonen.
- Anpassning av belysning för att gynna fladdermöss. Nya fjärilsholkar och ängsytor.
- Hantering av förorenade massor inom projektområdet.

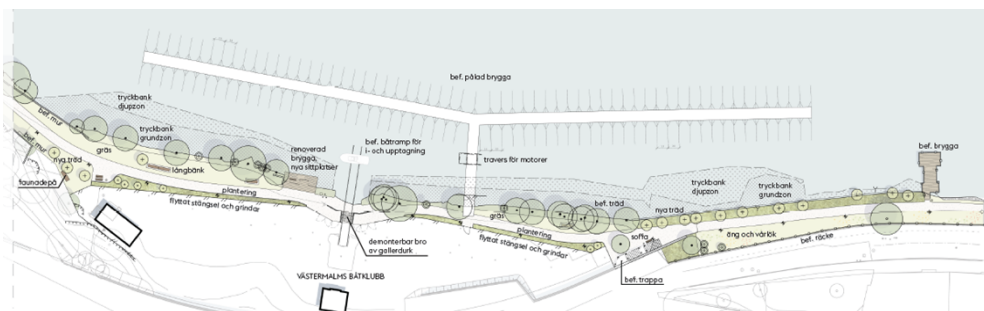
#### *Val av förstärkningsmetod för ökad markstabilitet*

Tryckbank, det vill säga stenkross som läggs ut i vattnet som mothållande kraft.

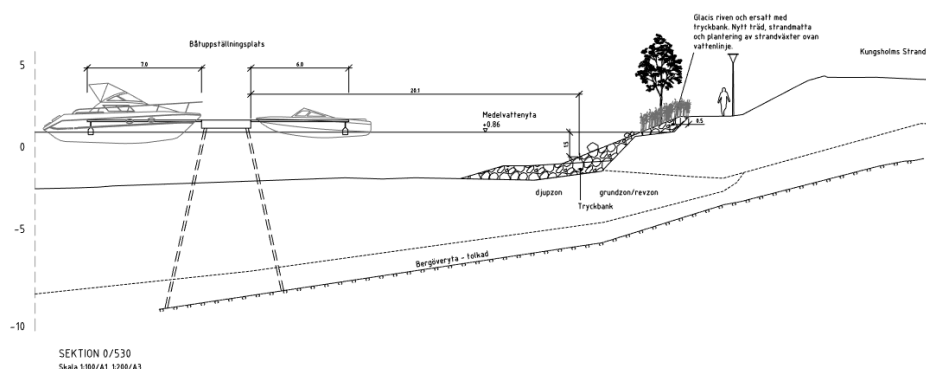
#### *Kommentar*

Tryckbankens utbredning har i systemhandlingsskedet kunnat preciseras närmare och den har minskat i utbredning jämfört med programmet. Det betyder att båtar fortsättningsvis kommer att kunna förtöjas vid Y-bommar på insidan av båtklubbens fasta brygga.

För att kunna skapa en mer naturlig strandzon och förbättra möjligheten för växt- och djurliv, kommer den anlagda stenkanten i projektområdets allra östligaste del att rivas och ersättas med en flackare slänt ner i vattnet. Det här innebär också att fler nya träd kan planteras längs sträckan.



Figur 18. Sträckan vid Västermalms båtklubb och Kungsholms strand.



Figur 19. Sektionen visar återskapande av mer naturlig strandzon, ny tryckbank och avstånd till befintlig brygga.

## Konsekvenser och avvägningar

## Träd

Målsättningen i projektet har varit att spara så många träd som möjligt, men på grund av de stabilitetshöjande åtgärderna som krävs behöver flera träd tas ner.

Bedömningen är att 19 träd med stamdiameter >0,1 meter måste tas ner. Nedanför planerad bryggväg och vid Kolonisternas hus planeras för en stabiliserande pålråd, den kan utgöra en risk för ytterligare tre befintliga träd. Åtgärder kan behöva göras kring träden och pålråden kan behöva anpassas lokalt. De här träden kan också försvåra arbetet om pålningen måste utföras från vattnet.

Återplantering ska ske enligt Stockholms stads trädsmål, där varje nedtaget träd ska ersättas med två nya. På långa sträckor i området är nyplantering av större träd dock inte möjligt på grund av nya sponter och erosionsskydd. Slänterna i området är också branta vilket försvårar plantering av större storlekar i konventionella växtbäddar. I de svåra lägena föreslås istället små trädplantor, det vil säga spön/landskapsplantor, som sätts flera tillsammans i mindre planteringsgropar, vilket ger bättre förutsättningar för etablering. Under planeringsarbetet har också en särskild inventering gjorts för att identifiera befintliga ungräd och skott som har möjlighet att på sikt utvecklas till fullvuxna individer. Dessa har fått särskilda inhägnader.

## Drift och underhåll



Förutsättningarna för drift har varit en viktig faktor som beaktats. Utrymmet mellan Karlbergskanalen och fastigheterna söder om strandpromenaden är begränsat och slänterna ner mot vattnet branta. Gångbanan är i dag smal på långa partier och en målsättning med arbetet har varit att bredda gångbanan och förbättra framkomligheten.

På sträckan kommer det bli ett antal nya konstruktioner som fortsatt innebär begränsningar för driftsfordon. Den befintliga bryggan som ska renoveras i projektet handskottas idag. Även efter renovering kommer bryggan ha lastbegränsningar men beräknas kunna snöröjas med en fyrhjuling med borstar/plog. Tillfarterna till projektområdet innebär också begränsningar för vilken typ av driftsfordon som kan nyttjas. Inom projektområdet finns en entré till strandpromenaden mellan fastigheten Lilla Hornsberg och kolonisternas hus, i projektet kallat Trädgårdstorget. Här planeras en breddning av entrén för att underlätta för svängande driftsfordon. Idag saknas möjlighet att komma in med kranbil på sträckan och så kommer förutsättningarna vara även efter ombyggnation på grund av de smala måtten mellan Karlbergskanalen och Karlbergs-Bro koloniområde. Belysningen i området byts därför mot räckesbelysning och något lägre stolpar som enklare kan hanteras med stege.

### **Trafik under byggtid**

Arbeten i området påverkar främst gående med de avstängningar som behöver ske under byggskedet. Ordinarie vägnät med Hornsbergs strand och Ekelundsbron bedöms inte påverkas. Avstängningar av promenaden längs Karlbergskanalen föreslås göras där gående naturligt kan ta andra vägar. Inom det avstängda området finns två kolonilotter (nr 4 och 9) som enbart har tillgång

från strandpromenaden. Här ska tillgång säkerställas under byggtid.

Eftersom de geotekniska förutsättningarna för området är dåliga med låg markstabilitet sker en del arbeten från vattnet. Detta gäller särskilt de inledande arbetena som syftar till att förbättra markstabiliteten. Belastningsplaner som anger hur och var marken får belastas tas fram i kommande skede. En plan för befintlig situation behövs samt en belastningsplan som gäller efter att de markstabiliserande åtgärderna har genomförts

Karlbergskanalen kan tidvis behöva stängas av för passerande sjötrafik. Detta påverkar fritidsbåtar men ska i nuläget inte påverka kommersiell trafik. Karlbergskanalen är inte definierad som farled enligt Sjöfartsverket. Avlysning av vattenområdet kräver tillstånd

från Länsstyrelsen som i sin tur i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen kan besluta om föreskrifter som begränsar rätten att använda ett vattenområde.

### **Masshantering**

Projektet kommer titta vidare på möjligheten att nyttja sprängmassor från andra delar av staden för att lägga ut som tryckbank och kommer att undersöka detta vidare med hjälp av Stockholm stads Masslogistikcenter.

### **Dialog och remittering**

Inom och i anslutning till projektområdet finns många olika intressenter. Tidig dialog, inhämtning av kunskapsunderlag och synpunkter påbörjades 2021 med berörda ledningsägare, exploateringskontoret och idrottsförvaltningen. Inom ramen för programarbetet 2023–2024 har separata möten och informationsträffar hållits med ledningsägare, Västermalms båtklubb, idrottsförvaltningen, kolonilottsföreningen Karlbergs-Bro och miljöförvaltningen. Programhandlingen skickades ut på bred remiss i februari 2024, där samtliga inkomna svar och synpunkter finns sammanställt i separat handling.

Under 2025 har fortsatt dialog hållits med berörda ledningsägare, idrottsförvaltningen och miljöförvaltningen. De har också fått möjlighet att granska systemhandlingen och inkomma med synpunkter. Separata informationsträffar har genomförts med kolonilottsföreningen samt Västermalms båtklubb för att inhämta synpunkter på systemhandlingen.

### **Tillstånd för vattenverksamhet**

Eftersom stora delar av de marförstärkande arbeten som föreslås kommer att utföras i vattnet så behövs ett tillstånd för vattenverksamhet. Under sommaren 2025 genomfördes ett så kallat undersökningssamråd, vilket krävs enligt miljöbalken. Syftet med undersökningssamrådet är ta reda på om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej samt att inhämta kunskap. Undersökningssamrådet sker med länsstyrelse, som är tillsynsmyndighet och enskilda som kan bli särskilt berörda.

#### **Samrådsrets för undersökningssamrådet:**

- Länsstyrelsen Stockholm
- Miljöförvaltningen Stockholms stad
- Idrottsförvaltningen Stockholms stad
- Solna stad
- Stadsholmen
- Stockholms hamn
- Stockholm Exergi
- Stockholm vatten och avfall SVOA
- Fortifikationsverket
- Karlbergs-Bro kolonilottförening
- Västermalms båtklubb

Inkomna yttranden har sammanställts i en samrådsredogörelse som utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om *betydande* alternativt *inte betydande* miljöpåverkan.

I november 2025 fattade Länsstyrelsen beslut om att projektet *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det här innebär att en enklare form av miljökonsekvensbeskrivning kan upprättas och inget utökat samråd krävs för ansökningsprocessen som fortsätter under 2026.

Inom ramen för arbetet med tillstånd för vattenverksamhet har det hösten 2025 även genomförts en marin arkeologisk utredning samt en limnisk inventering.

### **Tillkommande anläggningar**

Projektets genomförande innebär att ett antal nya anläggningar tillkommer. Permanent spont, stabiliserande pålar och tryckbank är exempel på detta. När dessa anläggningar är utförda är det trafikkontoret som kommer att ha ansvar för dem och de kommer att registreras i trafikkontorets anläggningsregister.

Det uppförs också andra typer av konstruktioner längs sträckan, så som bryggväg och påldäck, dialog är inledd med trafikkontoret om gränssnitt och ansvar för dessa konstruktioner. Det pågår samtidigt en generell översyn av ansvaret för så kallade lätta konstruktioner i staden, där principer för ansvarsfördelning håller på att tas fram.

Det nya staketet som sätts upp runt båtuppläggningsplatsen kommer Västermalms båtklubb att ansvara för.

### **Kontroller och mätning**

I väntan på ett genomförande finns mätutrustning installerad och regelbundna kontroller genomförs för att tidigt upptäcka eventuella rörelser i marken. Mätning och kontroll behöver fortgå fram tills att stabilitetshöjande åtgärder är vidtagna. Inga fordon är tillåtna längs promenaden och staden har beredskap för att vid behov snabbt kunna stänga av delar av stranden. De ledningsägare som har utrustning i marken och aktörer som bedriver verksamhet i området är informerade.



## **Tidplan**

- Beslut i Kungsholmens stadsdelsnämnd Q1 2026
- Beslut i Kommunfullmäktige Q2 2026
- Projektering förfrågningsunderlag Q2 2026 – Q4 2026
- Upphandling entreprenad Q4 2026-Q1 2027
- Byggstart Q3 2027
- Projektet klart vår/sommar 2029

## **Ekonomi**

Upprustningar av befintliga parkmiljöer innefattar vanligtvis inte den här typen av geotekniska utmaningar och behov av markstabiliserande åtgärder. Förvaltningen har sedan projektets start 2020 diskuterat frågan om finansiering med stadsledningskontoret och har i samband med verksamhetsplaner, verksamhetsberättelser samt i fleråringsrapporteringen lyft att ett genomförande inte är möjligt att inrymma inom nämndens ordinarie budgetram.

Nycklade medel och centrala parkinvesteringsmedel samt en mindre andel klimatinvesteringsmedel och Stockholm vid vatten-medel har fram till och med 2023 nyttjats för de nödvändiga utredningar samt löpande kontroller och mätningar som behövts. En riktad budgetjustering söktes och användes under 2024. Under 2025 har centrala investeringsmedel nyttjats.

I tabell 1 redovisas en sammanfattning av projektets utgifter.

Projektets totala utgift beräknas till 72 miljoner. Upparbetade utgifter 2020 - 2025 uppgår till 13,9 miljoner.

I programmet redovisades en förväntad utgift om 48 miljoner och i inriktningsbeslutet beskrevs en förväntad utgift om 60 miljoner. Ökningen beror på ökad detaljeringsgrad, indexuppräkningsgrad och högre riskpåslag. Förvaltningen bedömer att det fortsatt osäkra prisläget på marknaden tillsammans med de beskrivna projektspecifika riskerna motiverar ett relativt stort påslag i beslutsbeloppet för risk och oförutsett.

Tabell 1

<b>Sammanfattning</b>	<b>Tidigare nedlagt (mnkr)</b>	<b>Kommande utgifter (mnkr)</b>	<b>Totalt (mnkr)</b>
Utredning och projektering	13,9	6,0	19,8
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,0	18,0	18,0
Entreprenad		27,0	27,0
Index		7,1	7,1
<b>Summa utgifter</b>	<b>13,9</b>	<b>58,1</b>	<b>72,0</b>
<b>Netto</b>	<b>13,9</b>	<b>58,1</b>	<b>72,0</b>

<b>Utgifter per år</b>	<b>2025 (mnkr)</b>	<b>2026 (mnkr)</b>	<b>2027 (mnkr)</b>	<b>2028 (mnkr)</b>	<b>2029 (mnkr)</b>	<b>Totalt</b>
<b>Summa utgifter</b>	<b>13,9</b>	<b>7,4</b>	<b>8,2</b>	<b>38,2</b>	<b>4,3</b>	<b>72,0</b>

Under systemhandlingsfasen har utökade beräkningar utförts avseende tryckbanken som resulterat i att det är möjligt att utföra en mindre tryckbank jämfört med redovisat i programhandlingen. Det här har också medfört att de tidigare föreslagna flytbryggorna, som skulle kompensera för förlorade båtplatser på insidan av den fasta bryggan, har kunnat utgå. I det här hänseende har projektet minskat i omfattning jämfört med programmet.

Förvaltningen har ansökt om särskild budgetjustering om 7 miljoner i samband med verksamhetsplan för att täcka de prognostiserade utgifterna 2026, detta är inkluderat i tabellen.

Förvaltningen kommer att söka statlig medfinansiering genom statsbidraget "Förebyggande åtgärder mot naturolyckor" som administreras av Myndigheten för civilt försvar (MCF). Statsbidraget kan erhållas för upp till 60 procent av kostnaden för de stabilitetshöjande åtgärderna. Detta finns inte med i tabellen.

### **Driftskostnader**

Projektet medför mindre kostnadsökningar för drift och underhåll. För stadsdelsförvaltningen handlar det främst om viss utökad snöröjning samt drift av tillkommande planteringsytor och träbeläggningar, därutöver behov av reparation och underhåll som ligger utanför ordinarie driftkontrakt. Det uppskattas till en kostnad om 20–40 tkr/år.

Projektet har idag extra kostnader för mät, kontroll och larmbevakning som ska påvisa eventuella pågående markrörelser. Kostnaden uppgår till omkring 500 tkr årligen och behöver löpa fram till att de stabilitetshöjande åtgärderna är genomförda. Om projektet inte skulle genomföras är detta en årlig driftkostnad som tillkommer.

För trafikkontoret, som kommer att ansvara för nya sponter och tryckbank, innebär investeringen mindre tillkommande kostnader för tillsyn, vilket i regel genomförs med flerårsintervall.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,3 mnkr från och med 2030 då hela projektet är aktiverat. Vissa utredningsutgifter kan vara av den art att de utgör ej aktiverbara utgifter. Omfattningen av dessa är dock inte klarlagda i dagsläget.

### **Risk och osäkerhet**

Projektet har arbetat kontinuerligt med osäkerheter och att identifiera och hantera risker. En särskild riskanalys har genomförts under systemhandlingsprojekteringen. Syftet har varit att identifiera aktuella risker, värdera dem och skapa ett underlag för fortsatt riskhantering. Merparten av riskerna är kopplade till produktion och genomförande. För att hantera och minimera dessa risker kommer produktionsplaneringen att fördjupas under kommande skede.

### **Risker och osäkerheter att särskilt lyfta:**

- Komplexa produktionsförutsättningar på platsen. Vissa arbeten kommer behöva utföras från pråm i vattnet och det är trångt med ytor för upplag och masshantering. Val av produktionsmetoder och möjligheten att hitta lämpliga etableringsytor kan också innebära tillkommande avgifter och tillstånd. Behov av tillgång till kaj och avstånden från etableringar och upplag till projektområdet spelar också in.
- Det finns flertalet kritiska tidsfönster för projektet att förhålla sig till vad gäller när vissa moment kan utföras. Till exempel är iläggning och upptagning av båtar samt häckningstider för fåglar styrande. Tryckbank kan endast anläggas när båtar inte ligger i vattnet.
- Det finns osäkerheter kopplat till genomförandet av kvarsittande spont och stabiliserande pålar, främst handlar det om det längden ner i mark för dessa konstruktioner, som behöver preciseras ytterligare i kommande skede.
- Flera stora ledningsägare berörs av de stabilitetshöjande åtgärderna. Fortsatt dialog med ledningsägare krävs och särskilda åtgärder vid vibrationsalstrande arbeten behöver utredas vidare. Projektet har anpassats för att ledningsomläggningar inte ska behövas men det finns fortsatt risk för att det kan bli nödvändigt, med stora kostnadskonsekvenser som följd.
- Det finns osäkerheter kopplat till tryckbankens slutliga volym, där även små justeringar i mängder kan ge större kostnadskonsekvenser. Det behöver också utredas vidare om tryckbanken kommer kunna anläggas ifrån land eller om det måste ske från pråm i vattnet.
- Miljöprovtagningar visar på förorenade massor både i land och vatten. Ytterligare provtagningar behövs för att få en tydligare uppfattning om föroreningarnas omfattning och hur dessa ska hanteras i entreprenadskedet. Miljöförvaltningen är

informerad och ett beslut på hur föroreningarna ska hanteras i entreprenaden kommer i nästa skede.

- Arbetsmiljö och risk för skred under byggtid. För att minska riskerna måste skadeförebyggande åtgärder identifieras och planeras i samråd mellan byggledare och entreprenör. Avgörande är att alla som medverkar i projektet deltar aktivt i skyddsarbetet och att det finns en tydlig fördelning av arbetsmiljöansvar med tillhörande befogenheter.
- För att lägga ut massor i vattnet (tryckbank) är tillstånd för vattenverksamhet en förutsättning. Processen för tillstånd pågår men eftersom ett slutgiltigt beslut kvarstår kan det tillkomma ytterligare krav som projektet måste förhålla sig till.
- Det finns ekonomiska risker i anslutning till den kommande entreprenadupphandlingen och osäkerhet i anbud kopplat till projektets komplexitet.

### **Statlig medfinansiering**

Förvaltningen avser att ansöka om medfinansiering genom statsbidraget "Förebyggande åtgärder mot naturolyckor" som administreras av Myndigheten för civilt försvar (MCF).

Syftet med bidraget är att värna människors liv och hälsa samt hindra skador på egendom och miljö, upprätthålla samhällsviktig verksamhet, eller anpassa samhället till de effekter som följer av ett förändrat klimat. Staden kan få statsbidraget för upp till 60 procent av kostnaden för åtgärden. Projektet planerar att skicka in ansökan under ansökningsomgången som löper januari-februari 2026.

### **Samverkan för genomförande**

Förvaltningen har en överenskommelse med trafikkontorets infrastrukturavdelning som innebär att de driver projekterings- och genomförandefasen av projektet. Det här betyder att trafikkontoret resurssätter en projektorganisation som ansvarar för projektledning, projekteringsledning, byggledning, granskning och upphandling. Trafikkontoret avropar tekniska konsulter, genomför upphandling av entreprenör och leder genomförandet på plats. Trafikkontoret fakturerar vidare samtliga kostnader till förvaltningen.

### **Styrning och uppföljning**

Projektets styrgrupp består av chef för avdelningen för stadsutveckling på Kungsholmens stadsdelsförvaltning samt chef för enheten entreprenadprojekt anläggning på trafikkontoret.

Projektledare avrapporterar till styrgruppen 2 gånger/år.

Uppföljning av projektet genomförs genom text och tabell i den ordinarie verksamhetsuppföljningen, i stadens integrerade ledningssystem (ILS). Uppföljning genomförs samband med verksamhetsplan, tertialrapportering 1 och 2 samt i verksamhetsberättelse.

## **Kommunikation**

Projektet har sedan 2021 kommunicerats till allmänheten genom den stadsgemensamma projektsidan Stockholm växer. Under 2026 tas en projektanpassad kommunikationsplan fram för projektets fortsatta planering och genomförande.

## **Remissammanställning**

Ärendet har initierats av Kungsholmens stadsdelsnämnd och remitterats till stadsledningskontoret.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

I budget för 2026 anger kommunfullmäktige att stadsdelsnämnderna i sitt stadsmiljöarbete ska arbeta för parker och naturområden med hög kvalitet och ökad biologisk mångfald samt förbättrade förutsättningar för vistelse, gående och cyklister. Det tydliggörs att stadens arbete för att nå målet om ökad grönska och stärkt biologisk mångfald ska intensifieras. Ökade satsningar ska ske på drift och investeringar i stadsmiljö, parker och grönområden i både ytter- och innerstad, med fokus på stärkt biologisk mångfald. Det är en målsättning att Stockholms grönområden och stränder ska vara tillgängliga för alla och enkla att hitta till.

I stadens investeringsstrategi (bilaga till kommunfullmäktiges budget för 2026) framgår att för investeringskategorin parker och grönområden är inriktningen att kvaliteter ska förstärkas i samband med att staden förtätas. Funktionerna i den ekologiska infrastrukturen ska behållas och förstärkningar av svaga avsnitt ska prövas.

Stadsledningskontoret anser att nämndens förslag till utveckling av Karlbergskanalens strandpromenad är i linje med kommunfullmäktiges budget för 2026. Projektet syftar bland annat till ökad tillgänglighet till promenadstråket och att förbättra den biologiska mångfalden både på land och i vattnet, men också att minska risken för erosion genom förstärkningsåtgärder i strandlinjen och vid skyfallsvägar. Sammantaget finner stadsledningskontoret att projektet bidrar till att uppfylla det av kommunfullmäktige beslutade inriktningsmålet om ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning. Härutöver kan konstateras att nämndens driftutgifter kommer att minska betydligt när behovet av kontrollmätningar upphör.

Stadsledningskontoret bedömer, i likhet med Kungsholmens stadsdelsnämnd, att efterfrågan på grönstruktur av den typ som strandpromenaden utgör kommer att öka, inte minst mot bakgrund av pågående bostadsbyggande i den närliggande stadsdelen Stadshagen. Här pågår uppförande av cirka 1 800 bostäder, vilket ska vara klart

senast 2040, enligt exploateringsnämndens förslag till reviderat genomförandebeslut från den 11 december 2025.

Stadsledningskontoret ser positivt på stadsdelsnämndens nära samarbete med trafiknämnden. Kontoret ser dock allvarligt på att projektets utgifter har underskattats betydligt så sent som några månader före genomförandebeslutet. Det är av största vikt att kostnadskontrollen i projektet ges hög prioritet, så att inga ytterligare oförutsedda utgifter uppkommer.

Kontoret ser mycket positivt på att nämnden har för avsikt att ansöka om statligt bidrag med avseende på förebyggande åtgärder mot naturolyckor.

Stadsledningskontoret kan konstatera att i kommunstyrelsens beslut den 18 februari 2026 om *Avstämning av mål och budget 2026* (dnr KS 2025/1473) har Kungsholmens stadsdelsnämnd tillförts investeringsmedel om 7 mnkr, som ska täcka projektets förväntade utgifter under året.

## **Reservationer m.m.**

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

Särskilt uttalande av Charlotta Schenholm (L), Henrik Sjölander m.fl. (M) och Anette Nordvall (C)

Strandpromenaden utmed Karlbergskanalen är ett välanvänt stråk och del av den populära slingan Kungsholmen runt. Moderaterna ser därför positivt på att göra promenaden mer gångvänlig, i enlighet med vad som föreslås i projektet.

Vi kan dock konstatera att projektet har fördyrats kraftigt. Den initiala programkostnaden som redovisades var på 48 miljoner, som justerades till 60 miljoner, men som nu vid genomförandet beräknas till 72 miljoner. Moderaterna ser mycket allvarligt på den kraftiga fördyringen, särskilt som staden redan har en mycket stor investeringsvolym, som i betydande grad finansieras genom ökad upplåning. Under S-styret ökar stadens skuldsättning snabbt, vilket leder till att pengar går till att betala ränta på lånen, i stället för nödvändiga satsningar på kärnverksamheten. Vi vill därför understryka vikten av en strikt kostnadskontroll i genomförandet av projektet.

Avslutningsvis noterar vi att projektet medför kostnadsökningar för drift och underhåll, framförallt snöröjning. Med anledning av hur illa snöröjningen har skötts av S-styret under mandatperioden vill vi redan nu betona att detta behöver prioriteras när projektet är genomfört.