

Protokoll 4/2026

Tid Torsdagen den 21 maj 2026 kl. 16.45-17.05
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 1 juni 2026, §§ 1-13, 16, 17, 22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 21 maj 2026, §§ 14, 15, 18-21

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden
Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Johan Heinonen (S)
Berit Nyberg (S) §§ 2-22
Jimmy Lindgren (S)
Irene Dolk Castellanos (S)
Maria Mustonen (V)
Joel Höglund (V)
Jonas Nilsson (M)
Sara Svanström (L)
Svante Linusson (C)

Tjänstgörande ersättare

Karin Jordås (S) § 1	för Berit Nyberg (S)
Robert Westerlund (SD)	för Anders Lindman (SD)
Louise Grabo (C)	för Hamid Ershad Sarabi (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S) §§ 2-22
Björn Erdal (S)
Abdiaziz Serar (S)
Jörgen Gyllenblad (S)
Agneta Sundberg (V)
Martina Pereira Norrman (V) §§ 1-16, 18-22
Torbjörn Erbe (M)

Ann-Sofie Söderberg (M)
Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, Stefan Melander, nämndsekreteraren Kerstin Thörner och personalföreträdaren Lars-Gunnar Brundin §§ 1-10 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund §§ 2-10.

§ 7

Ombyggnation Stigbergsparken. Reviderat inriktningsbeslut

Dnr T2021-01452

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna förslag till reviderad inriktning och ge trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Ombyggnation Stigbergsparken upp till 10 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 70 miljoner kronor. Projektet har även en inkomst om ca 16,5 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att anmäla beslutet till Södermalms stadsdelsnämnd.

Reservation

Sara Svanström (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 11 december 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Robert Westerlund (SD) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Sara Svanström (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - a. Att delvis bifalla förslaget till beslut.
 - b. Att återremittera ärendet i syfte att se över projektets kostnadsutveckling och ambitionsnivå utifrån det som anförs nedan.
 - c. Att därutöver anföra följande:

I samband med områdets funktion som framtida kollektivtrafiknod är det välkommet att Stigbergsparken utvecklas till en trygg, grön och tillgänglig plats i anslutning

till den nya tunnelbanestationen Sofia. Samtidigt väcker det reviderade inriktningsbeslutet flera frågor kring projektets ekonomiska styrning, ambitionsnivå och genomförande.

Projektets beräknade kostnad har ökat kraftigt, från tidigare uppskattade 40–50 mnkr till nu 70 mnkr – trots att projektområdet samtidigt har minskats och delar av den ursprungliga omfattningen utgått. Kostnaderna stiger så kraftigt utan att nämnden samtidigt får en tydligare redovisning av vilka delar som är absolut nödvändiga och vilka som utgör ambitionshöjningar i gestaltningen. Särskilt anmärkningsvärt är att riskpåslaget höjts från 10 till 40 procent, vilket väcker frågor om kvaliteten i den tidigare kalkylen och projektstyrningen.

Att projektets nuvärdesberäkning visar ett negativt nettonuvärde om 44 mnkr, understryker behovet av återhållsamhet och tydliga prioriteringar. I ett läge där staden står inför stora investeringsbehov behöver skattemedel användas med stor varsamhet, och fokus bör ligga på funktion, trygghet, framkomlighet och god stadsmiljö snarare än kostnadsdrivande gestaltungsinslag.

Liberalerna ser positivt på ambitionerna om ökad grönska, förbättrade gångstråk och stärkt trygghet, men konstaterar samtidigt att flera av trygghetsargumenten i tjänsteutlåtandet är allmänt hållna och saknar tydlig analys eller uppföljningsbara mål.

Den utdragna tidplanen är också ett bekymmer. När entreprenaden för Stigbergsparken påbörjas kommer området redan ha varit avstängt under omkring tio års tid till följd av tunnelbanebygget. Det ställer höga krav på samordning, framdrift och tydlig kommunikation gentemot boende och näringsidkare i området. Risken för ytterligare förseningar och ökade kostnader måste tas på största allvar.

Vi ser därför att det fortsatta arbetet bör inriktas på att säkerställa en mer kostnadseffektiv utformning där trygghet, tillgänglighet, grönska och fungerande stadsliv prioriteras före mer omfattande och kostnadsdrivande gestaltungsambitioner.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Lars Strömberg (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömngren (MP) finner därefter att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Lars Strömngren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M), Robert Westerlund (SD) och Svante Linusson m.fl. (C).

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stigbergsparken berörs av pågående tunnelbaneutbyggnad, som är ett resultat av 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Utbyggnaden drivs av Region Stockholm med medverkan från berörda kommuner. Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia som, av tekniska skäl, behövs placeras mitt i Stigbergsparken. Placeringen får givetvis en betydande inverkan på platsen, eftersom området i stor utsträckning behöver omvandlas från gräsytor till ett tunnelbanetorg för att säkerställa god tillgänglighet för trafikanterna.

Vi ser med tillförsikt på ambitionen om att skapa nya gröna ytor, träd och ekologiska värden, liksom fler lekmöjligheter vid platsen. Det är både bra och viktigt. Dock konstaterar vi att projektet som helhet har fördyrats betänkligt sedan det tidigare inriktningsbeslutet från 2021.

Kontoret lyfter fram att det återstår en del risker kopplat till tidplanen för utbyggnaden av tunnelbanan. En förskjuten tidplan skulle medföra en ökad investeringsutgift eftersom fasta utgifter för organisation och indexökning (framtida kostnadsökning) blir högre. Vi förutsätter därför att kontoret arbetar aktivt med att hålla nere investeringskostnaden.

Ersätтарыttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersätтарыttrande enligt följande:

Stigbergsparken har potential att bli en viktig plats i anslutning till den nya tunnelbanestationen Sofia, där många människor kommer att röra sig dagligen.

Det är en betydande kostnadsutveckling som projektet genomgått sedan det ursprungliga inriktningsbeslutet. Projektets totala kostnad har ökat från tidigare bedömda 40-50 miljoner kronor till nu cirka 70 miljoner kronor. En sådan

utveckling riskerar att urholka förtroendet för stadens investeringsstyrning, särskilt i projekt där förutsättningarna förändras över tid.

Vi noterar även att projektet belastas av ett mycket högt riskpåslag om 40 procent, vilket signalerar betydande osäkerheter i kostnadsbedömningen.

Därtill visar stadens egen samhällsekonomiska kalkyl att projektet har ett negativt nettonuvärde. Det innebär att kostnaderna överstiger de beräknade nyttorna enligt stadens metodik. I ljuset av detta bör det tydligare redovisas vilka icke-monetära värden som motiverar investeringen, och hur dessa vägs mot den ekonomiska belastningen.

Kristdemokraterna anser att utvecklingen av stadsmiljöer måste ske med ekonomisk hänsyn och god kostnadskontroll. Mot denna bakgrund anser vi att projektets ekonomi och risknivå behöver analyseras ytterligare innan ett genomförandebeslut kan fattas, för att säkerställa långsiktig hållbarhet och ansvarsfull användning av stadens resurser.

Vid protokollet

Kerstin

Thörner

Handläggare

Cecilia Liljeström

TillTrafiknämnden
2026-05-21

Ombyggnation Stigbergsparken. Reviderat inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna förslag till reviderad inriktning och ge trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Ombyggnation Stigbergsparken upp till 10 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 70 miljoner kronor. Projektet har även en inkomst om ca 16,5 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att anmäla beslutet till Södermalms stadsdelsnämnd.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefUlrika Falk
AvdelningschefKarin Tufvesson Hjelmfeldt
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden godkände den 30 september 2021 förslag till inriktning för utbyggnad av Stigbergsparken och gav trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för upp till 5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknades till 40-50 mnkr.

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

Under hösten 2024 upprättades en kalkyl baserad på systemhandlingen, vilken visade på en väsentligt högre kostnad jämfört med tidigare kalkyl för programhandlingen som låg till grund för det tidigare inriktningsbeslutet. Kostnadsökningen beror främst på ökat riskpåslag, förändrade marknadsförutsättningar, med kraftiga ökningar av såväl entreprenadindex som byggkostnadsindex samt förskjutning av tidplanen.

Platsens gestaltning har dessutom vidareutvecklats efter politikens medskick om ökad grönska och fler lekmöjligheter. Ett generellt ökat fokus på trygghet och säkerhet har också påverkat den reviderade utformningen. Samtidigt har projektets geografiska omfattning minskats.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Ombyggnation Stigbergsparken som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 70 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Stigbergsparken berörs av pågående tunnelbaneutbyggnad, som är ett resultat av 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Utbyggnaden drivs av Region Stockholm med medverkan från berörda kommuner.

Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia som skall ligga i Stigbergsparken. Av tekniska skäl behöver stationen placeras mitt i parken. Denna placering får en betydande inverkan på platsen, eftersom området i stor utsträckning behöver omvandlas från gräsytor till ett tunnelbanetorg för att säkerställa god tillgänglighet för trafikanterna.

Enligt genomförandeavtalet mellan staden och regionens förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) som beslutades av kommunfullmäktige 6 mars 2017, dnr 111-10/2017, ansvarar FUT för att återställa områden och anläggningar som tillfälligt tagits i anspråk till samma standard och funktion som före arbetets påbörjande, om inte annat överenskommits mellan parterna. En sådan annan överenskommelse har träffats i detta fall.

I och med station Sofias öppnande kommer Stigbergsparken få en ny betydelse som kommunikationsnod och målpunkt för såväl boende i närområdet som resenärer. Enligt detaljplanens planbeskrivning beräknas det i rusningstrafik komma att röra sig

Trafikkontoret
Stadsmiljö

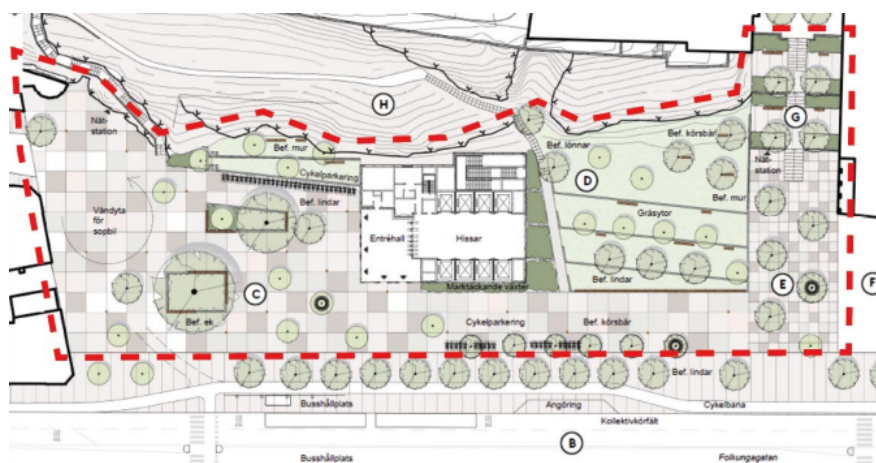
Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

cirka 1600 människor i timmen till och från stationen, ungefär lika stora flöden som vid Hornstulls tunnelbanestation. Trafikkontoret har, i dialog med stadsbyggnadskontoret och Södermalms stadsdelsförvaltning, därför bedömt att platsens utformning i sin helhet behöver ses över för att anpassas till de nya förutsättningarna. Då platsen utgör ett offentligt stadsrum som till störst del är planlagd som torg och gata ser man att trafikkontoret är bäst lämpad att hålla i arbetet med utformning och anläggande av den nya platsen.

Återställandet av parken till ursprungligt skick beräknas nu till 27 mnkr (2026 års prisnivå). Detta belopp utgör den ersättning som trafikkontoret ska erhålla från FUT för att ta över ansvaret för området. FUT har flyttat en nätstation för kontorets räkning till en kostnad om ca 9 mnkr. Detta har resulterat i att ersättning från FUT blir 16,5 mnkr. En indexreglering kommer att genomföras inför byggstart, i samband med att trafikkontoret övertar området från FUT.

I figur nedan redovisas förslaget till utformning av Stigbergsparken som legat till grund för inriktningsbeslutet som fattades 30 september 2021, dnr T2021-01452. Trafiknämnden godkände då förslag till inriktning och gav trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet "Gestaltning Stigbergsparken" upp till 5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknades till 40–50 mnkr.



Figur 1. Stigbergsparkens utformning i programhandlingsskede

Under 2023 tog kontoret fram en systemhandling. Under hösten 2024 upprättades en kalkyl baserad på systemhandlingen, vilken

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

uppgick till 70 mnkr. Detta innebär en väsentlig ökning jämfört med kalkylen för programhandlingen.

Sedan den ursprungliga kalkylen togs fram har betydande förändringar skett på marknaden. Priserna på material, maskiner och drivmedel har ökat, vilket sammantaget har medfört högre totalkostnader för projektet. Entreprenadindex och byggkostnadsindex steg kraftigt under 2021 och fortsatte att öka under 2022 och 2023.

Enligt tidigare besked skulle arbetsområdet överlämnas till staden i slutet av 2026. FUT bedömer nu att överlämnandet i stället kommer att ske i november 2028, vilket medför ökade kostnader för staden till följd av indexuppräkning.

Erfarenheter från tidigare projekt har medfört att kontoret har sett behov av att höja riskpåslagen. För detta projekt innebär det en justering av risken från 10 procent i programhandlingen, till 40 procent.

Sammanfattningsvis förklaras kostnadsökningarna av en kombination av ett ökat riskpåslag, en förlängd tidplan och en kraftigt förändrad marknadssituation, där stigande index och ökade priser successivt har drivit upp projektets totala kostnader.

Mål och syfte

Projektets övergripande ambition är att skapa en levande och inbjudande plats kring den nya tunnelbanestationen, där arkitektur, funktion och grönska samspelar. Miljön ska präglas av hög gestaltad kvalitet och erbjuda en trygg, tillgänglig och attraktiv mötesplats, samtidigt som goda förutsättningar skapas för grönska, träd och ekologiska värden.

Befintlig situation

Innan byggstart för nya tunnelbanestationen Sofia utgjordes parken av öppna gräsytor, mittgång kantad av stora äldre lindar, fritt placerade karaktärsträd, rhododendronbuskage och korsande gångstigar.

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 2. Kartan som visar Stigbergsparkens utbredning markerad med röstreckade linjer

Stigbergsparken är för närvarande avstängd för utbyggnaden av tunnelbanan. Stora delar av parken påverkas av arbetsområdet.



Figur 3. Fotografi som visar arbetsområde för utbyggnaden av nya tunnelbanestationen i Stigbergsparken.

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med Södermalms stadsdelsförvaltning. Samråd har skett med stadsledningskontoret 10e februari 2026 och med Stadsmuseet 10 oktober 2025.

Åtgärdsförslag

Programhandlingen

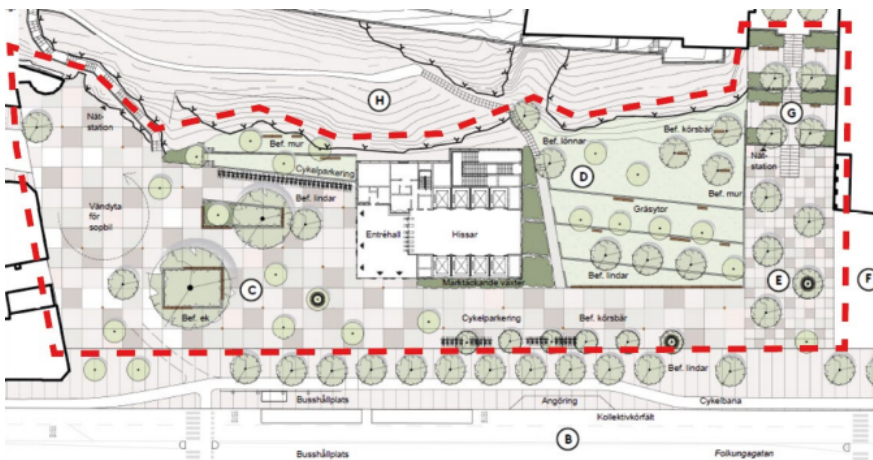
Det tidigare förslaget utgick från den nya byggnadens placering, som på grund av geotekniska förutsättningar förlades till den bakre delen av Stigbergsparkens mittdel.

Platsens olika delar föreslogs få skilda karaktärer. I väster, i anslutning till tunnelbanebyggnadens entré, utformades ett torg med fritt placerade träd och upphöjda planteringar. Mot öster, där inga entréer finns, bäddades byggnaden in i gröna terrasser för att skapa en lugnare parkmiljö.

Ett stort antal befintliga träd bevarades, däribland lindarna längs Folkungagatan, den stora eken vid Tjärhovsgatan, flera träd i allén samt träd i bergskanten intill Erstatrappan. Nya träd föreslogs placeras oregelbundet och med en variation av arter.

Befintliga stenmurar bevarades och återuppfördes som inramning av gräsytor.

Med medskick om ökad grönska, inslag av lek samt behov av vidare utredning vidareutvecklades förslaget. Projektet tog samtidigt med sig viktiga utgångspunkter från det tidigare arbetet: strategin för bevarande och komplettering av träd, den lugnare utformningen öster om byggnaden samt bevarandet av stenmurar och uppbyggnaden av terrasser med dessa.



Figur 4. Stigbergsparkens utformning i programhandlingsskede

Förslag till inriktning

Under systemhandlingsskedet har utformningen förfinats för att skapa fler och mer inbjudande rörelsestråk och platser för vistelse i

Trafikkontoret
 Stadsmiljö

Fleminggatan 4
 Box 8311
 104 20 Stockholm
 Telefon
 Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
 Org nr 212000-0142
 start.stockholm

en trygg och säker miljö. Gestaltningen har utvecklats i nära samspel med byggnadens utformning, samtidigt som fler ytor för växtlighet har skapats för att ge plats åt mer grönska.

Ett grönt parktorg

Utformningen har tagit fasta på medskicket att platsen ska få mer grönska och inslag av lek. Gestaltningen har utvecklats från det tidigare förslaget, som dominerades av ett hårdgjort torg med en mindre parkyta, till en plats där naturen och det gröna står i centrum. Grönskan på Stigberget i fonden fortsätter nu ner över det nya parktorget och skapar en harmonisk och sammanhängande miljö.



Figur 5. Illustrationsplan som visar den nya utformningen där alla gång- och vistelseytor är hårdgjorda eller i grus, men där man är omgiven av grönska i form av nya och befintliga träd, planteringar och växtlighet på Stigberget.

Tidigare var platsen en enhetlig park, och i det nya förslaget återfår den sin samlade karaktär, nu som ett grönt parktorg. Den tidigare parkens identitet bevaras genom återanvändning av murar och sparade träd, vilket ger en subtil men tydlig koppling till platsens förflutna.

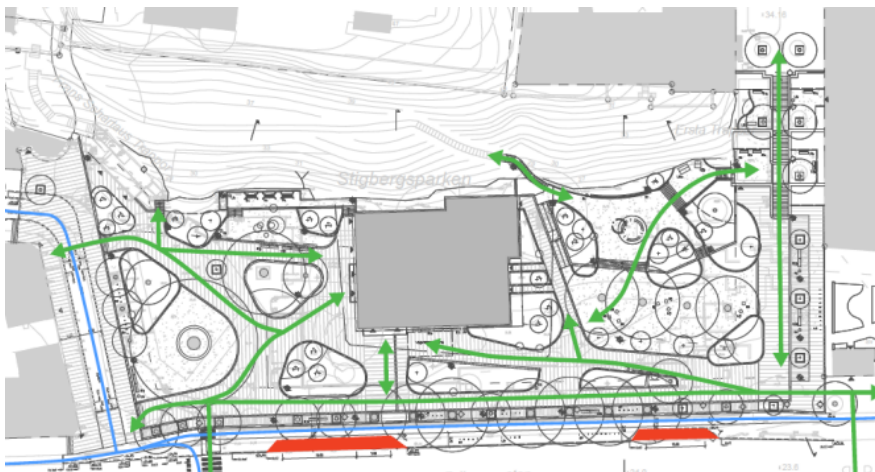


Figur 6. Foto från Stadsmuseet av mur och träd i parken innan rivning påbörjades.

Väster om byggnaden finns en yta avsedd för lek, där innehållet kommer att definieras i nästa skede.

Trygghet

Förslaget är utformat för att öka både gångtrafiken och vistelsen i området, vilket i sin tur skapar en tryggare miljö. Detta ska uppnås genom nya gångstråk och fler målpunkter. Exempelvis finns en ny gångförbindelse från Erstatrappan ner till Stigbergsparken, och inom området finns alltid flera vägar att välja mellan. Döda hörn och återvändsgränder har tagits bort.



Figur 7. Stråkanalys som visar de vägar som bedöms bli de mest använda.

För att bjuda in till vistelse i hela området har olika målpunkter placerats ut, som en lektya för barn, en rund jättebänk kring eken, ett cirkulärt trädäck med belysningsringar samt varierade sittplatser.

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 8. Fotomontage. Det nya stråket från Erstatrappan ner mot tunnelbanebyggnaden. I terrassparken syns det cirkulära trädäcket med belysning ovan.

Grönskan består av träd och låga planteringar som skapar en grön miljö utan att blockera sikten, vilket ökar både trygghet och trivsel.

Säkerheten förstärks ytterligare genom att området är utformat utan raka sträckor där fordon kan hålla hög hastighet.



Figur 9. Fotomontage vy mot norr med t-banestationsbyggnad till vänster och terrasspark till höger. Alla planteringar är låga så att man har god uppsikt.

Trafik

Trafikkontoret
Stadsmiljö

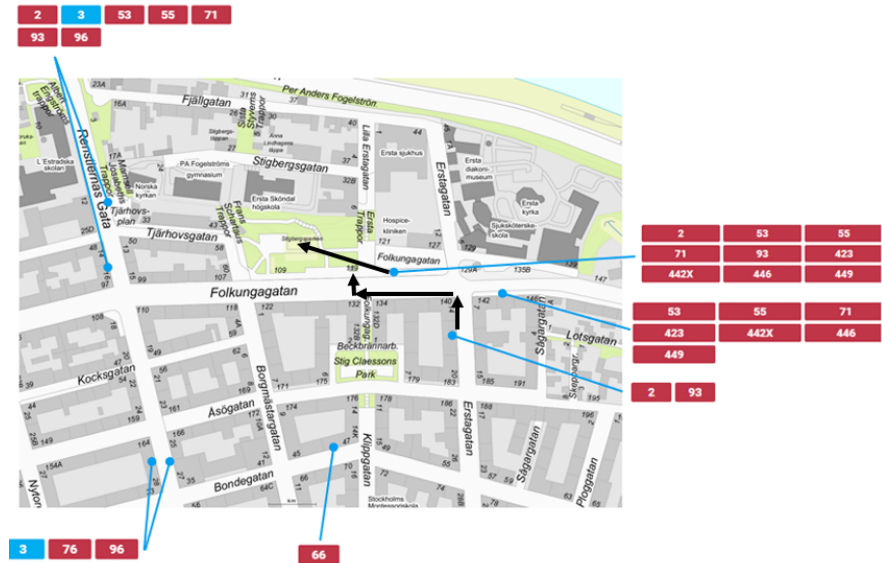
Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Det tidigare förslaget innehöll vändplan och angöring uppe på torget. I det reviderade förslaget utgår detta genom att Tjärhovsgatan behålls och en utfart skapas mot Folkungagatan. Därigenom fredas platsen under eken som parktorg, där eken med en jättebänk skapar en tydlig mötesplats i ett karaktärsfullt rum omgivet av planteringar. Det innebär också att gångtrafiken premieras och att konflikten mellan fordonstrafik och gående minskar. Figur 9 nedan visar gestaltning av platsen kring eken. Den enda trafik som tillåts på torget är driftfordon och utryckningsfordon. Angöring på Folkungagatan används för sophantering och leveranser till tunnelbanebyggnaden samt transporter för rörelsehindrade.



Figur 10. Fotomontage. Den stora bevarade eken får en sittbänk som är 8 meter i diameter runt sig och blir en naturlig mötesplats framför stationsbyggnaden.



Figur 11. Gångstråk från stombusshållplatser..

Minskning av projektområdet

Två delar utgår ur projektet. Området kring Erstatrappan är i stort behov av upprustning. Eftersom platsen ligger utanför FUTs arbetsområde kommer åtgärder där att genomföras i närtid och kontoret behöver inte avvakta anläggandet av Stigbergsparken.



Figur 12. Foto. Erstatrappan med en av de ytor som kommer att renoveras.

Den nya trafiklösningen innebär att Tjörhovsgatan behålls med endast mindre justeringar. Därmed utgår även denna del ur projektet.

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 13. Blå markering visar den tidigare områdesgränsen. Röd visar den nya områdesgränsen.

En jämförelse mellan entreprenadkalkylen för den utformning som presenterades i det ursprungliga inriktningsbeslutet och entreprenadkalkylen för den nu föreslagna utformningen, där båda kalkylerna räknats om till samma prisnivå, visar att den nya kalkylen är lägre. När kalkylerna räknas om till 2024 års priser och med samma påslag för risk, inklusive index, slutar det tidigare förslaget på 78 mnkr och det nuvarande förslaget på 70 mnkr. Det innebär att kostnadsökningarna förklaras av förändrat kostnadsläge och förskjuten tidsram, snarare än den ändrade utformningen.

Avvägningar och konsekvenser gällande föreslagen inriktning

Biologisk mångfald

Förslaget innebär en omfattande nyplantering av träd och buskar, med vegetation som stärker den biologiska mångfalden. Den tidigare parken dominerades av klippta gräsytor, medan det nya förslaget innehåller en varierad vegetation med buskar och perenner. Detta skapar bättre förutsättningar för växt- och djurliv än traditionella gräsytor.

Trafikkontoret
 Stadsmiljö

Fleminggatan 4
 Box 8311
 104 20 Stockholm
 Telefon
 Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
 Org nr 212000-0142
 start.stockholm

Tillgänglighet

Den nya Stigbergsparken ska vara till för alla och tillgängligheten har utformats i enlighet med Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Barnkonsekvenser

Efter synpunkter från föregående skede om behovet av mer lek har en särskild lekyta integrerats i projektet. Därtill tillkommer flera lekfulla inslag, såsom ett trädäck som kan användas som scen samt hammockar att gunga på. Möjligheten för fordonstrafik inom området har kraftigt begränsats, vilket skapar en tryggare miljö där barn kan röra sig mer fritt utan att riskera konflikter med fordon.

Översvämning

Skyfallsutredning visar att platsen inte ligger inom ett riskområde för skyfall. Vatten från området leds i första hand till planteringsytor och växtbäddar för att minska belastningen på ledningsnätet och, vid kraftiga regn, begränsa påverkan på angränsande områden.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Nedan visas en övergripande tidplan. Ett reviderat inriktningsbeslut i maj 2026 och ett genomförandebeslut senare under 2026 innebär att trafikkontoret kan arbeta med detaljprojektering under 2026-2027 och upphandling av entreprenör under 2028. Förväntad byggstart är senhöst 2028 med färdigställande av entreprenadarbetena under 2029-2030.

Aktivitet	2026	2027	2028	2029	2030
Rev. inriktningsbeslut	x				
Genomförandebeslut (TN och KF)		X			
Projektering		X			
Upphandling			X		
Entreprenad				X	X
Invigning av park					X

Trafikkontoret
 Stadsmiljö

Fleminggatan 4
 Box 8311
 104 20 Stockholm
 Telefon
 Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
 Org nr 212000-0142
 start.stockholm

Trafik under byggtiden

Vid entreprenadstart senhöst 2028 kommer Stigbergsparken ha varit ett arbetsområde för utbyggnaden av nya tunnelbanestationen under cirka 10 år. Minimal trafikpåverkan kommer att ske under byggnation av nya Stigbergsparken.

Kommunikation

En kommunikationsplan kommer att upprättas med riktade insatser för att tillgodose olika intressenters och målgruppers behov.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 70 mnkr. Planeringsutgifterna fram till genomförandebeslut uppgår till totalt 10 mnkr, varav 3,4 mnkr avser utgifter fram till och med 2025. Resterande 6,6 mnkr avser planeringsutgifter under 2026 fram till genomförandebeslut. Bedömningen baseras på framtagna utredning och investeringskalkyl.

Projektet har en beräknad inkomst om cirka 16,5 mnkr från trafikförvaltningen, avseende återställning av mark till ursprungligt skick.

Projektet inryms inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

	Tidigare nedlagt (mnkr)	2026	2027	2028	2029	2030	Totalt
Utgifter	3 400	2 300	1 207	2 536	46 592	13 965	70 000
Inkomster						-16 500	-16 500
Summa	3 400	2 300	1 207	2 536	46 592	-2 535	53 500

I nedanstående tabell redovisas projektets ekonomi i prisnivå 2026.

Fast prisnivå	Belopp (mnkr)
Utredning och projektering	10
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	20
Entreprenad	31
Summa utgifter	61

Trafikkontoret
 Stadsmiljö

Fleminggatan 4
 Box 8311
 104 20 Stockholm
 Telefon
 Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
 Org nr 212000-0142
 start.stockholm

Offentlig medfinansiering	-14
Summa inkomster	-14
Netto	47

I tabellen nedan är belopp angivet i 2026-års prisnivå, inklusive ett indexpåslag med antagande om prisutveckling under projektets genomförande.

Löpande prisnivå	Belopp (mnkr)
Utredning och projektering	10
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	20
Entreprenad	31
Index	9
Summa utgifter	70
Offentlig medfinansiering	-14
Index	-3
Summa inkomster	-17
Netto	54

Driftkostnader

Projektet tillskapar nya tillgängliga och attraktiva park, torg- och gångbaneytor jämfört med tidigare gräs- och planteringsytor. Trafikkontorets driftskostnader väntas öka då utökade torg- och gångbaneytor medför ökade kostnader för både snöröjning och barmarksrenhållning och beräknas att vara ca. 0,3 mkr/år.

Södermalms stadsdelsförvaltning kommer fortsatt att ansvara för skötsel av Stigbergsparkens ytor planlagda som parkmark, ca 1 300 kvm, samt planterade ytor på torgytan. Uppskattade driftkostnader ca. 0,2 mkr/år.

Utifrån en uppskattad totalutgift om 70 mnkr beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt drygt 3,3 mnkr från och med år 2031. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Trafikkontoret
 Stadsmiljö

Fleminggatan 4
 Box 8311
 104 20 Stockholm
 Telefon
 Växel 08-508 27 200

trafikkontoret@stockholm.se
 Org nr 212000-0142
 start.stockholm

En nuvärdesberäkning har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen, som är baserad på en nettoutgift om 54 mnkr, visar ett negativt nettonuvärde om 44 mnkr. Nuvärdesberäkning redovisas i bilaga 1.

Risk/Osäkerhet

När utbyggnaden av parken startar kommer FUT fortsatt ha behov av åtkomst till stationsbyggnaden då driftstarten av nya tunnelbanan planeras att ske först 2030. Det finns risk att det uppstår brister i samordning mellan FUTs entreprenör för färdigställandet av stationsbyggnaden och trafikkontorets entreprenör som samtidigt ska bygga parken. Denna risk reduceras genom samordningsinsatser.

En annan risk är om projektet inte startar i tid på grund av FUTs arbeten. Då ökar investeringsutgiften eftersom fasta utgifter för organisation och indexökning (framtida kostnadsökning) blir högre.

Trafikkontoret har tagit höjd för ovan nämnda risker i kalkylen.

Slut

Bilagor

1. Nuvärdesberäkning
2. Illustrationsplan

Projektets namn: Stigbergsparken
Version:

Tidigare utgifter/inkomster	
Mnkr	T o m 2025
Utgifter	
Investeringsutgift 1	-3,4
<i>Delsumma investeringsutgifter</i>	-3,4
varav ej aktiverbara utgifter	0,0
<i>Delsumma investeringsutgifter inkl påslag</i>	-3,4
Ökade drift- och underhållskostnader	0,0
<i>Delsumma övriga utgifter/kostnader</i>	0,0
Summa negativa kassaflöden	-3,4
Inkomster	
Investeringsinkomst 1	0,0
<i>Delsumma investeringsinkomster</i>	0,0
varav icke offentliga bidrag	0
<i>Delsumma inkomster inkl. påslag</i>	0,0
Minskade drift- och underhållskostnader	0,0
<i>Delsumma inkomster inkl. driftkostnadseffekter</i>	0,0
Summa positiva kassaflöden	0,0
Nettokassaflöde	-3,4

Kalkylen upprättad av:

namn: Eva-Lena Örtengren
datum: 2026-01-29

Kalkylen granskad av (ekonomichef, controller eller motsvarande):

namn: Fanny Björendahl
datum: 2026-01-29

Investeringskalkyl												
Mnkr	År	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Utgifter												
Investeringsutgift 1		-2,3	-1,2	-2,3	-40,2	-11,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-57,5
<i>Delsumma investeringsutgifter</i>		-2,3	-1,2	-2,3	-40,2	-11,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-57,5
varav ej aktiverbara utgifter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Indexpåslag utgifter		0,0	-0,1	-0,2	-6,3	-2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,1
<i>Delsumma investeringsutgifter inkl påslag</i>		-2,3	-1,2	-2,5	-46,6	-14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-66,6
Ökade drift- och underhållskostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Delsumma övriga utgifter/ kostnader</i>		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa negativa kassaflöden		-2,3	-1,2	-2,5	-46,6	-14,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-66,6
Inkomster												
Investeringsinkomst 1		0,0	0,0	0,0	0,0	13,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,6
<i>Delsumma investeringsinkomster</i>		0,0	0,0	0,0	0,0	13,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,6
varav icke offentliga bidrag		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Indexpåslag inkomster		0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9
<i>Delsumma inkomster inkl. påslag</i>		0,0	0,0	0,0	0,0	16,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,5
Minskade drift- och underhållskostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Delsumma inkomster inkl. driftkostnadseffekter</i>		0,0	0,0	0,0	0,0	16,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,5
Summa positiva kassaflöden		0,0	0,0	0,0	0,0	16,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,5
Nettokassaflöde exklusive restvärden		-2,3	-1,2	-2,5	-46,6	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Restvärden												
Driftkostnadspåverkan 2036-2048											0,0	
Summa restvärden											0,0	
Nettokassaflöde - inkl. restvärden		-2,3	-1,2	-2,5	-46,6	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-50,1
Diskonteringsfaktor		1,00	0,95	0,91	0,86	0,82	0,78	0,75	0,71	0,68	0,64	
		-2,3	-1,2	-2,3	-40,2	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-43,9
Nettonuvärde, diskontering 5%		-43,9										

Resultatanalys												
Mnkr	År	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total
Resultatpåverkan nämnd												
Ej aktiverbara utgifter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ökade drift- och underhållskostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Minskade drift- och underhållskostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Internränta		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,5	-1,4	-1,4	-1,3	-1,3	-7,0
Avskrivningar		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-8,9
Summa resultatpåverkan nämnd		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,3	-3,2	-3,2	-3,1	-3,1	-15,9
Resultatpåverkan annan nämnd												
Löpande inkomster/intäkter		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Drifts- och underhållskostnader		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa resultatpåverkan annan nämnd		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Totalt projektet inkl nedlagda utgifter/inkomster	
Mnkr	Total
Investeringsutgift 1	-60,9
	0,0
	0,0
	0,0
<i>Delsumma investeringsutgifter</i>	-60,9
varav ej aktiverbara utgifter	0,0
Indexpåslag utgifter	-9,1
<i>Delsumma investeringsutgifter inkl påslag</i>	-70,0
Ökade drift- och underhållskostnader	0,0
<i>Delsumma övriga utgifter/ kostnader</i>	0,0
Delsumma negativa kassaflöden	-70,0
Inkomster	
Investeringsinkomst 1	13,6
<i>Delsumma investeringsinkomster</i>	13,6
varav icke offentliga bidrag	0,0
Indexpåslag inkomster	2,9
<i>Delsumma inkomster inkl. påslag</i>	16,5
Minskade drift- och underhållskostnader	0,0
<i>Delsumma inkomster inkl. driftkostnadseffekter</i>	16,5
Delsumma positiva kassaflöden	16,5
Nettoutgifter totalt projektet	-53,5

