



STOCKHOLM SUPERLINES

| SPACESCAPE

| white

KAIROS
FUTURE



M4Traffic |

Scenarier för Centralbron och innerstadens gatunät
2026.06.30

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	1
Bakgrund	3
FRAMTIDSSCENARIER	5
En stad i utveckling.....	6
Framtidsscenarier för Stockholm 2040.....	10
Fyra scenarier för Centralbron 2040	13
”Motorvägsrenässansen”	15
”Det gamla bilsamhället”	17
”Den gräsrotsledda staden”	19
”Den nya promenadstaden ”	21

STADSBYGGNAD	23
Innerstadens gatunät	24
Det nya esplanadsystemet Stockholm Superlines	32
En ny hastighetsplan för innerstaden.....	36
Centralbron som parkesplanad	44
Centralbron som sommarbro.....	52

TRAFIKANALYS	63
Bakgrund och metod	64
Analysresultat	70
Parkesplanaden klarar framtida trafik.....	73
DIALOG	75
Superlines i media.....	76
Webbenkäten	78
Att dialoga med framtidsbilder.....	81

MEDVERKANDE
Alexander Stähle, Spacescape
Vera Esaiasson, Spacescape
Krister Lindstedt, White Arkitekter
Anna Edblom, White Arkitekter
Andrei Deacu, White Arkitekter
Mats Sandin, M4Traffic
Anna Paula Jonsson, Kairos Future

SAMMANFATTNING

Stockholm Superlines är ett forskningsprojekt som undersöker hur Centralbron – idag en motorled som skär genom Stockholms innerstad – kan omvandlas till en levande och grön stadsboulevard. Projektet är finansierat av ShiftSweden och genomfört av Spacescape, Kairos Future, White Arkitekter, M4Traffic och Placetoplan.

Centralbron är inte bara en trafikled utan en historisk anomali. Den bryter mot det esplanadsystem som Albert Lindhagen lade grunden till 1866, kapar promenadstråk och skapar barriärer mellan stadsdelar som borde hänga samman. Projektet argumenterar för att bron kan omvandlas snarare än rivas – och därigenom bli den länk mellan Södermalm, Gamla stan och Norrmalm som staden länge saknat.

För att förankra visionen i möjliga framtider har fyra scenarier för Stockholm 2040 tagits fram. De spänner från ett bilprioriterat samhälle med ersatt infrastruktur till en ny promenadstad där hållbara transporter och levande gaturum sätter agendan. Det sistnämnda scenariot utgör projektets vision och visar hur politisk vilja kombinerad med investeringar kan omforma staden i grunden.

Den föreslagna Parkesplanaden behåller tre körfält men omvandlar de övriga till ett grönt stråk för gående och cyklister. Trafikanalyserna visar att en omvandling av Centralbron är genomförbar. Med höjda trängselskatter och parkeringsavgifter kan trafiken på Centralbron minska med drygt 60 procent, utan att allvarliga trängseffekter uppstår i resten av gatunätet. Som ett första steg föreslås en tillfällig Sommarbro, ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att testa lösningen i verkligheten innan en permanent ombyggnation genomförs.

Intresset från allmänheten är påtagligt. En webbenkät med över 2 500 svar visade att sju av tio föredrar Parkesplanaden framför övriga alternativ, och projektet fick bred uppmärksamhet i traditionella och sociala medier sommaren 2025. Det vittnar om att frågan engagerar långt utanför expertkretsen.

Stockholm Superlines visar att det är möjligt att förena trafikalk funktion, ekologisk hållbarhet och stadsliv i ett och samma projekt. Likt High Line i New York och Superblocks i Barcelona kan en omvandlad Centralbron bli både ett konkret bidrag till en bättre stad och en symbol för ett Stockholm som väljer att se framåt.



BAKGRUND

Forskningsprojektet Stockholm Superlines har tagit fram bilder och planer för framtidens Centralbron och Stockholms innerstads trafiknät. De baseras på analyser och scenarier, genomförda av en grupp forskare och arkitekter från konsultföretagen Spacescape, Kairos Future, White Arkitekter och M4Traffic, samt digitala dialogplattformen Placetoplan, finansierade av forskningsprogrammet ShiftSweden. Projektets syfte är att visa på hur och varför denna motorled för bilar genom Stockholms innerstad bör omvandlas till en levande och grön parkesplanad för alla – en Superline.

Projektets syfte är att skapa förståelse för hur omvandling av Centralbron och innerstadens gatunät kan bidra till en mer attraktiv, tillgänglig och

hållbar stad. Visionen är ett grönare och smartare gatunät i stads kärnan. Målet är social, miljömässig och ekonomisk utveckling som förbättrar folkhälsan, minskar miljöbelastningen och ökar stadens konkurrenskraft.

Att omvandla Centralbron och innerstadens trafiknät kan få stora effekter på invånarnas livskvalitet tack vare beteendeförändringar där bilresor ersätts av aktiva transporter. Projektet visar på hur samtidiga investeringar i kollektivtrafik och cykelnät, kombinerat med Förbifart Stockholm och förändrad prissättning av bilresande, kan göra det möjligt.

Läs mer om projektet Superlines här:
<https://arena.shiftsweden.se/lab-och-projekt/24>



FRAMTIDSSCENARIER

EN STAD I UTVECKLING

Världens befolkning står inför sin kanske hittills största utmaning: att inom en kort tidsperiod klara av att ställa om till ett hållbart sätt att leva. Å ena sidan behöver vi förhålla oss till jordens planetära gränser, å andra sidan våra mänskliga behov i en alltmer digitaliserad och automatiserad vardag.

Då större delen av jordens befolkning nu bor i städer, och denna andel förväntas växa, väcks frågor om framtidens liv i städer. Hur bör det se ut, och hur vill vi att det ska se ut?

Framtidens hållbarhet handlar inte bara om det ekologiska, utan även om hur vi skapar samhällen som är ekonomiskt och socialt motståndskraftiga och hållbara. Denna rapport presenterar framtidsbilder för hur utvecklingen kan komma att ta sig uttryck i Stockholm.

TIDIGARE SKIFTEN

Urbana omtag och skiften är inget nytt. Blickar vi tillbaka på 1800-talets Stockholm ser vi en stadsutvecklingsperiod präglad av den så kallade regularismen – en process där befintlig bebyggelse reglerades och anpassades till nya sociala och ekonomiska behov. Albert Lindhagen, jurist, stadsplanerare och politiker, var en av periodens nyckelpersoner. Med den så kallade Lindhagenplanen från 1866 lades grunden till det moderna Stockholm. Planen syftade till att modernisera en stad som upplevdes som trång, ohygienisk och oorganiserad. Lösningen tog sig uttryck i boulevarder, förbättrad

hygien och sanitet, en tydligare gatustruktur och en stad som var förberedd för framtida befolkningstillväxt.

Under 1930-talet kom modernismen, en ny era som kom att sätta bilen i centrum. Under denna period formades städerna för rörelse och effektivitet: motorvägar skar genom stadslandskap, höghus reste sig i funktionella zoner och det urbana livet spreds ut över större ytor. Fokus låg på separation av funktioner. Tron på tekniken var stark. Stadsbilden präglades av storskaliga lösningar, trafikplanering och idén om ett rationellt organiserat samhälle.

På 1990-talet växte motståndet mot modernismens och bilismens stadsbyggnad. I stället förespråkades stadsmiljöer som präglas av täthet, blandning och närhet. Värden kopplade till den ”gamla staden” lyftes åter fram: människomöten, levande bottenvåningar och kvartersstruktur. Den täta blandade staden gjorde på så sätt revansch som stadsbyggnadsideal och har påverkat många stadsutvecklingsprojekt sedan dess, men tidigare epokers infrastruktur, bilnormer och planeringslogik skapar fortfarande låsningar.

EN SKANDINAVISK HUVUDSTAD SOM LEDER MED VISIONER

Ledstjärnor för livet i staden uttrycks idag ofta som hållbarhet och livskvalitet – men vad betyder det i praktiken? I stadens kontext handlar hållbarhet

inte bara om klimatmål, utan också om robust infrastruktur, motståndskraft mot kriser och rättvis fördelning av resurser. Livskvalitet kan handla om personlig inkomst, men innefattar i allt högre utsträckning även individens bekvämlighet, tillgång till trygga offentliga rum, hälsosamma miljöer, närhet till vardagens funktioner och möjligheten att röra sig fritt. Vad detta innebär varierar i sin tur med ålder, inkomst och livssituation.

Vägen till hållbarhet och livskvalitet formas inte i ett vakuum. Stockholm är en redan existerande väv av vägar, vanor och vardagslogik, där förändring alltid sker i dialog med det som redan finns. Den modernistiska bilinfrastrukturen lever kvar – fysisk, socialt och mentalt. Den är dyr att riva, svår att bygga om och formar fortfarande våra livsmönster. Framtidens stadsutveckling kräver därför visioner som arbetar med – snarare än mot – det befintliga.

Antalet städer som ansluter sig till visioner om hur befintlig infrastruktur kan göras om växer; mer grönska, närhet och meningsfulla möten träder fram som centrala kvaliteteter i dessa projekt. Några exempel är New Yorks High Line, Barcelonas Superblocks, och Tokyos nya Ginza Sky Walk, en ny park som tidigare var motorväg.

Antalet människor som flockas till dessa platser är ett bevis på det värde de tillför stadsmiljön – särskilt i en tid där digitalisering och distansarbete har förändrat våra rörelsemönster. Vi kan inte längre förlita oss på ett naturligt flöde av människor som en självklar effekt av pendling, fysisk konsumtion eller obligatorisk kontorsnärvaro.

Många av de platser som idag är välbesökta befolkas alltså av människor som aktivt väljer att söka sig dit för att vistas, mötas och leva. Värden som närhet, attraktiv stadsmiljö och mänsklig skala är faktorer som i allt högre grad vägs in vid värdering av stadsdelar och områden. Även om kalkylmodeller varierar, finns det tecken på att sådana kvaliteter kan påverka investeringsvilja och långsiktigt markvärde. I Barcelona har till exempel bostadspriserna stigit kring kvarter som ingår i Superblocks; något som talar för att människor värdesätter närhet, grönska och platser skapade för möten. Därtill kan fastighetsutvecklare stärka sina affärsmodeller i projekt där mindre yta behöver avsättas till parkeringsinfrastruktur eftersom den ytan i stället kan användas till värdeskapande i form av, exempelvis, bostäder.

Med andra ord, platser som gestaltas för upplevelser, möten och mänsklig skala träder fram som nya urbana tillgångar – sociala, miljömässiga och ekonomiska.

Exempel på hur man använder stadens design och gestaltning för ekonomiskt, ekologiskt och socialt värdeskapande har satt flera städer på kartan internationellt. Efter New York, Barcelona och Tokyo har Stockholm nu chansen att göra det med Superlines. Med mod, vision och omsorg om dagens och morgondagens invånare kan Stockholm ansluta sig till den skara av framåtlutade och visionära städer.

Projektet Superlines har potential att lyfta Stockholm som ett exempel på framtidens hållbara urbana utveckling.

EXPERTERNAS SYN PÅ MOBILITET

Inom projektet Superlines har ett antal intervjuer genomförts med strateger, planerare och sakkunniga inom stadsutveckling och mobilitet. Syftet med detta har varit att förstå vilka krafter som idag formar mobiliteten i våra städer – och varför det ofta är så svårt att uppnå stadskvalitéer som många önskar se mer av, som gävnlighet och levande gator och torg.

Intervjuerna visar att implementeringen av urbana visioner är ojämnt fördelad och beror på land, stad och stadsdel. Äldre strukturer, som befintlig bilinfrastruktur och dess logik, sätter fortfarande gränser för vad som är möjligt. Städer som Oslo, Gent och Paris nämns dock som framgångsrika exempel och några av deras lärdomar beskrivs nedan.

VAD HÄNDER INOM MOBILITET OCH STADS-UTVECKLING ENLIGT EXPERTERNA?

Radikala förändringar i Europa: Städer som Paris, Gent och Barcelona genomför omfattande omställningar för fler mobilitetsalternativ jämte bilen. I Norden sker denna förändring ofta stegvis och man prövar sig fram.

Oslo som förebild: Oslo har gått från bilstad till internationell förebild för mer varierad mobilitet. 70–75 % av alla resor görs nu med hållbara färdmedel. Politisk vilja och förankring nämns som avgörande för omställningen.

Kollektivtrafiken: Stora satsningar görs på tunnelbana, spårvagn och pendeltåg i flera europeiska städer, inte minst Stockholm.

Cykelns återkomst och kulturförändring: Cykeln tar mer plats i många städers infrastruktur, inte bara som transportmedel till och från jobbet längs med cykelleder utan cykeln integreras i allt större utsträckning i vardagslivet på både länge och kortare resor.

VAD DRIVER FÖRÄNDRINGARNA ENLIGT EXPERTERNA?

Klimat och hållbarhetsmål: Från Brundtlandrapporten till Globala mål och EU:s taxonomi - begreppen har mognat men implementeringen släpar fortfarande efter.

Hälsa och social interaktion: Städer strävar i större utsträckning efter att främja rörelse och gemenskap. Exempel: 'Levande Stockholm'.

Ekonomi: Privat biläggande ses även som en kostnad av många invånare i Stockholm vilket leder till frågor om rättvisa, exempelvis i förhållande till hur pengar ska investeras i bilinfrastruktur som bara gynnar de som har råd med bil. Investeringar i bilberoende strukturer blir svårare att motivera.

Beredskap: Mindre bilberoende städer kan vara mer resilienta i tider av kris. När staden är byggd för att människor ska kunna röra sig till fots, med cykel eller via kollektivtrafik, minskar sårbarheten vid bränslebrist, störningar i logistikkedjor eller klimatrelaterade händelser.

Politik och opinion: Förändring kräver politiskt mod för att stå emot opposition och folklig förståelse för nyttan av minskad biltillgänglighet. Men detta kräver även kommunikation som skapar

tillit till alternativa lösningar som kan kompensera för detta. Bilens symbolvärde som frihetsmaskin är fortsatt stark och är en del av varför många motsätter sig en förändring för minskad tillägnlighet med bil.

HUR BERÄTTAR EXPERTERNA OM HUR OMSTÄLLNINGAR GÅR TILL I PRAKTIKEN?

Långsiktighet som förutsättning: Flera intervjuade pekar på att större omställningar kräver uthållighet över tid, med beslut som sträcker sig bortom enskilda mandatperioder. Stabil styrning, kontinuitet i målbilden och politiskt mod att hålla fast vid långsiktiga planer är avgörande för att genomföra komplexa stadsutvecklingsprojekt.

Politisk styrning och samspel: Tjänstepersoner behöver mandat. Tillit och samverkan mellan olika myndigheter och civilsamhället krävs för att driva omställningar som berör mobilitet.

Systemtänk: Paris illustrerar vikten av integrerade strategier där hela stadsväven eller angränsande områden beaktas, även vid beslut om mindre markanvisningar. I Sverige finns däremot ett behov av stärkt koordinering mellan insatser samt ökad förståelse för platsers inbördes relation och beroenden.

Beteenden formas tidigt: Grunden för människors vanor läggs redan i barndomen. Trygga skolvägar för barn är centrala för att man ska se gång och cykel som självklara mobilitetsalternativ som vuxen.

Testa först: Tillfälliga lösningar kan sänka trösk-

larna för förändring genom att skapa trygghet, ökad acceptans och möjlighet till lärande innan permanenta beslut fattas. Denna typ av experimenterande, ofta kallad tactical urbanism, har vuxit fram som en global metod för att stegvis pröva nya idéer i verklig stadsrumsmiljö och därmed minska riskerna vid större urbana omställningar.

ATTITYDER, MOTSTÅND OCH MÖJLIGHETER ENLIGT EXPERTERNA

Plattformer för samtal och samverkan: Förändringar måste böttna i en förståelse för alla som påverkas och ge utrymme för delaktighet i utformning, men traditionella samråd är ofta otillräckliga. Nya former för dialog kan ge en djupare förankring, som medborgarråd som ges relevant kunskapsunderlag.

Det nya informationslandskapet: Planerare efterlyser arenor för utforskande samtal snarare än polariserade debatter. Sociala medier och klimatfrågans politisering förstärker behovet av lokalt faciliterade samtal men skapar också nya sätt att nå ut med kommunikation.

Stockholm har potential att, likt Barcelona, Oslo, Gent och Paris, profilera sig internationellt genom visionära projekt som tar avstamp i befintlig infrastruktur och formar framtidens mobilitet och offentliga mötesplatser. Ett konkret exempel skulle kunna skapa fokus, begriplighet och genomförbarhet. I detta sammanhang föreslås Centralbron, en motorled genom Stockholms hjärta, som en konkret testyta.

FRAMTIDSSCENARIER FÖR STOCKHOLM 2040

För att kunna utforma en vision för innerstadens gatunät och Centralbron som både inspirerar och upplevs som realistisk, har en scenarioövning genomförts. Syftet var att skapa en föreställning om det samhälleliga och urbana sammanhang som utvecklingen kan komma att ta plats i – den typ av miljö, logik och prioriteringar som kan präglade Stockholm år 2040.

Samtliga parter i projektet deltog i scenarioövningen som faciliterades av Kairos Future.

VILKA DRIVKRAFTER TROR VI KOMMER ATT PÅVERKA UTFORMNING AV GATOR MOT 2040?

Arbetet med scenarioutveckling tog avstamp i en workshop med analys av olika drivkrafter och konsekvensanalys av prioriterade sådana.

Frågan som låg till grund för workshoparbetet var: *Vilka drivkrafter tror vi kommer att påverka och forma hur gator utformas mot 2040?*

Drivkrafterna som utgjorde arbetsmaterialet valdes ut med hjälp av Kairos Future AI-verktyg Victoria, signalspaning av Kairos Futures egna framtidsstrategier, ett urval av rapporter och studier samt intervjuer med experter. Kriteriet för dessa drivkrafter var dess potential att påverka utformningen av våra framtida städer, med fokus på utformning av gator.

De två trenderna valdes som osäkerhetsfaktorer eftersom deras framtida utveckling i hög grad påverkar hur Stockholms gator kan komma att utformas, samtidigt som de i dag präglas av tydlig osäkerhet.

Politikens inställning till bilism är osäker därför att det redan nu finns starka krafter som drar åt olika håll: å ena sidan växer stöd för gång, cykel, kollektivtrafik, klimatmål och mer levande stadsmiljöer, å andra sidan finns fortsatt starka, motstående strömningar som betonar bilens betydelse för tillgänglighet, vardagsliv, näringsliv och individuell frihet. Frågan om bilens roll i staden är därmed inte avgjord, utan kan utvecklas olika beroende på framtida politiska majoriteter, samhällsdebatt och prioriteringar i transportpolitiken.

Konjunktur och investeringsvilja valdes som osäkerhet därför att de ekonomiska förutsättningarna för större stadsomvandlingar just nu påverkas av flera svårbedömda omvärldsfaktorer, såsom geopolitisk oro, stigande försvarsutgifter, osäker energitillgång, förändrade globala handelsmönster och risk för svagare offentliga finanser. Sådana faktorer påverkar både statens och kommunernas investeringsutrymme och privata aktörers vilja att gå in i långsiktiga infrastrukturprojekt. Tillsammans valdes dessa två osäkerheter eftersom de fångar två avgörande frågor för framtidens gatunät: vilken riktning politiken tar, och vilka resurser som finns för att omsätta den riktningen i praktiken.

TRENDANALYS

De drivkrafter som förväntades ha säker utveckling och stor påverkan på utformningen av Stockholms gator mot 2040 var:

Hälsa: Människors intresse för och prioritering av sin egen hälsa och välmående förväntas öka mot 2040. Generation Z uppvisar idag stort intresse för hälsa och välmående (exempelvis genom minskat alkoholkonsumtion och ökat fokus på arbete- och livsbalans) och denna trend förväntas fortsätta vara en drivkraft i stadsutvecklingen.

Turism och besöksnäring: Antalet besökare (inhemska och utländska) förväntas växa som inslag i stadsmiljön mot år 2040. I stadsrummet förväntas besökare attraheras av gatumiljöer som är gångvänliga (exempelvis sommargånggator) och med social dynamik, som stadsmiljözoner (med särskilda regler kring trafik).

Förändrade arbetsmönster - en ny hybridverklighet: Distansarbete, hybridlösningar för möten och nya sätt att använda kontorslokaler påverkar hur människor rör sig i staden. Minskad pendling innebär att trycket på vissa knutpunkter minskar, medan nya flöden och behov uppstår i bostadsnära miljöer. Detta skapar möjligheter att tänka om kring gatans funktion, tempo och utformning i olika delar av staden.

Ekonomiska intressen: Fastighetsägare ser fortsatt staden som en plats för ekonomiska utbyten och tar beslut, påverkar och utvecklar primärt utifrån ett vinstsökande perspektiv.

Minskad privat bilanvändning: Bilägandet minskar bland yngre generationer, särskilt i urbana miljöer.

Ekonomiska incitament, hållbarhetsmedvetenhet och alternativ som cykel, gång och delningstjänster gör bilen mindre central i vardagen.

Klimatanpassning: Klimatförändringar med extremväder förväntas intensifieras mot år 2040 vilket ställer krav på utformning av gator för att kunna hantera exempelvis skyfall.

Mål och krav på minskade utsläpp: Politiska målsättningar på lokal, nationell och internationell nivå driver på behovet av minskade utsläpp från transportsektorn. För städer innebär detta ett ökat fokus på att minska biltrafikens klimatpåverkan genom satsningar på kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och elektrifiering. Förväntningar från medborgare och EU-regleringar förstärker detta tryck.

Social hållbarhet växlar upp på flera plan: Frågor om jämlikhet, trygghet, tillgänglighet och inkludering får allt större betydelse i stadsutvecklingen. Gator ses inte längre bara som transportytor utan som arenor för gemenskap, uttryck och representation. Det ställer krav på att stadsrummet utformas så att fler grupper kan känna sig välkomna och delaktiga, oavsett ålder, kön, bakgrund eller funktionsförmåga.

Offentlig ekonomi: Den offentliga ekonomin står inför ökande påfrestningar fram till 2040. Ett åldrande samhälle, ökade krav på välfärd och klimatanpassning samt ett förändrat säkerhetsläge gör att en större andel av statens resurser behöver gå till bland annat försvar och beredskap. Sammantaget innebär detta minskat investeringsutrymme för stadsutveckling, vilket ökar kraven på kostnadseffektiva och multifunktionella lösningar i det offentliga rummet.

BASSCENARIO 2040

Trendanalys och konsekvensanalys av trenderna utvecklades till följande basscenario:

År 2040 präglas Stockholms stadsutveckling av en växande efterfrågan på hälsosamma miljöer, vardaglig närhet och socialt meningsfulla platser. Det är inte längre en perifer ambition – utan en central parameter i vad invånare efterfrågar, som både politiker, planerare och näringsliv måste förhålla sig till. Krafter som hälsosökande invånare, upplevelsesökande besökare och vinstsökande fastighetsaktörer driver utvecklingen. Tillsammans formar de nya villkor för hur staden används, planeras och investeras i.

Samtidigt har stadens ekonomi blivit mer ansträngd trots en växande befolkning. Allt större andel offentliga resurser går till försvar och krisberedskap, vilket minskat utrymmet för traditionella infrastruktur-satsningar. För att ändå kunna genomföra nödvändiga förändringar har staden i allt högre grad sökt sig till offentlig-privat samverkan (OPS) och alternativa finansieringslösningar. När både miljömål och ekonomiska realiteter ställer krav blir förmågan att balansera framkomlighet och tillgänglighet, social hållbarhet och klimatresiliens en strategisk kärnfråga för att upprätthålla stadens attraktivitet.

2040 har planeringskulturen förändrats. Livskvalitet i form av tillgång till välbesökta platser, närhet och grönska - tidigare ett mer kvalitativt ideal - har blivit ett mätbart kriterium i stadsrumsplanering. Nya indikatorer utvecklas, bortom exempelvis flödesdata, för att fånga upplevelser, trygghet, hälsa och social tillgänglighet. Planerare har fördjupat sin förståelse och kunskap inom beteendevetenskap och social håll-

barhet, medan fastighetsaktörer alltmer integrerar dessa perspektiv i sina affärsmodeller.

Den urbana mobilitetens transformation har skapat både möjligheter och spänningar. Efterfrågan på hållbara transportlösningar har gett upphov till nya affärsmodeller inom mobilitet, delningstjänster och platsutveckling. Men förändringen har också skapat friktion: mellan olika grupper, mellan olika stadsdelar och mellan olika värden.

Hur innerstadens gatunät och Centralbron tar sin form i detta basscenario beror här på utfallet av två utvalda drivkrafter med osäker utveckling, nämligen ”Politikens inställning till bilism” och ”Konjunktur och investeringsvilja”. Båda definieras nedan.

1. POLITIKENS INSTÄLLNING TILL BILISM

- a.Förbilinfrastruktur:Storskaligsatsningpåbilism, vägunderhåll och utbyggnad. Detta ramas in politiskt som frihet från begränsningar och regleringar.
- b. För fler trafikslag och minskad bilanvändning i Stockholm: Prioritering av kollektivtrafik, gång, cykel och delad mobilitet. Detta ramas in politiskt som frihet till alternativ.

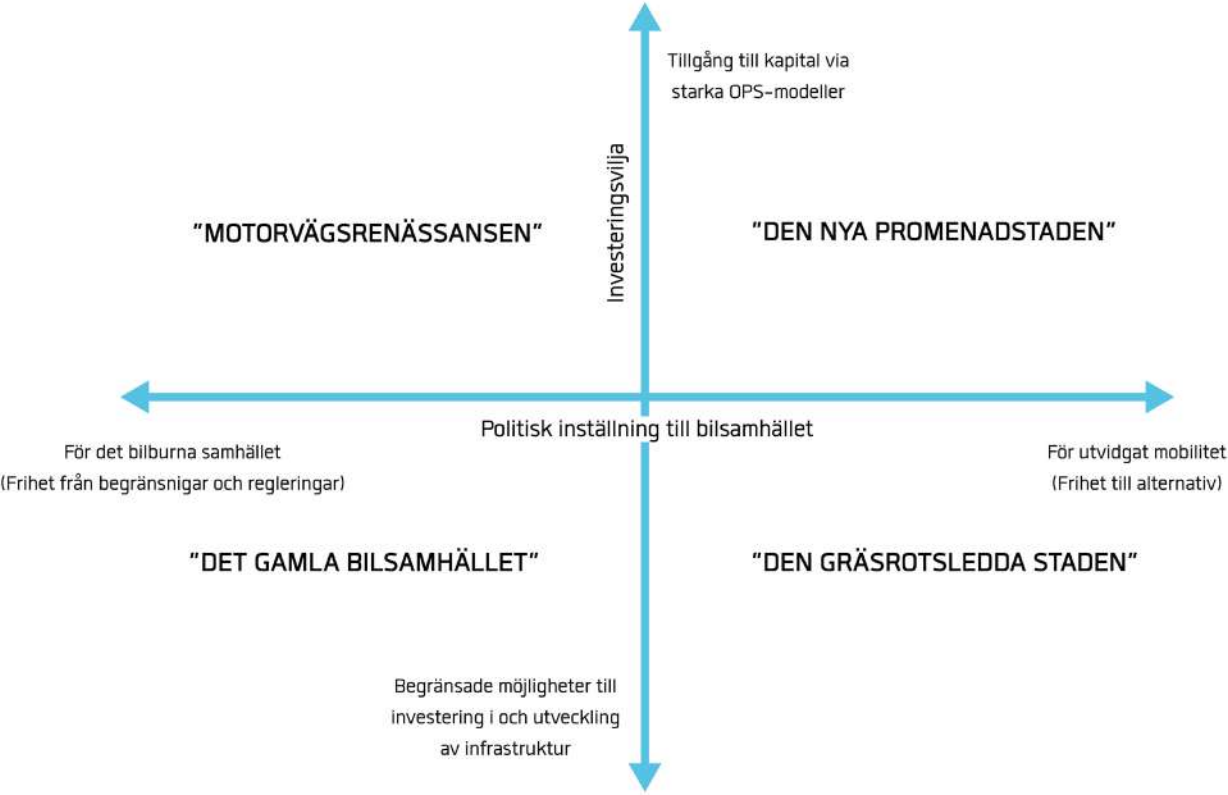
2. KONJUNKTUR OCH INVESTERINGSVILJA

- a. Hög investeringsvilja (högkonjunktur) – Stark ekonomi genom till exempel samfinansieringslösningar med intresse för infrastruktursatsningar, alternativt i kombination med högre skatteuttag.
- b. Låg investeringsvilja (lågkonjunktur) – Begränsade resurser och svagt intresse för större infrastrukturprojekt.

FYRA SCENARIER FÖR CENTRALBRON 2040

De fyra scenarierna för innerstadens gatunät har här illustrerats med Centralbron som exempel. År 2040 har Centralbron i Stockholm genomgått förändringar som ett resultat av flera samverkande drivkrafter.

Verklighetsbeskrivningen som utgör basscenarioets grund skapar, tillsammans med de osäkra drivkrafterna, underlag för fyra distinkta scenarier för Stockholm 2040 och Centralbrons utveckling i vart och ett av dem.





CENTRALBRON (SPACESCAPE)

”MOTORVÄGSRENÄSSANSEN”

(PRO-BILISM + HÖG INVESTERINGSVILJA)

Centralbron har omvandlats till en högteknologisk motorvägsled – symbolen för en politisk och ekonomisk satsning där bilen åter ses som den yttersta garanten för frihet, tillväxt och livskvalitet. ’Elvägar’ med induktiv laddning, expressfiler för autonoma elfordon och höghastighetsbussar skapar en ny sorts mobilitetskorridor, möjliggjord genom privata investeringar och offentlig-privat samverkan i en tid där den offentliga ekonomin är hårt pressad.

Bilstadens återkomst har gett upphov till nya vinare: hushåll i ytterområden med god tillgång till elbil, parkeringslösningar och laddinfrastruktur upplever ökad rörelsefrihet, snabbare pendling och förbättrad livspussellogistik. Även fastighetsvärden i bilnära områden har stigit, liksom investeringarna i fordonsindustri och relaterade tekniksektorer. Stockholm positionerar sig internationellt som testbädd för autonoma transporter – något som skapar exportmöjligheter och arbetstillfällen.

Men utvecklingen har också fått bieffekter. I takt med ökad andel privatbilism har kollektivtrafiken gradvis minskat. Flera busslinjer har avvecklats och bilberoendet ökar. Samåknings tjänster har fått viss spridning, men trafikstockningar kvarstår trots avancerade styrsystem, på grund av inducerad trafik. För att reglera trycket och betala för underhållsbehovet av den nya elektrifierade infrastrukturen används trängselskatter, beskattning av bilinnehav och ny skatt som baseras på antal körda kilometer.

Prioritering av bilens framkomlighet har också omformat stadslivet. Gångvänliga miljöer har krympt, och uteserveringar och parkmiljöer begränsas till enskilda gator under sommaren. Detta har även lett till att butikslokaler i delar av innerstan glesats ut på grund av minskad fotgängartrafik. Tillgång till offentliga rum har blivit en klassfråga; de få platser som nu är gång- och cykelvänliga är också bland de dyraste att bo i.

Även om fordonsflottan till stor del är elektrifierad har ökade trafikvolymerna lett till fortsatt höga partikelutsläpp. Fossildrivna bilar beskattas hårt för att minska deras antal. Den försämrade luftkvaliteten har ökat andelen invånare som upplever stress och luftvägsbesvär på grund av buller och partikelutsläpp till följd av att elbilar är tyngre än bensindrivna bilar. Politiken har infört koldioxidkompensation, teknikinvesteringar och striktare miljözoner. Effekten är dock begränsad då konsumenterna snabbt anpassar sig genom att köpa elbilar eller bilar som uppfyller de nya kraven.

I sin förlängning har den politiska strategin bidragit till att samhällsklyftorna fördjupats. Bilstadens renässans har skapat en alltmer segregerad urban miljö där framtiden för den som har resurser att delta erbjuds smidighet, komfort och flexibilitet. För andra växer avståndet till staden – både bokstavligt och symboliskt – när gång-, cykel- och kollektivtrafikalternativ reduceras.



CENTRALBRON (SPACESCAPE)

”DET GAMLA BILSAMHÄLLET”

(PRO-BILISM + LÅG INVESTERINGSVILJA)

Centralbron är i stort sett oförändrad men sliten, belastad och präglad av ihoplappning snarare än visioner. Biltrafiken dominerar fortfarande gatubilden – inte som en följd av visionära satsningar, utan som ett resultat av låg investeringsvilja och avsaknad av tydlig politisk riktning. Underhåll prioriteras framför utveckling. Elbilar har fått viss spridning, främst genom privata initiativ och statliga subventioner, men i övrigt liknar staden till stor del det gamla bilsamhället.

Den ekonomiska stiltjen gör sig påmind i hela infrastrukturen. Kollektivtrafiken är överfull och sliten, förseningarna är vanliga och satsningar på nya linjer har uteblivit. Vägunderhåll har privatiserats i vissa delar och vägtullar har införts, inte för att styra trafikflöden utan för att överhuvudtaget hålla vägnätet i gång. Cykelinfrastrukturen och andra mobilitetsalternativ har försvagats och investeringsprojekt har uteblivit. Resultatet är ett Stockholm som haltar fram på gamla premisser, utan riktning och mål.

Trots detta finns grupper som klarar sig relativt väl. Hushåll med bil, särskilt i förorter med tillgång till externa handelscentra och fri parkering, har behållit sin rörlighet. För dessa har det vardagliga livspusslet inte förändrats nämnvärt. Fastighetsvärden i bilnära områden har varit stabila, parkeringshus finns kvar där de alltid legat, och företag med logistik- eller bilburen verksamhet har kunnat fortsätta som vanligt.

Men bilden är ojämn. Gångvänliga miljöer förfaller, cykelbanor växer igen och gatulivet har tunnats ut. Samtidigt har boende i innerstaden, trots bättre närhet till service, börjat tala om isolering snarare än livskvalitet. Med långa restider, bristfällig integration mellan stadsdelar och många bilköer har känslan av ett fragmenterat Stockholm vuxit sig stark. Stadens förmåga att erbjuda trygga, tillgängliga och uppdaterade miljöer har försvagats – vilket påverkar både invånarnas livskvalitet och näringslivets framtidsstro.

Fastighetsmarknaden speglar utvecklingen. Medan externa handelsområden vuxit, har delar av innerstaden tappat i attraktivitet. Lokala handlare i centrum kämpar med minskad kundtrafik och företag söker sig i ökande utsträckning till mer fungerande städer med tydligare framtidsstro.

Känslan av att Stockholm ’har sett bättre dagar’ präglar stämningen. Det är inte en kris, men ett stillestånd. Stockholm har inte kollapsat men politiken har tappat tempo, riktning och förmåga att möta nya behov. Medan andra europeiska städer profilerar sig genom visionär stadsutveckling, har Stockholm blivit ett exempel på vad som kan hända när systemet förvaltas men inte förnyas. Politisk prioritering för bil kvarstår men ekonomiska realiteter förhindrar systemförnyelse.



SOMMARBRON – CENTRALBRON SOM SOMMARGATA (SPACESCAPE)

“DEN GRÄSROTSLEDDA STADEN”

(PRO-MOBILITET + LÅG INVESTERINGSVILJA)

Centralbron kallas nu för tiden *Sommarbron* – ett resultat av en ny och mångfacetterad mobilitetskultur med stark lokal förankring. Biltrafikens dominans har brutits genom successiva begränsningar och nya varor snarare än stora investeringar. Kollektivtrafiksystemet har förbättrats genom effektivisering snarare än expansion. Centralbron fungerar som trafikled för flera trafikslag där bilarnas andel är kraftigt reducerad – busskörfält, cyklisterna och fotgängarna prioriteras.

Förändringen har drivits av gradvisa begränsningar och växande medborgarengagemang. Politiken har stöttat civilsamhällets initiativ snarare än byggt om i stor skala. Resultatet är en väv av lokalt utvecklade mobilitetslösningar – cykelpooler, samåkningsplattformar, expressbussar och tillfälliga parklets – där stadsdelar format sin egen väg mot hållbar vardagsmobilitet.

Stockholm går på så sätt i bräsch för guerilla urbanism (småskaliga, ofta informella stadsförbättringar initierade av medborgare); i flera centrala delar har detta lett till ett mer levande stadsliv. Gator har blivit mötesplatser, marknadsytorna och gröna korridorer. Invånarna beskriver ökad trygghet, social samvaro och närhet till staden. Lokala företag gynnas av ökad närvaro i det offentliga rummet.

Trots denna – av många hyllade – utveckling förblir livskvaliteten paradoxal: vissa stadsdelar blomstrar av gemenskap och aktivitet, andra präglas av frustration och otillräcklig service. Skillnaderna mellan centrum och

periferi har tydliggjorts – inte nödvändigtvis i graden av biltrafik, utan i hur nära man lever sin stad. Det är inte ett sammankopplat system som binder ihop hela staden, utan snarare ett lapptäcke av lokala mobilitetslösningar och initiativ – starka på vissa håll, svaga på andra.

Pendlare blandar cykel, buss och samåkning, men res-tiderna är långa och infrastrukturen ojämn. Bilägande finns kvar som nödvändigt komplement för många, trots höga avgifter och begränsade parkeringsmöjligheter. Stockholm har inte lyckats hålla ihop sin urbanisering i ett sammanhängande transportsystem.

Fastighetsmarknaden följer samma mönster: priserna stiger där mobilitet och stadsliv förbättrats, medan andra områden drabbats av värdefall. Lokala näringsidkare i innerstaden gynnas av ett levande gatuliv, medan stadens ytterkanter präglas av tomma handelsplatser och ökad segregation.

Stockholm har blivit ett internationellt exempel på hur lokal innovationskraft kan omforma städer även i tider av ekonomisk återhållsamhet – men också ett exempel på risken att den urbana utvecklingen glider isär. Framtiden beror på om staden lyckas stärka det som fungerar lokalt och samtidigt minska de växande skillnaderna i mobilitet, tillgång och livskvalitet.



CENTRALBROESPLANADEN (SPACESCAPE)

”DEN NYA PROMENADSTADEN ”

(PRO-MOBILITET + HÖG INVESTERINGSVILJA)

Det är en solig dag och ovanligt mycket folk i Centralbrosparken. Det som en gång var en motorled har byggts om till ett grönt stråk som knyter samman Södermalm, Gamla Stan och Norrmalm – en symbol för ett Stockholm där mobilitet, klimatansvar och stadsliv vävts samman. I körbanan glider tysta elbussar och delningsbilar fram, medan gång- och cykeltrafik rör sig på egna, generösa ytor. Parken är fylld av uteserveringar, marknader och vardagsliv.

Centralbron har genomgått en mobilitetstransformation. Likt Barcelona och Paris väcker Stockholm beundran för sina hållbara transportsystem och attraktiva mötesplatser. Politiska beslut i slutet av 2020-talet lade grunden för en strategi som prioriterar klimatansvar, hälsa och social återerövring av det offentliga rummet.

Stadskärnans gator har blivit levande mötesplatser året runt. Småföretag vittnar om nya kundflöden och högre tillgänglighet. I ytterområdena kompletterar eldriven mikromobilitet spårväg och snabba busslinjer – många lever nu bilfritt, inte av tvång, utan för att det är smidigare och billigare. För dem som fortfarande behöver bil finns eldrivna delningslösningar och anpassade logistiklösningar. Hälsostatistik visar att invånarnas livskvalitet har förbättrats markant. Stressnivåerna har sjunkit, luftkvaliteten är bättre än på decennier, och fysisk aktivitet har blivit en naturlig del av vardagen.

Omställningen har gynnats av stabil tillväxt och en tydlig vision. En plan för hur en 'promenadstad' skapar konkurrensfördelar har genererat investeringsvilja och möjliggjort storskaliga satsningar på spårtrafik, cykelinfrastruktur och gångvänliga miljöer. Trängselskatter har höjts etappvis och omfördelats till dessa investeringar – resultatet är en av Europas mest omtalade urbana omställningar.

Sommartid fylls Centralbrosparken av marknader, food trucks och cykelverkstäder. Vintertid rymmer den pop-up-konserter och vinterevenemang. Trafiksäkerheten har ökat dramatiskt och det offentliga rummet har blivit vardagens mötesplats året om – barn leker och äldre vistas tryggt ute.

Alla har dock inte omfamnat förändringen direkt, men stödprogram och nya leveranslösningar mildrade effekterna av bilfria zoner och vann folkligt stöd även där omställningen var tuff. Äldre och hushåll med särskilda behov har inkluderats genom förbättrad tillgänglighet, uppsökande service och mobilitetslösningar med socialt fokus.

Stockholm är en internationell förebild för hållbar stadsutveckling. Delegationer från andra städer kommer hit för att studera hur levande stadsrum och närhetsprinciper kan användas som ledstjärnor för stadsplanering, och hur kollektivtrafik, cykel och gång kan forma framtidens ekonomi, boende och arbetsliv. Här, i Centralbrosparken, har framtiden redan landat.



STADSBYGGNAD

INNERSTADENS GATUNÄT

DET GAMLA ESPLANADSYSTEMET

Idén om att anlägga mångfunktionella, stora gator genom städerna för att lösa tekniska, trafikala, ekonomiska, sociala och miljömässiga funktioner är inte ny. De har kallats boulevarder, esplanader, avenyer och har alla samma roll och funktion i staden; att koppla samman det stora gatunätets liv och infrastruktur. Stora gator har en lång historia som stadsbyggnadselement – från antikens rätvinkliga rutnätsstäder till dagens mångfunktionella stadsgator med plats för människor, träd och cyklar. Idén om hur dessa breda, organiserande huvudgator genom staden ska utformas har utvecklats i takt med samhällsförändringar, teknikutveckling och politiska ambitioner. Redan i antikens romerska städer fanns ett tydligt system av huvudgator: cardo maximus och decumanus maximus, som löpte genom städer som Timgad, Pompeji och Ostia. Dessa gator var inte

bara bredare än övriga, utan också centrala för handel, militära parader och som koppling mellan stadens portar och forum. Men med medeltidens stadstillväxt försvann mycket av denna struktur. Gator utvecklades snarare organiskt än systematiskt och det var först under renässansen och barocken som den raka, breda stadsgatan återkom – nu som ceremoniell väg snarare än funktionell infrastruktur. I städer som Rom, med sitt “tridente” av axiala gator från Piazza del Popolo, eller Versailles, där kungens makt manifesterades i breda alléer som strålade ut från palatset, återuppstod idén om stadsrum som bärare av makt och ordning.

Den verkliga vändpunkten kom dock i mitten av 1800-talet, när Baron Haussmann på uppdrag av Napoleon III omformade Paris. Genom att systematiskt riva trånga kvarter och anlägga breda, raka boulevarder skapade han en ny stadsväv som

underlättade transporter, förbättrade sanitära förhållanden och gav militären möjlighet att snabbt röra sig genom staden. Boulevarderna kopplade samman stationer, parker och monument, och kantades av nya bostadskvarter med enhetlig fasadhöjd och form. Haussmanns Paris blev ett internationellt föredöme och en exportmodell för urbana moderniseringsprojekt. Under senare delen av 1800-talet och början av 1900-talet spreds boulevardssystemet till städer över hela världen. I Wien byggdes den mäktiga Ringstraße på den plats där den gamla stadsmuren rivits, med operahus, parlament och museer utplacerade längs den nya avenyn. I Barcelona ritade Ildefons Cerdà en rutnätsstad med breda avenyer för ljus, luft och rörelse, vilket fortfarande präglar stadsdelen Eixample. I Washington D.C. kombinerade L’Enfant en rutnätsplan med diagonala avenyer som kopplade samman torg och maktens byggnader under tydligt inflytande av både barocken och Haussmann.

POTENTIALEN I ESPLANADSYSTEMET FRÅN ÅR 1866

Ett svenskt exempel på hur boulevardssystemet togs upp och anpassades i en lokal kontext är Albert Lindhagens esplanadsystem i Stockholm under 1800-talets andra hälft. Lindhagens stadsplan, presenterad 1866 och fastställd 1880, var ett svar på den snabbt växande befolkningen och behovet av att modernisera den medeltida och ofta ohälsosamma stadsmiljön. Planen inspirerades tydligt av Haussmanns omdaning av Paris – med breda esplanader, långa siktlinjer och nya förbindelser som skulle

skapa både ordning, brandsäkerhet och luftgenomströmning i den växande staden. Gator som Sveavägen, Kungsgatan, Fleminggatan och Valhallavägen ingick i detta system och fick karaktären av urbana huvudgator med breda körfält och trottoarer, ofta kantade av monumentala stenstadskvarter. Lindhagens plan blev en grundstruktur för det moderna Stockholm, och många av dagens mest centrala stråk bär fortfarande spår av denna 1800-talsvision. Ambitionen bakom Lindhagens plan är tänkvärd och uppförande för vår tid. Planen skulle “...sätta befintliga eller blivande stadsdelar i gen och bekväm förbindelse med stadens centrala delar”. ”Parkerna ska ligga i vars och ens väg och i närheten av vars och ens bostad. Bekväm tillgång till öppna platser”, ett “helgjutet system av kommunikationer”.



Lindhagenplanen från 1866 (Stockholm stadsarkiv).



Boulevarden Champs-Élysée, Paris (Josh Hallett)



Boulevarden Karlavägen (Jan Norrman)



Västerlånggatan (Simo Räsänen)

SÅ SKAPADES EN SAMMANHÄNGANDE STAD FÖRE BILISMENS TIDEVARV

En stads gatunät är sannerligen en långsamt utvecklad och komplext utformad artefakt. När vi tänker kring gators sträckningar så finner vi oss snabbt i en dialog med andra generationer än vår, och då inte minst med de fyra stora expansionsperioderna i Stockholms historia då gators sträckningar lades ut: medeltiden, stormaktstiden, industrialismen och efterkrigstiden. Hur skapades en sammanhängande stad före bilismens tidevarv och vad kan det lära oss?

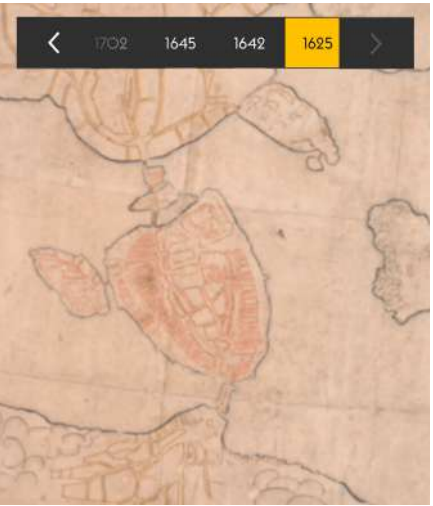
Det medeltida gatunätet (bild 1) hade två långgator mellan malmarna över Stadsholmen, nämligen Väster- och Österlånggatan. Långgatorna var på sätt och vis medeltidens motsvarighet till 1800-talets esplanader eller dagens urbana stråk i Stockholms översiktsplan. De båda långgatorna möttes på Norrmalmstorg (dagens Gustaf Adolfs torg framför Operan) och Södermalmstorg (vid Slussen). Från Norrmalmstorg utgick i sin tur långgator på ömse sidor om den en gång så resliga Brunkebergsåsen (dagens Malmskillnadsgata). Likaså från Södermalmstorg utgick långgator som i läge och sträckning ungefär motsvarar dagens Götgata, Hornsgata och Brännkyrkogata.

Med regleringen av Norrmalm under stormaktstidens expansion på 1630- till 1640-talen (Claes Fleming 1649-1685) stördes den direkta kopplingen mellan Norrmalms brofäste och Klarakvarteren något (bild 2). Drottninggatan kom att mynna mot

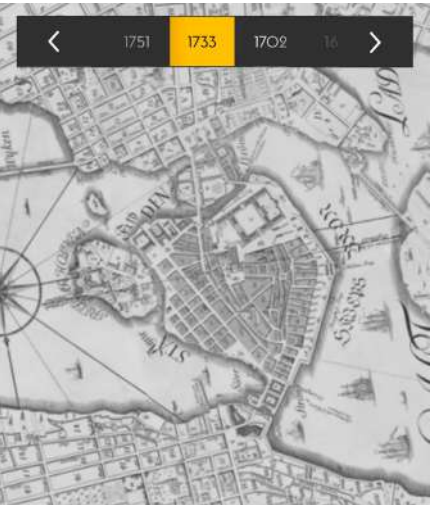
Strömmen utan bro. Och med genomförandet av Tessins plan för slottsomgivningen fick Stockholm klara sig med brutna långgator (bild 3). Under en stor del av 1800-talet kom vardagens krav på enkla genagator - där göromålens destinationer finns nära – att stå i konflikt med arkitekturens estetiska prioriteringar.

TVÅ SEPARATA ESPLANADSYSTEM

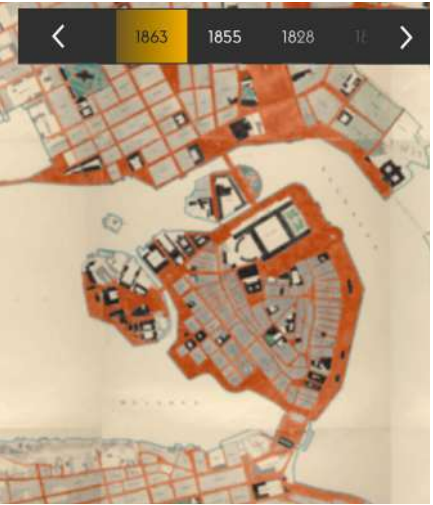
Med 1800-talets industrialism och ekonomiska liberalism stod staden inför en snabb expansion. Med Lindhagens plan från samma år fanns en översiktlig plan för hela stadens rumsliga utveckling. Men trögheten i omdaning av stadens centrala delar blev snart uppenbar - rivningar och markförvärv skulle skapa juridiska, affärsmässiga och praktiska hinder. Fokus flyttades därför till att utveckla esplanadsystemet i stadens då glesare yttre delar. I stadens centrala delar var det inte aktuellt ”... ens om 100 år” som en skribent formulerade det. Det var en fråga om att kraftansamla men också att hantera en olust inför rivningar som i dag kan ses som framsynt. Så långt planerades esplanadsystemet under A. Lindhagens levnad (†1887), och så långt genomfördes det fram till expansionstidens slut kring första världskriget. Och gränsen för esplanadsystemets utbredning under denna fas går att skönja än i dag, exempelvis i att Sveavägens och Götgatans breda boulevarder inte mynnar vid Stadsholmen.



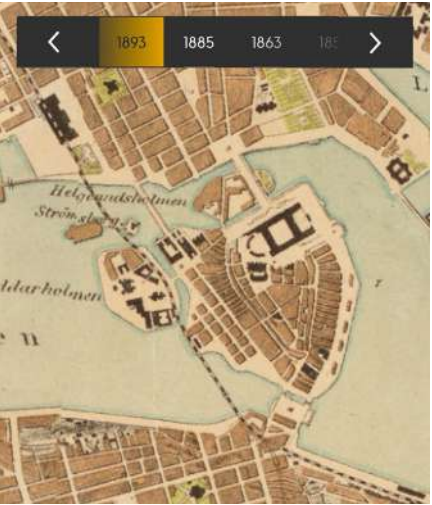
1) Det medeltida gatunätet hade två långgator över Stadsholmen.



2) Under 1700-talet fanns långgatorna kvar.



3) Under 1800-talet bröts långgatorna av den Tessinska slottsplanen.



4) 1878 stod Vasabron klar.

VASABRON SOM EN DEL AV ESPLANAD-SYSTEMET

År 1878 stod så Vasabron färdig. Den saknade esplanadens storslagna bredd men gavs en motsvarande sammanbindande roll i Lindhagens plan. Tillsammans med Stora Nygatan och Klara Västra kyrkogata förband den malmarna. Stråket fick en framträdande roll i stadslivet, påminnande om de forna långgatornas. Stråket öppnade för 1800-talets flanör. När Hjalmar Söderbergs romanfigur Doktor Glas (år 1905) rör sig genom Stockholm kvälls- och nattetid används bron med dess ljus, stadsliv och rörelse som arena för hans inre monologer. I dag bryts promenadstråket av skrymmande bil- och busstrafik mellan Vasabron och Stora Nygatan (vid Riddarhuset och Bondeska palatset) och av 60-talets Centralled och Klaratunnel innan den når Klara-kvarteren.



Vasabron vid sekelskiftet (Okänd, 1907, Stockholmskällan)

ESPLANADSYSTEMETS TILLBAKAGÅNG

Med riksdagsbygget på Helgeandsholmen (år 1904) får Västerlånggatan slutligen en gen fortsättning i Drottninggatan och med det så kallade provisoriet Strömbron från år 1946 får Österlånggatan/Skeppsbron en fortsättning in i Norrmalm. Det var kanske Stockholms arkipelagiska geografi i kombination med efterkrigstidens bilism som gav en typisk stockholmsk profil på esplanadsystemets utveckling, eller snarare, dess övergivande. Det ersattes av vägbroar, vägtunnlar och tunnelmynningar. Men med dagens fokus på hållbara transportsystem och goda livsmiljöer är nyttan med denna bilorienterade infrastruktur i centrala stadsmiljöer med rätta ifrågasatt. För att utveckla kontinuerliga stadsmiljöer utgör de hinder snarare än stöd.

Under 1900-talets mitt förändrades boulevardens roll i grunden i takt med bilismens framväxt. De breda gator som ursprungligen utformats för att skapa ordning, skönhet och orienterbarhet i staden fick nu en ny funktion som huvudleder i det växande bilsamhället. I både Europa och Nordamerika tog ingenjörerna över stafettpinnen och många stadsgator byggdes om för att maximera framkomligheten för biltrafik på bekostnad av träd, grönska och vistelsemiljöer likväl som gång-, cykel- och kollektivtrafikens ytor. De urbana boulevarderna förlorade mycket av sin ursprungliga, stadsbyggande roll och blev i stället delar av ett funktionalistiskt trafiksystem. Boulevarden omdefinierades därmed – från stadsrum till trafikrum.

Från slutet av 1900-talet och framåt har vi sett en tydlig omsvängning. Flera städer har börjat återta sina boulevarder som urbana stadsgolv snarare än trafikmaskiner. I Paris har många av de gamla “grands boulevards” fått ny grönska, bredare trottoarer och cykelbanor och fler uppgradering planeras, bland annat av Champs Elysée. Göteborg avser uppgradera Avenyn. Dagens boulevarder representerar stadens ambitioner att skapa urbanitet, tillgänglighet och socialt liv. Designguide för smarta gator (2022) beskriver de nya, mångfunktionella gatutyper som kommunerna har börjat planera för. Principen är dock densamma som på Hausmanns tid: breda, sammanbindande stadsgator som formar både det urbana landskapet och det liv som utspelar sig i det.



Med dagens fokus på hållbara transportsystem och goda livsmiljöer är nyttan med vägnas infrastruktur i centrala stadsmiljöer ifrågasatt. För att utveckla kontinuerliga stadsmiljöer är de hinder snarare än stöd.

ESPLANADSYSTEMET IDAG

Hur ser då esplanadsystemet ut i dag och hur väl kan det bära dagens hållbarhetsambitioner? Rymmer det exempelvis ett hållbart transportsystem? Bildar det ens ett system? Om inte, vilka brister finns? Jo, visst bildar Stockholms gator ett system av offentliga rum som gör ett enastående socialt, ekonomiskt och trafikalt arbete. Från medeltidens långgator har ett nätverk av gator utvecklats successivt och på senare decennier med boulevarder som Hammarby allé, Lindhagensgatan och, möjligen, Bobergsgatan. Och visst kan de urbana stråk som nu så mödosamt mejlas fram med ledning av Stockholms översiktsplan ses som en komplettering av ett esplanadsystem. Visst knyter stadens kontinuerliga ny- och omplanteringar av träd och grönska an till arvet.

ESPLANADSYSTEMET I EN ARKIPELAGISK GEOGRAFI

Men som system är det inte utan brister. Ett av de mest intressanta brotten i Stockholms esplanadsystem finns mellan norra och södra malmen där Stockholms arkipelagiska geografi är särskilt utmanande. Lindhagenkommitténs ideala plan från år 1866 gav vissa svar. Vasabrons bredd och sträckning knyter tydligt an till esplanadsystemet på Mälarsidan, dock via Gamla stans smala gator. Men kopplingen på Saltsjösidan har inte givit efterkommande stadsbyggare några svar utan snarare bekymmer. Sveavägens dramatiska avslut mot Slottets norrfasad fångade inte Skeppsbrons sträckning. Järnvägens sammanbindningsbana (från 1866) knöt norr till söder på ett frimodigt och brutalt sätt, men till skillnad från Sveavägen, också funktionellt sätt. Den kopp-

lingen sker dock främst på nationell nivå och knappt alls inom staden. När ett vägnät för bilism rullades ut på 60-talet var det till järnvägsbron som Centralbron fick ty sig. Båda är lika avskilda från stadslivet. Lindhagens ideala plan ger inte mycket ledning till hur esplanadsystemet kan förbinda norr och söder. Om vi spetsar till det - den visar sig vara inte en vision om ett esplanadsystem, men om två system. Ett i norr och ett i söder.

CENTRALBRON IDAG

Dagens koppling mellan malmarna, särskilt på Stadsholmens Mälarsida, domineras sedan år 1962 av Centralbron och de trafikleder och tunnlar som den är en del av. Bron bidrar inte med någon stadslivskoppling mellan norr och söder som gör att den kan sägas bidra till ett esplanadsystem. Bidraget består endast av bilar i fart. Och skadan för stadslivet stannar inte där. Vid brofästena där den möter malmarna bryter dess ramssystem dessutom flera vackra promenadstråk.

Centralbron gör (tillsammans med järnvägen) att historiska stråk över Mariaberget på Södermalm som Brännkyrkagatan och Bastugatan är återvändsgator, de når inte längre Slussen och Stadsholmen. Än mer brutalt, och mer angeläget i dag, kom stråket Stora Nygatan-Vasabron att brytas innan det når in i Norrmalm när motorleden Centralbron-Klaratunneln drogs fram över stadsdelen Klara och kapade Klara Norra kyrkogata bland många andra. Den bidrar här också till den olyckliga tudelningen av stadsnivåerna till skada för orienterbarhet och behag. Bör Centralbron ändå breddas för att ge plats för till exempel morgondagens självkörande bilar?



En motorled genom Stockholms hjärta. En barriär för stadslivet, inte minst i mötet med Klara (Hans Ekestang)

Eller kan Centralbron tas bort tillsammans med dess miljöstörningar och barriärverkan? Eller, kan den ges en annan roll, med ett annat syfte – på samma sätt som den tidigare godsjärnvägen High Line i New York förvandlades till en park som öppnar ett nytt urbant landskap?

STADSKOPPLINGAR ÖVER BÅDE SALTSJÖN OCH MÄLAREN

Med nya Slussen och den pågående omdaning av Skeppsbron återskapas i vår tid äntligen en kontinuerlig stadskoppling mellan norr och söder i paritet med långgatornas eller esplanadsystemets gena sträckningar. Det innebär en mindre revolution

för stadslivet längs Stadsholmens Saltsjöside som även påverkar hur hela Stockholm upplevs. Det ger en intuitivt fattbar koppling mellan Södermalm och Norrmalm. Men detta gäller framför allt kopplingen från Slussen mot *östra* Norrmalm (och Östermalm), det vill säga öster om Brunkebergsåsen (dagens Malmskillnadsgata). En motsvarande lättfattlig koppling saknas emellertid mellan Slussen och *västra* Norrmalm (och Kungsholmen), det vill säga väster om Brunkebergsåsen. Till denna brist bidrar knappast heller Centralbrons miljöstörningar och fysiska barriärverkan. Det är hög tid att esplanadsystemet kopplas samman även längs Stadsholmens Mälarsida.



Nya Slussen som koppling mellan norr och söder (Stockholms Stad)

DET NYA ESPLANADSYSTEMET STOCKHOLM SUPERLINES

CENTRALBRON SOM EN DEL AV ETT FÖRNYAT ESPLANADSYSTEM

Med Centralbron ges en enastående möjlighet att komplettera esplanadsystemet genom omvandling av en före detta motorled, rakt genom stadens hjärta, till en med staden integrerad boulevard. Till de brister som Albert Lindhagen själv såg i det framväxande esplanadsystemet hör att många av de gena stadsövergripande gatorna inte byggdes breda nog för att fylla sin uppgift. När vi i dag ser att de grönblå nyttorna tvingas stå tillbaka för annat på dessa gator kan vi nicka igenkännande.

SUPERLINES – FLERFARTSGATOR I ESPLANADSYSTEMET

Av gatorna i esplanadsystemet kräver vi normalt att de, förutom det grundläggande stadslivet, rymmer alla trafikslag och kan hantera dem i olika hastighet, en så kallad flerfartsgata (enligt designguiden Smarta gator 2022). Centralbron i projekt Superlines är en enkelsidig boulevard jämte järnvägsbron. Den ger plats för bil och cykel men också gång, vistelse, grönska och - på sina ställen - vattenkontakt.

Stockholm skulle kunna hänga på utvecklingen i framtidsscenarioet ”Den nya promenadstaden”. Vi föreslår en uppdatering och vidareutveckling av

Lindhagens historiska esplanadsystem och kallar det Stockholm Superlines. En ny strategisk länk i detta system skulle vara Centralbron som parkesplanad. Att omvandla Centralbron till en integrerad stadsgata öppnar upp för att återknyta esplanadsystemets ursprungliga ambitioner: att skapa kopplingar snarare än barriärer. En omvandling av Centralbron skulle ge tillbaka delar av den plats för gående, cyklister och kollektivtrafik, grönska och torg som gick förlorad i centrala Stockholm under förra seklet, och samtidigt ge utrymme för ny bebyggelse. Centralbroesplanaden skulle knyta samman Vasagatan och Norr Mälarstrand med Söder Mälarstrand, Hornsgatan och Götgatan till ett sammanhängande stadsrum. Därmed skapas en ny esplanadlänk i stadens hjärta, där människor kan röra sig fritt mellan stadsdelar som i dag känns avskurna från varandra.

I stället för en teknisk trafiklösning skulle detta nya stråk kunna fungera som en symbolisk och fysisk ryggrad i ett nytt sammanbundet Stockholm – där Lindhagens ideal om rörelse, struktur och skönhet möter samtidens krav på klimatansvar, stadsliv och social tillgänglighet. Det kan bli startpunkten på en uppdatering av det gamla esplanadsystemet för en 2100-talsstad präglad av hållbar mobilitet, tät blandstad och livfulla offentliga rum.

Det är detta som idéprojektet Superlines – det förnyade esplanadsystemet - försöker göra. Projektet återbrukar Centralbron som en komplettering av esplanadsystemet så att det kan bidra till en radikal förändring av trafik- och gatumiljön i Stockholm - på ett genomförbart sätt. Centralbron ska förbinda norr och söder med cykel, gång och bil med en mer rättvis fördelning. Det sker på Mälarsidan av Stadsholmen, just där stadslivskopplingen visar sig ha brister i dag. Centralbron knyts med gångbroar till Gamla stan över Riddarholmskanalen vilket också gör att kontakten med Mälaren kan utvecklas.



Det nya esplanadsystemet Stockholm Superlines (White Arkitekter).



Sammanbindande esplanadstråk på Centralbron (White Arkitekter).

SUPERBLOCKS - GÅNG- OCH LÅGFARSTGATOR I ESPLANADSYSTEMET

Lika intressanta som esplanaderna är de övriga gatorna i systemet. Superlines möjliggör nämligen så kallade Superblocks. Termen är myntad i Barcelona för en samling kvarter utan genomfartstrafik. Gator som inte längre behöver bära ansvaret för det hållbara resandet inom staden som helhet kan i stället prioritera andra uppgifter i den mångfunktionella paletten.

De kan till exempel ge större utrymme för mer lokalt präglade sociala nyttor och nöjen, såsom vistelse och lek, men också rekreativ grönska, biologisk mångfald och dagvattenfördröjning. Denna sida av det förnyade esplanadsystemet är inte i fokus i forskningsstudien Superlines men den är potentiellt lika revolutionerande. I fallstudien Smarta gator på Södermalm (Smarta gator 2022) utforskas hur idén med Superblocks kan implementeras på Södermalm.

ETT ÅTERSKAPAT PROMENADSTRÅK ÖVER VASABRON

De kvalitéer som gator inom ett superblock får, såsom färre bilar och smalare gaturum, gör att de också är utmärkta som centrala och livfulla gågator. Stråket Drottninggatan-Västerlånggatan-Slussen är exempel på det. När Centralbron blir en nord-sydlig flerfartsgata i esplanadsystemet kan Vasabron avlastas och återigen bli ett promenadstråk. I rak sträckning söderut nås nämligen Stora Nygatan och Slussen som kontinuerligt fredad gågata. När dessutom Centralbrons på- och avfarter mot Klaratunneln försvinner, kan promenadstråket igenom Klarakvarten återskapas ända fram till Klarabergsgatan. Det ger ett livfullt promenadstråk från malm till malm som kan avlasta Drottninggatan-Västerlånggatan när trängseln där är som störst.



Sociala nyttor möjliggjort i ett av Barcelonas superblocks (Ajuntament de Barcelona).



Ekologiska nyttor på Jaktgatan i Norra Djurgårdsstaden (SvArkitekter).



Gångfartsgata från Designguiden för smarta gator. (Spacescape)

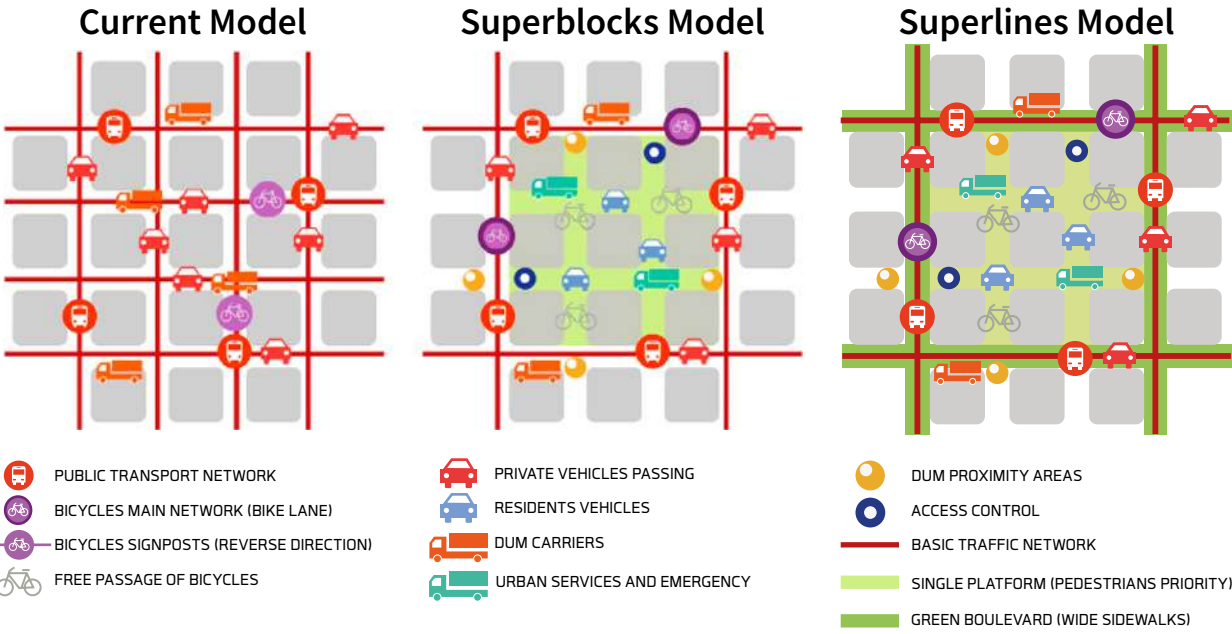


Illustration av modellen Superblocks (Ajuntament de Barcelona) och vidareutvecklingen Superlines (Spacescape).



Gatuplan för Superblocks på Södermalm (White Arkitekter).

EN NY HASTIGHETSPLAN FÖR INNERSTADEN

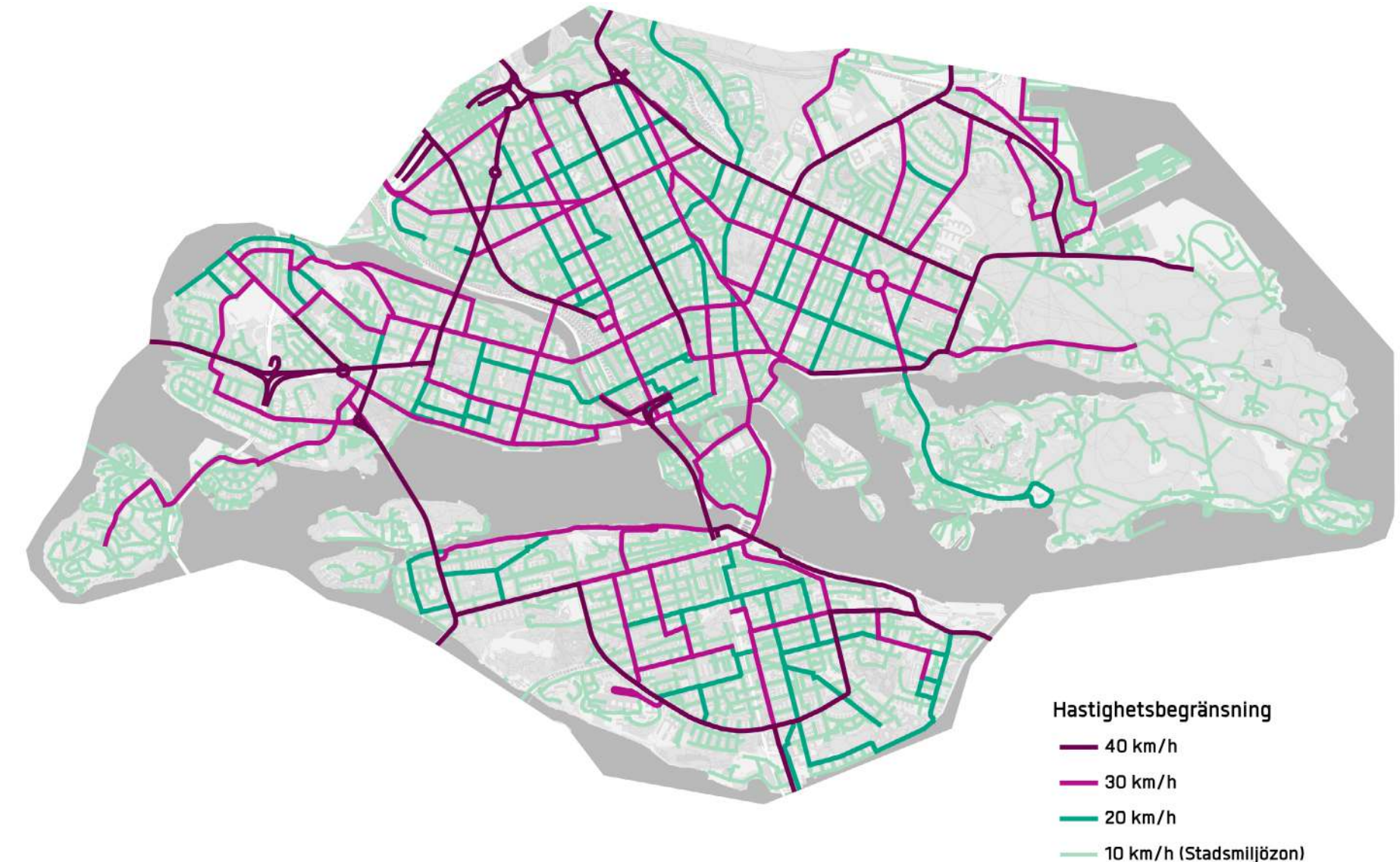
ESPLANADSYSTEMET ÄR HASTIGHETSANPASSAT

Med en mer stadsmiljöinriktad politik kan innerstadens gatunät omvandlas genom att sätta en ny hastighetsnorm. Motortrafikens hastighet har ett direkt samband med död, skada, buller och trygghet. En nyckelfråga för en sådan utveckling är därför nya hastighetsbegränsningar som tar avstamp i stadsliv och trygghet snarare än framkomlighet och transport. Vi föreslår en ny hastighetsplan för Stockholms innerstad som bygger på en tydlig hierarki av gator med syftet att förbättra trafiksäkerhet, orienterbarhet och stadsupplevelse. Hastighetsplanen bygger till stor del på dagens rutnätsstads uppdelning i bredare, genomgående huvudgator och mindre, lågtrafikerade lokalgator innanför, men gör distinktionen dem emellan tydligare vad gäller hastighet. På så vis skapas bättre förutsättningar för såväl trygg mobilitet som aktivt stadsliv i hela innerstaden.

Huvudgatunätet (30–40 km/h) - Det övergripande nätet, markerat i lila, är inspirerat av cirkulationsplansprincipen och utgör stadens primära trafikstråk för bil, buss och leveranser. De snabbaste gatorna – exempelvis Vasagatan, Odengatan, Ringvägen, Norr Mälarstrand och nya Centralbroesplanaden – har hastighetsgräns 40 km/h och fungerar som en ringlinje som förbinder stadsdelar och

upprätthåller trafikens genomströmning utan att bli barriärskapande motorvägar. Övriga huvudstråk har hastighetsgräns 30 km/h och utgörs av resterande viktiga busstråk. Genom att hålla hastigheterna måttliga prioriteras trafiksäkerhet, miljö och stadsliv, samtidigt som trafikflödet bibehålls. Skillnaderna mot dagens hastighetsbegränsning är liten och innebär främst ett antal hastighetssänkningar från 40 till 30 km/h. Regleringens inverkan på busstrafikens är försumbar då dessas genomsnittliga hastighet i innerstaden är under 20 km/h. För kollektivtrafiken är det i stället graden av trängsel som påverkar.

Lokalgatunätet (10–20 km/h) - I grön färg syns det finmaskiga lokalgatunätet som utgör sammanbindande stråk inom stadsdelar. Dessa utgör ofta viktiga komplement i cykelnätet, exempelvis Katarina Bangata och Roslagsgatan. Här förekommer i undantagsfall även busstrafik. I en promenadstad behöver alla gator även vara tilltalande stadsmiljöer men på många av dessa lokala stråk är spelrummet begränsat. Genom att sänka hastigheten till 20 km/h frigörs utrymme för platskvaliteter som mötesplatser och grönska genom att cyklar och motortrafik kan dela körbana på ett trafiksäkert sätt, samtidigt som vistelsemiljön förbättras tack vare lägre bullernivåer. Det saknas i dag lagligt stöd för en formell hastighetsreglering på 20 km/h men i väntan på



Ny hastighetsplan för Stockholms innerstad (Spacescape).

sådan kan planerare genom utformning luta sig mot att förare alltid ska anpassa hastigheten till platsens förutsättningar. Även regleringen cykelfartsgata är en möjlig väg att gå, där den maximala hastigheten visserligen är 30 km/h men där bilförare är ålagda att anpassa hastigheten till cyklister.

Ljusgröna gator utgör Stockholms nya stadsmiljö-zoner. Dessa är sammanhängande områden med ett särskilt stort fokus på gator som livsmiljö. Genom gångfartsgator, gågator och utformning begränsas hastigheten till 10 km/h. Här prioriteras vistels-ekvaliteter framför genomfartstrafik även om alla trafikslag är tillåtna. Principerna gäller särskilt i bostadskvarter, parker och historiska miljöer, till exempel delar av Södermalm, Gamla stan och Kungsholmen. Hastighetsplanen är redan nu under implementering i och med de nya stadsmiljözoner som har införts i Gamla stan och på Södermalm under det senaste året. Med den föreslagna planen skapas cirka 100 nya stadsmiljözoner i innerstaden.

”DEN NYA PROMENADSTADEN” MED SMARTA GATOR

I Designguide för smarta gator (2022) föreslås fyra hastighetsbaserade gatutyper. Dessa gatutyper kan därför appliceras direkt på den nya hastighetsplanen för innerstaden och i scenarierna ”Den nya promenadstaden”.

I Designguide för smarta gator (2022) föreslås fyra hastighetsbaserade smarta gatutyper.

- Gångfartsgata (10 km/h)
- Lågfartsgata (20-30 km/h)
- Flerfartsgata (20-50 km/h)
- Högfartsgata (40-50 km/h)

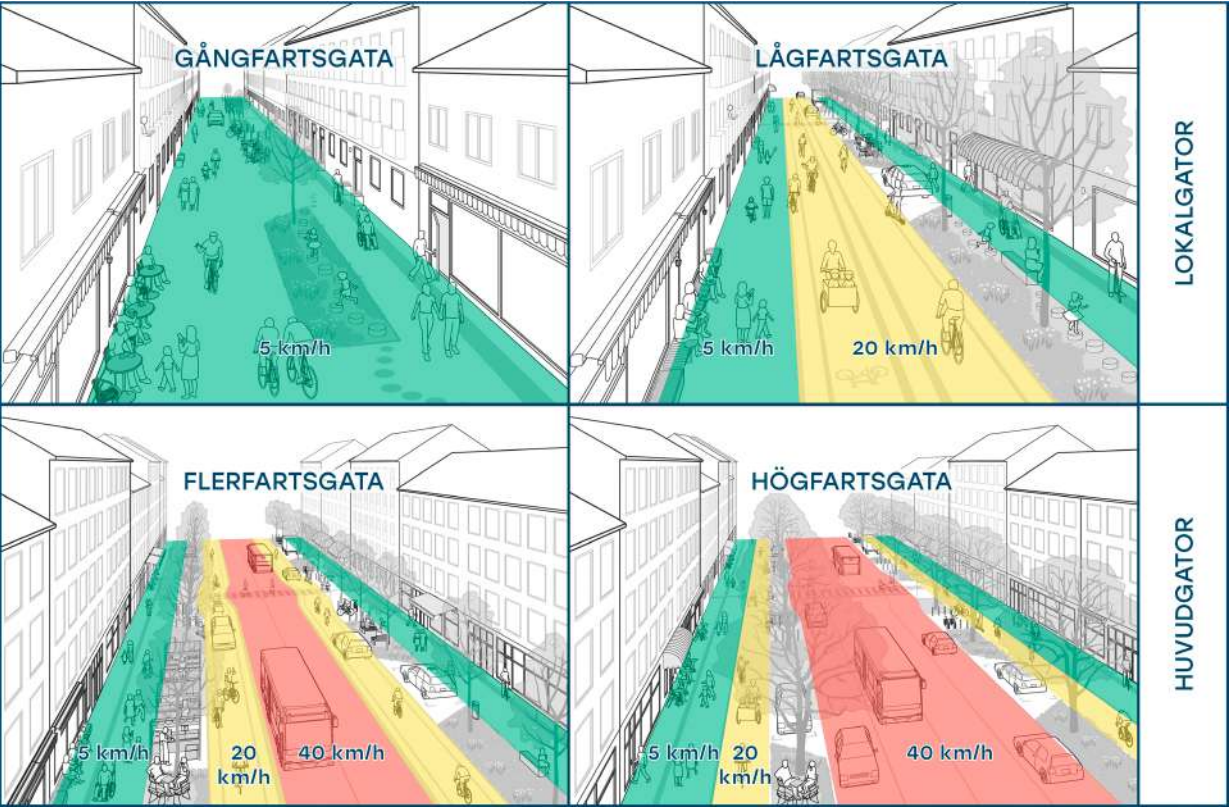
Genom att bygga på principen om trafikdifferentiering – där olika gator har olika funktion – stödjer hastighetsplanen ett mer läsbart och robust trafiksystem. Stomnätet ger struktur och bärighet, medan lågtrafikerade gator skapar trygga och levande kvarter. Dessa grundläggande rumsliga principer för trafik och gator genomfördes i och med Östermalms trafiksanering redan 1972.

Lindhagens esplanadsystem och den nya hastighetsplanen för Stockholms innerstad är samverkande och helt integrerade. Lindhagens plan från 1800-talet syftade till att skapa bredare esplanader som band samman stadsdelar, samtidigt som de skulle erbjuda bättre luft, ljus och hygien i ett snabbt växande Stockholm. Den nya hastighetsplanen kan ses som en samtida uppdatering av detta ideal, där stomnätet i 30–40 km/h motsvarar dagens esplanader – gator som skapar orienterbarhet och struktur – medan de lågtrafikerade 10–20 km/h-gatorna fungerar som mjukare, lokala stadsmiljözoner. I detta sammanhang blir dagens Centralbron en anomali. Den bryter mot hela den trafiklogik som kan införas i resten av innerstaden: en motortrafikled med hög hastighet och barriäreffekt, mitt i hjärtat av staden. Om Centralbron i stället omvandlas till en urban grön boulevard inom stomnätet – med max 40 km/h och prioritet för kollektivtrafik, cykel och gång, kan den återknyta till Lindhagens intentioner om sammanbindande

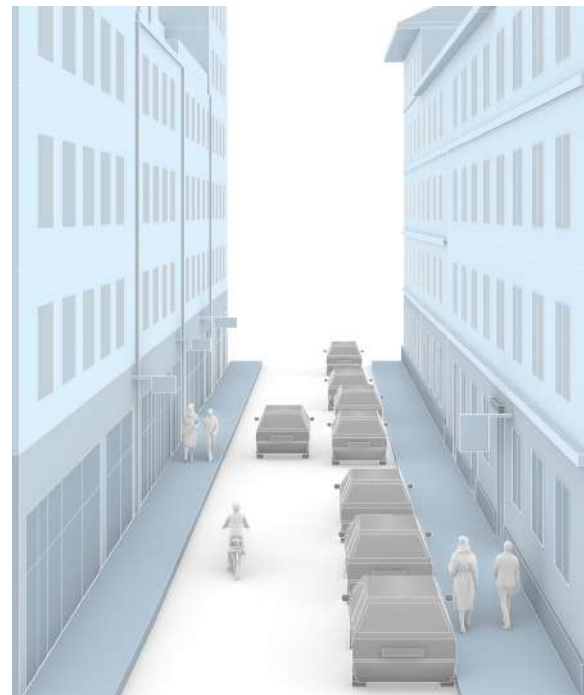
esplanader, och knyta ihop Södermalm, Gamla stan, Norrmalm och Riddarholmen. Den stärker Vasagatan–Götgatan–Hornsgatan som ett samtida esplanadstråk. I ett sådant scenario skulle Stockholm få en ny generation boulevarder, där trafikens rytm anpassas till stadens skala och liv, och där gaturummet åter blir en plats för möten, rörelse och vistelse – inte

bara för bilar. Det skulle innebära att sluta cirkeln från Lindhagen till samtiden, med ett esplanadsystem som både bär historien och pekar framåt.

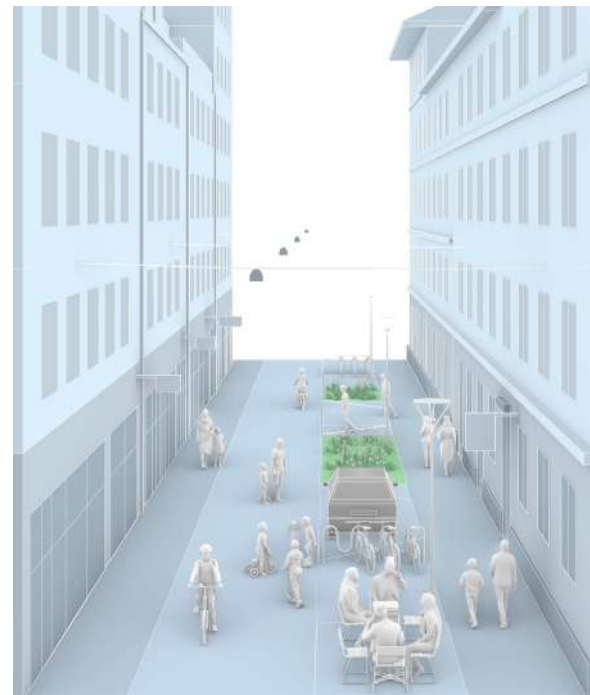
På s.40-42 följer några exempel från Södermalm på hur befintliga gator kan omvandlas enligt hastighetsplan och smarta gatutyper.



Fyra smarta hastighetsbaserade gatutyper (Designguide för smarta gator, Spacescape).

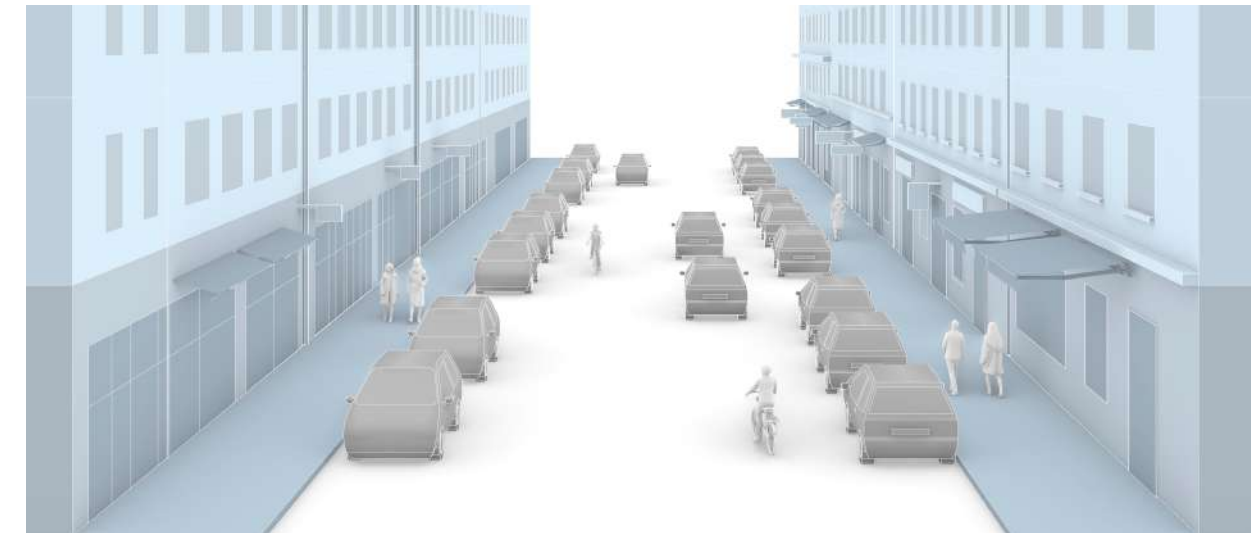


FÖRE



EFTER

Södermannagatan i dag (30 km/h) och som gångfartsgata (10 km/h) "Stadsmiljözon", (White Arkitekter).

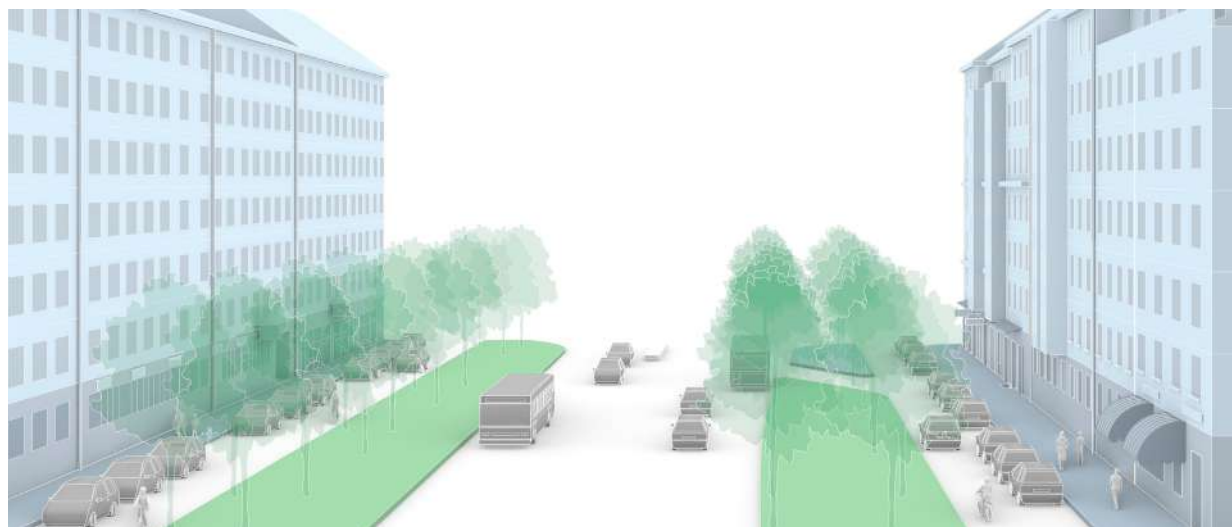


FÖRE



EFTER

Skånegatan i dag (30 km/h) och som lågfartsgata (20 km/h), (White Arkitekter).



FÖRE



EFTER

Ringvägen i dag (50 km/h) och som högfartsgata (40 km/h), (White Arkitekter).

"DEN GRÄSROTSLEDDA STADEN" MED SNABBA GATOR

Att bygga om gator är kostsamt och tidskrävande. I en framtid där prioriteringen av stadsmiljöfrågor ligger kvar men de ekonomiska resurserna är mer begränsade omvandlas Stockholms gator i stället med billigare och enklare medel. I Designguide för snabba gator (2024) beskrivs ingående hur principen för stegvis gatuomvandling genom tester med temporära åtgärder genomförs på bästa sätt.

Nedan finns två typexempel från Sundbybergs gatuutvecklingsplan (2024) på hur det kan gå till.



Stegvis omvandling av lokalgata (30 km/h) till gångfartsgata (10 km/h) (Spacescape).



Stegvis omvandling av lokalgata (30 km/h) till lågfartsgata (20 km/h) (Spacescape).

CENTRALBRON SOM PARKESPLANAD

I en framtid där ekonomin är god och politiken har valt att prioritera stadsmiljöfrågor blir Centralbron en esplanad – Parkesplanaden eller Centralbroesplanaden. Stockholms första Superline. Förebilder är t.ex. High Line i New York, Promenade Plantée i Paris, Ginza Skywalk i Tokyo.

Parkesplanaden rymmer alla trafikslag. Tre körfält görs om till ett parkstråk med en separat cykelbana och ett integrerat gång- och parkstråk med sittplatser, träd, blommor och serveringar. Tre körfält bibehålls men med sänkt hastighet till 40 km/h, varav ett blir reversibelt för att optimera kapaciteten – på förmiddagen går två körfält norrut och ett söderut, under eftermiddagstrafiken gäller det omvända.

Parkesplanaden har kontinuerlig grönska längs med hela sträckan. Frodiga planteringar med torktåliga träd, gräs och buskar anläggs integrerat i en gestaltad promenad med naturliga material som bildar en ny grön axel i Stockholms innerstad. En dubbelriktad cykelbana mellan parkstråket och körbanan skapar ett både visuellt och fysiskt avstånd till biltrafiken. Esplanaden utformas för att fungera som både länk och plats. Genom utsiktspunkter, torgtor, serveringar och sittgradänger mot vattnet blir det en målpunkt i sig, rakt igenom Stockholms mest turisttåta område.

Från Söder Mälarstrand anläggs en gång- och cykelramp som därmed ersätter gång- och cykelbron från Slussens kajplan som i ett sent skede exkluderades i projektet. Från Götgatan och Södermalms torg blir Centralbron ett rakare och enklare alternativ till Slussen tack vare en ny gata framför hotellet Hilton. Parkesplanaden blir en gen, och för cyklister helt ny, koppling mellan Södermalm och Norrmalm som avlastar det i dag hårt trafikerade stråket längs Munkbroleden och Riddarholmskanalen. Den nya gatan kan finansieras genom exploatering av den attraktiva ytan framför Hilton. På så vis aktiveras även en i dagsläget underutnyttjad del av kajen. Storleken på byggnaden anpassas till om den nuvarande avfarten från bron till kajplan behålls för biltrafik eller inte.

Ett nytt kulturhus byggs ovanpå Gamla stans tunnelbanetak. Den upphöjda torgplatsen utanför nås redan i dag via en trappa men den tomma, plattsatta ytan utvecklas till en trivsamt utsiktsplats med överblick över Mälartorget marknad. Tack vare storleken ryms gott om grönska och en kiosk eller servering i kulturhuset kan ge ytterligare anledning att stanna upp. Här finns även en befintlig ficka som gör det enkelt att anlägga en busshållplats på torget.



Centralbroesplanaden (Spacescape)



High Line i New York (Bryan Ledgard)

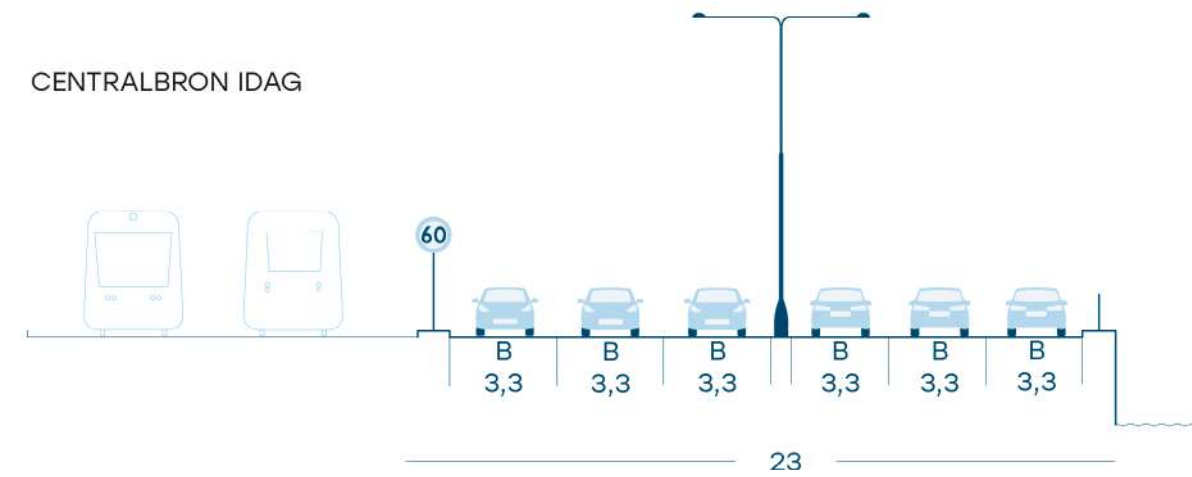


Promenade Plantée i Paris (Alamy)

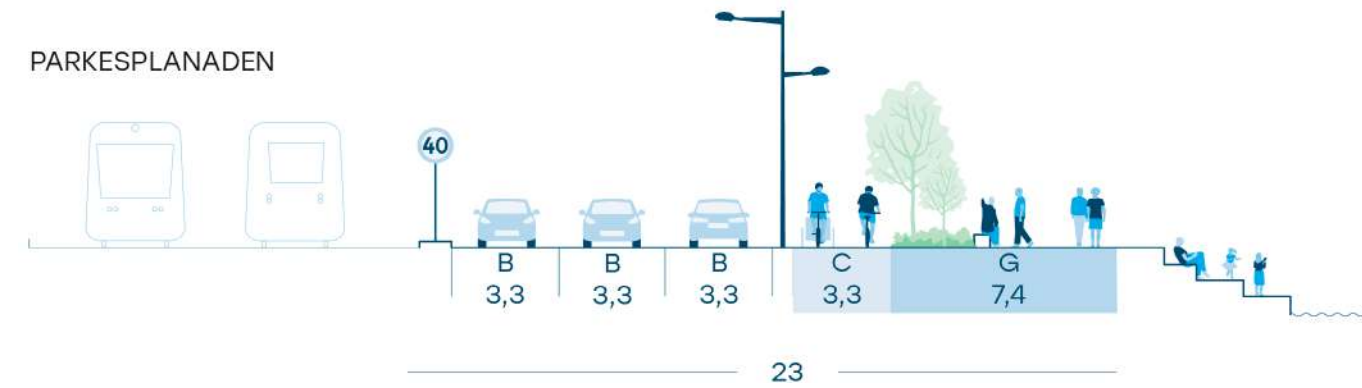


Ginza Sky walk i Tokyo (Prtimes)

CENTRALBRON IDAG



PARKESPLANADEN



Sektioner av Centralbron i dag och Parkesplanaden, (Spacescape).



Plan för centralbroesplanaden,
permanent superline
(White Arkitekter)

CENTRALBRONS KOPPLING TILL STADSLIVET PÅ MALMARN

Bland de största utmaningarna i arbetet med att förvandla Centralbron till en stadsintegrerad boulevard är att hantera brofästena och de dubbla stadsnivåerna på malmarna. På Söder föreslås en koppling via en ny sidoförflyttande och svagt sluttande gata mellan Götgatan vid Södermalmstorg och Centralbron. Samt en gång-och cykelramp ned till Söder Mälarstrand.



Parkesplanadens anslutning till Södermalm, (White Arkitekter).

På norrsidan föreslås en omarrangering av Centralledens på- och avfartsramper till stadsgator som delvis återskapar Klaras täta gatunät. Till Centralbron fogas även en gång- och cykelramp direkt till Vasagatan på den lägre nivån. De båda nivåerna binds samman i Rödbogatan och Herkulesgatan.

När Vattugatan förlängs skapas en saknad länk i gång- och cykelnätet i öst-västlig riktning – från Brunkebergstorg, via Centralstationen, till Klarabergsgatan. Herkulesgatan blir samtidigt en koppling mellan Brunkebergstorg och Vasagatan.



Parkesplanadens anslutning till Norrmalm, (White Arkitekter).

Även Vasabron får en promenadvänlig spegling på andra sidan vattnet. Genom en ny torgplats i västerläge mellan Strömsborg och Parkesplanaden blir det möjligt att röra sig mellan broarna. Det historiska Strömbadet vid Strömsborg, som fanns kvar till 1930-talet, skulle kunna återställas via en spång under Centralbron. När biltrafikens dominans minskar i både ljud och bild ökar dessutom attraktiviteten i de offentliga rummen på Riddarholmen.

I stället för motorvägsliknande ramper nås Parkesplanaden med bil via Rödbogatan, där Klarafarets utfart stängs. Norrifrån går färdvägen via Vattugatan. Den nya gatukorsningen frigör exploaterbar mark i Stockholms mest centrala läge, med fasader mot Vasagatan, Vattugatan och esplanaden.

I den kommande Centralstaden planeras också en upphöjd park, Järnvägsträdgården, intill Centralbron i söder. Parkesplanaden skulle sannolikt öka parkens användning avsevärt genom minskat buller, färre avgaser och större genomströmning av människor, tack vare parkens tydligare integration i gatunätet. Centralbron, som en gång fragmenterade Klarakvarteren, kan på så vis knyta samman områdets olika nivåer och byggnader till en mer orienterbar helhet. Parkesplanaden blir en sammanlänkande struktur mellan en rad platser och stråk, från Södermalm till Norrmalm. Staden får därmed en ny länk i esplanadsystemet – Stockholm Superline.

Parkesplanadens bidrag till stadens integration och rörelsemönster är betydande. En omvandlad Centralbro medför dessutom fler positiva effekter för stadsmiljön, där lägre buller och ökad dagvattenfördröjning hör till de mest omedelbara. Indirekt kan omvandlingen även bidra till högre fastighetsvärden och bättre hälsa..

CENTRALBRONS KOPPLING TILL STADSLIVET I GAMLA STAN

På markplan ökar potentialen längs Gamla stans västra sida avsevärt. Bullernivån på Munkbron sänks rejält och i utblicken mot Riddarholmen möts betraktaren av träd och grönska. Tre nya broar ansluter Gamla stan till parkesplanaden och människor kan nu med lätthet röra sig på bägge sidor om Riddarholmskanalen. Solterrasser tillgängliggör vattnet. Munkbron blir därmed ett konkurrenskraftigt gångstråk till den ofta tränga Stora Nygatan.



Parkesplanadens anslutning till Gamla stan, (White Arkitekter).

ESPLANADSYSTEMETS FLASKHALSAR

För att klara att binda samman systemet trots hinder och utan rivningar får vi ibland godta att koppla samman två flerfartsgator, eller boulevarder, med hjälp av två eller flera smalare gator där trafikslag som bil och cykel är separerade. Ett exempel är Götgatan där gång, cykel och bil redan idag är separerade på två gator och en tunnel. En liknande lösning kommer behövas där Centralbron kopplas till Klarabergsgatans övre stadsnivå där gång-cykel och gång-bil behöver fördelas på olika gator. (En enklare lösning går att åstadkomma här men förutsätter en justering av planen för Centralstaden).



Foto av Götgatans smala del. Där esplanadsystemet saknar gatusträckningar som är breda nog för att klara en flerfartsgata (alltså, en gata för samtliga trafikslag) så kan istället två eller fler smala gator dela på uppgifterna. Här hänvisas gångfart till Götgatan, lågfart (cykelpendling) till Klarabergsgatan och högfart (motorfordon) till Södertunneln.

ETT FÖRNYAT KLARA

Superlines ger också nya möjligheter till stadslivet på Norrmalm som gifter sig väl med Centralstadens omfattande planer för en överdäckning av Centralens spårrområde. Med Centralbron får Centralstadsprojektet en vacker och funktionell koppling söderut, till staden som helhet. På platsen för de tidigare på- och avfartsramperna skapas två nya kvarter som återknyter stadsväven mot Strömmen.

Det verkligt stora ligger dock i den stadsutvecklingspotential som frigörs när motorlederna ersätts av ett väl sammankopplat gatunät. Den ökade tillgängligheten till stadsdelen Klara skapar nya rörelsemönster – fler gångflöden, mer stadsliv, ökad handel – vilket i sin tur ger stigande fastighetsvärden. Därigenom kan Superlines inte bara förändra stadens struktur utan också bidra med ekonomiska förutsättningar för att förverkliga Centralbroprojektet.



Illustration av Centralbrons fäste på Norrmalm och dess kopplingar till stadsdelen Klara och Centralstadsprojektet (White Arkitekter).

PARKESPLANADENS VÄRDESKAPANDE

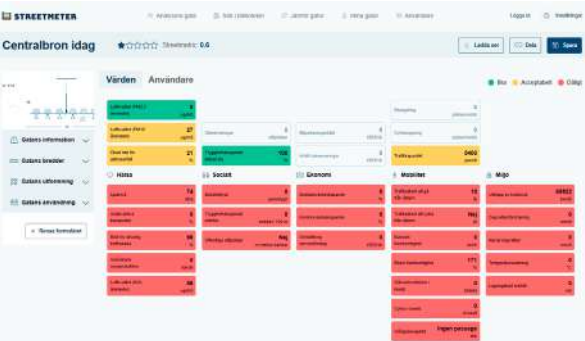
Analysverktyget Streetmeter gör det möjligt att kvantifiera dessa effekter. Genom att jämföra dagens Centralbron med den föreslagna Parkesplanaden kan projektets värden ställas mot kostnaden för en omvandling.

Av analysen nedan framgår att parkesplanaden har potential att:

- Sänka bullernivån med 6 dBA.
- Halvera gående och cyklisters risk för allvarliga skador vid krock.
- Öka grönskans syreproduktion med 40 ton per år.
- Sänka halterna av partiklar och kväveoxider till runt hälften.
- Höja bostadsvärdena i närmast anslutning till gatan med 5 procent.
- Sänka koldioxidutsläppen till ungefär en tredjedel.

Det sammanvägda betyget, gatans Streetmetric, ökar från 0,6 till 2,4.

Analyserna finns även att studera, och redigera, via biblioteket på www.streetmeter.net.



Analys av dagens Centralbron och Parkesplanadens värdeskapande i Streetmeter..

CENTRALBRON SOM SOMMARBRO

I en framtid där politiken har valt att prioritera stadsmiljöfrågor men ekonomin är sämre blir Centralbron en tillfällig sommargata – Sommarbron. Centralbron som sommargata kan även vara ett steg för att testa och optimera lösningen innan en ombyggnad till permanent parkesplanad görs. Det blir då Stockholms första SUPERLINE-test, och skulle kunna genomföras av Levande Stockholm. Förebilder är tillfälliga omdaningar av stadsmotorvägar som t.ex. Ciclovía i Bogotá, CicLAvia i Los Angeles och Paris Plage.

Sommarbron har samma trafikfunktion som den permanenta Parkesplanaden med alla trafikslag. Tre körfält görs tillfälligt om till ett gång- och cykelstråk med sittplatser, grönska, markmålning och konst. Tre körfält bibehålls, men med sänkt hastighet till 40 km/h. Mittkörfältet blir reversibelt - på förmiddagen går trafiken norrut medan det omvända gäller på eftermiddagen.

Sommarbron genomförs inledningsvis under en kortare sommarperiod då trafikflödena är som lägst.

Genom att utnyttja Centralbrons symmetri kräver omvandlingen endast mindre åtgärder i den befintliga infrastrukturen. Mittbarriären behålls och blir en fysisk avgränsning mellan parkstråk och körbanor. Undantaget är närmast Söderledstunneln och i förgreningen ovanför Klara Mälarstrand där barriären avlägsnas för att möjliggöra körfältsbyten. Den temporära bron kräver även att viss teknisk utrustning som belysningsstolpar och portaler flyttas.

Sommarbron blir ett grönskande promenadstråk mellan Södermalm, Gamla stan och Norrmalm. Men precis som Parkesplanaden blir Sommarbron inte bara ett nytt sätt att ta sig mellan stadsdelarna utan en upplevelse i sig. Sommarbron ger stockholmare såväl som turister en unik och tidsbegränsad chans att betrakta staden och Saltsjön från ett helt nytt perspektiv. Precis som på andra sommarplatser runt om i Stockholm tillförs träd, växter och sittplatser som flyttbara urnor och bänkar. Mark och betongelement målas för att förstärka känslan av människovänligt promenadstråk. Kaffevagnar och foodtrucks ges tillstånd att parkera för att ge besökare fler anledningar att stanna upp.



Sommarbron (Spacescape)

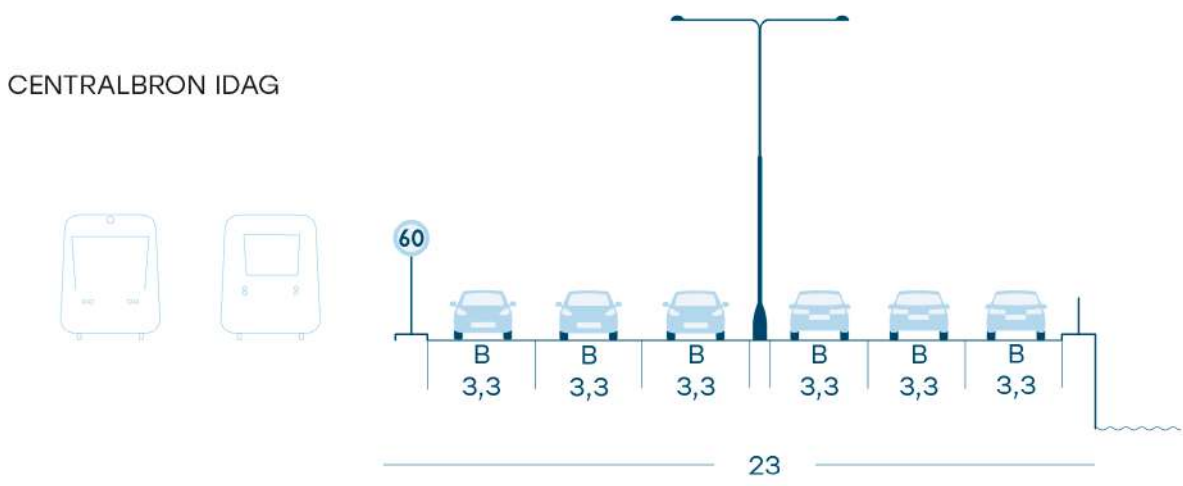


Temporära bilfria gatorna: Ciclovía i Bogotá, CicLAvia i Los Angeles, Paris Plage (WikiCommons)

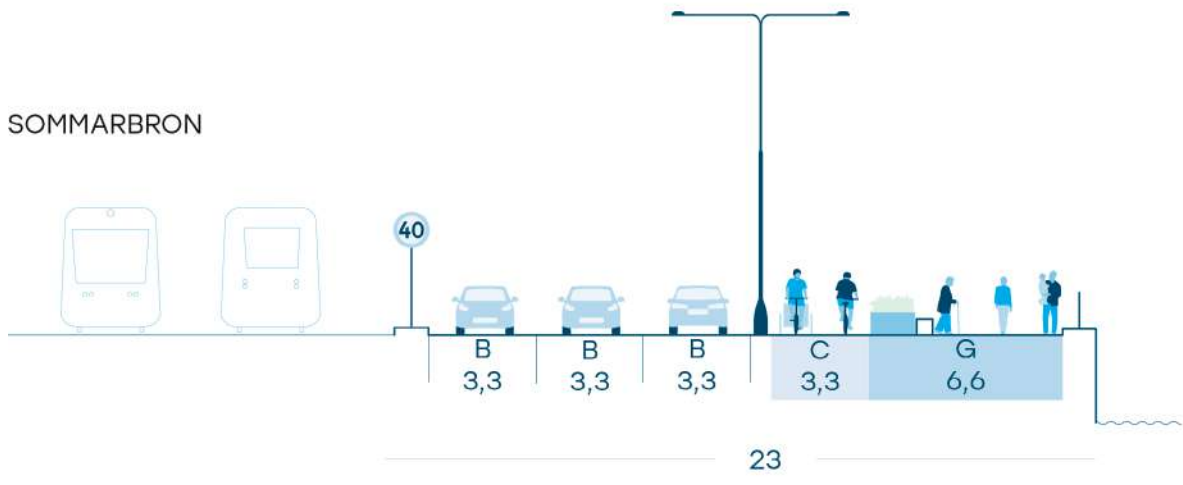


Plan för Sommarbron, temporär Superline (White Arkitekter).

CENTRALBRON IDAG



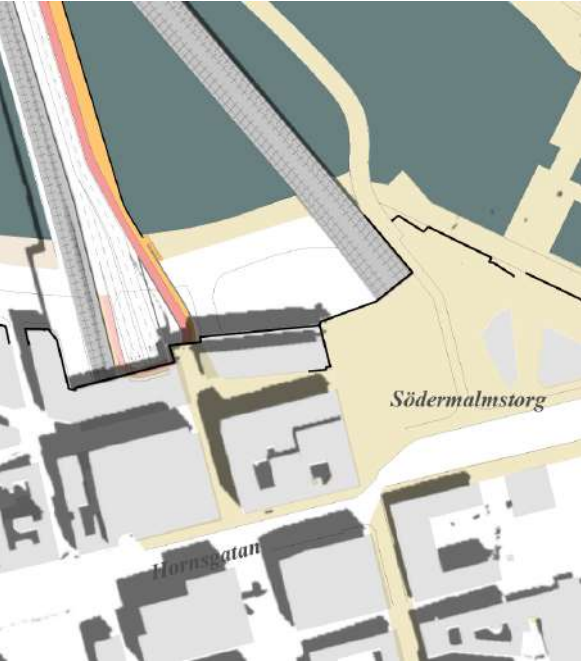
SOMMARBRON



Sektioner av Centralbron i dag och Sommarbron, (Spacescape).

SOMMARBRONS KOPPLING TILL STADSLIVET PÅ MALMARN

Centralbron möter i dag Södermalm via två ramper till Söder Mälarstrand. Med Sommarbron hänvisas den norrgående biltrafiken från Söder Mälarstrand till Västerbron och rampen vigs i stället åt gående och cyklister. För cyklister skapas därigenom en helt ny, betydligt genare, koppling från Söder Mälarstrand och norrut som avlastar det hårt trafikerade stråket längs Munkbroleden och Riddarholmskanalen. En tillfällig trappa anläggs därutöver från kajen rakt upp på bron.



Sommarbrons anslutning till Södermalm, (White Arkitekter).

Stora delar av Centralbrons norra del har befintliga gångbanor som avslutas i trappor till Klara Strand och Mälarstrand, Vasagatan samt Klara Västra kyrkogata. Problemet är att de inte sitter ihop med varandra. Genom att komplettera med två övergångsställen och en gångbana längs med den västra sidan, samt öppna påfartsrampen för gående och cyklister, går bron från att vara en barriär till att få en vanlig gatas sammankopplande funktion. Klarabergsgatan, Vattugatan, Vasagatan och Klara Mälarstrand binds på så vis samman på ett nygammalt sätt. Gång- och cykelbanor separeras från biltrafiken med målning, pollare och temporära kantstöd.



Sommarbrons anslutning till City, (White Arkitekter).

När påfartsrampen på Norrmalmssidan, precis som från Söder Mälarstrand, öppnas skapas även en effektiv koppling mellan Söder Mälarstrand och Vasagatan för cyklister från Nacka och Västerort. Ett alternativt vägval är att, likt biltrafiken, köra av via Herkulesgatan upp mot Brunkebergs torg eller ner till Tegelbacken. Förlängningen av Vattugatan förverkligar också en saknad länk i cykelnätet i östvästlig riktning - från Brunkebergstorg, via Centralstationen, till Klarabergsgatan.

Biltrafik från Vasagatan hänvisas till Vattugatan via Rödbogatan och Herkulesgatan.



Sommarbrons anslutning till Gamla stan, (White Arkitekter).

SOMMARBRONS KOPPLING TILL STADSLIVET I GAMLA STAN

I höjd med Gamla stan tas den plattsatta men oanvända ytan ovanpå Gamla stans tunnelbana tillvara. I denna knutpunkt mellan Södermalm, Gamla stan och Norrmalm skapas Sommarbrons främsta mötesplats. Förbipasserande kan stanna till för att köpa en glass och kolla på utsikten. Ytan utformas som ett torg där grönskan tillåts breda ut sig. Här finns även möjlighet att skapa ett stopp för norrgående bussar genom att göra ytterligare ett släpp i mittbarriärerna. Platsen blir synlig nerifrån Gamla stan och besökare kan ta sig upp via den befintliga trappan.

SOMMARBRON - ETT FÖRSTA STEG MOT STOCKHOLM SUPERLINES

Centralbron som sommargågata blir Stockholms första test inom ramen för det nya esplanadsystemet – Stockholm Superlines. Förutom ett spännande projekt i sig självt visar Sommarbron även på hur trafikomledningen kan fungera när Vasabron inom de kommande åren måste rivas. Med en temporär ramp ner till Munkbron skulle Centralbron kunna ersätta behovet av en tillfällig bro under tiden som den nya byggs.



RIVA OCH GRÄVA NER CENTRALBRON?

Med jämna mellanrum dyker förslaget om att gräva ner Centralbron i debatten. Att bygga om Centralbron till en tunnel framstår som en svag investering eftersom de största stadsbilsproblemen och barriäreffekterna inte försvinner.

För det första blir järnvägsbroarna kvar. De är fortsatt breda, tekniska och visuellt dominerande konstruktioner över vattnet. Även om biltrafiken flyttas ner i tunnel finns den tunga infrastrukturen kvar i stadsrummet. Upplevelsen av bron som barriär mellan Gamla stan, Södermalm och vattnet förändras därför bara delvis.

För det andra är nedgrävningen mycket dyr utan att ge motsvarande trafiknytta. Centralbron är redan en kapacitetsstark förbindelse. En tunnel skulle i huvudsak ersätta befintlig vägfunktion snarare än skapa ny tillgänglighet, kortare restider eller ett mer robust trafiksystem. Investeringen riskerar därför att bli en kostsam ombyggnad av samma trafiklösning, med liten samhällsekonomisk effekt.

För det tredje frigörs begränsad byggbar mark. Eftersom järnvägen, kajerna, brofästena och de trånga vattenrummen ligger kvar skapas få nya kvarter, tomter eller större sammanhängande stadsrum. Projektet ger alltså inte de exploateringsmöjligheter som brukar kunna motivera mycket dyra tunnelloösningar.

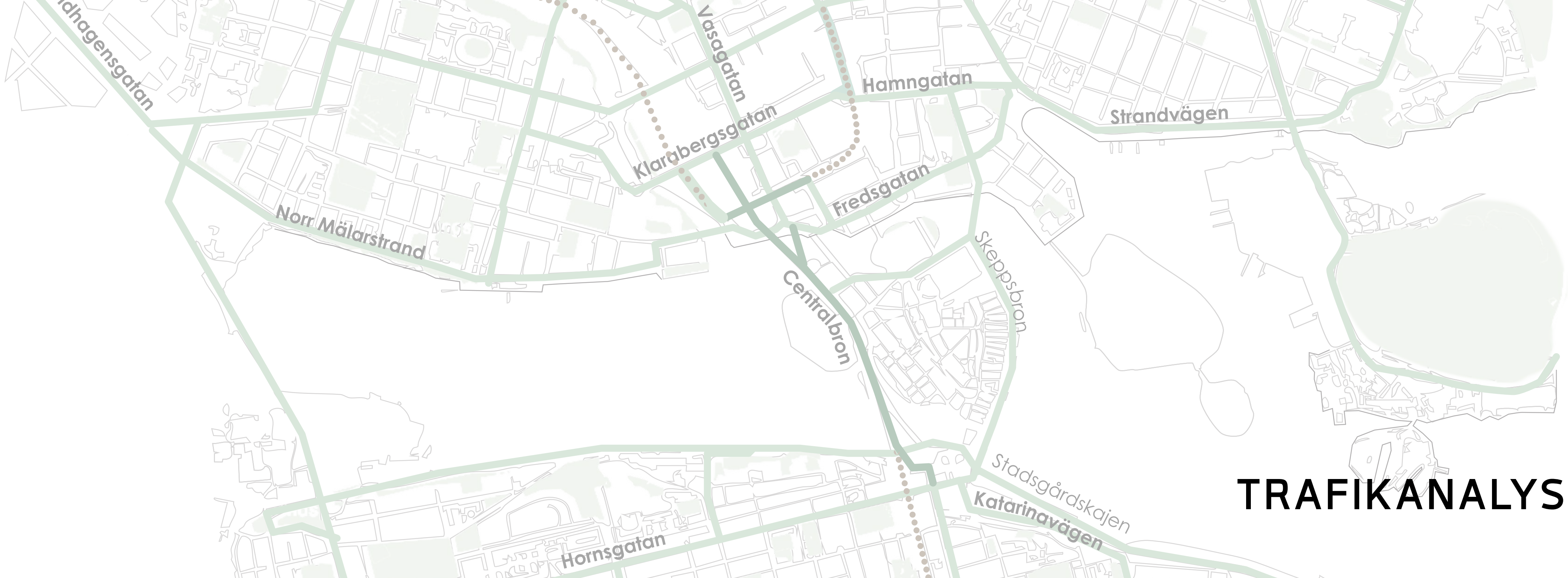
Sammantaget löser en nedgrävd motorled bara en del av problemet. Den eliminerar synen av och bullret från bron och dess biltrafik längs vatten men lämnar kvar järnvägsbroarna, den tekniska infrastrukturen och de begränsade utvecklingsmöjligheterna. Det gör att kostnaden blir hög medan nyttan för stads- miljö, trafik och stadsutveckling blir relativt liten.



Nedgrävd Centralbro, (Spacescape)



Icke nedgrävd Centralbro, (Spacescape)



Norrmalmshagensgatan

Norr Mälmarstrand

Klarabergsgatan

Vasagatan

Hamngatan

Strandvägen

Fredsgatan

Centralbron

Skeppsbron

Hornsgatan

Stadsgårdskajen
Katarinavägen

TRAFIKANALYS

BAKGRUND OCH METOD

En trafikanalys har genomförts i syfte att ta reda på vilket genomslag vissa trafiksänkande åtgärder får i centrala Stockholm till följd av en förändrad framkomlighet på Centralbron. Trafikanalys har gjorts med Sampers/Emme respektive Stockholmsmodellen/Dynameq. Dessa modeller fångar inte alla samhällsekonomiska aspekter av en omvandling av Centralbron till Parkesplanad eller Sommarbro. Resultaten är dock intressanta att beakta för att få en bild av de tillgänglighetsförändringar och de res-tidseffekter som omvandlingen, i kombination med höjda trängselskatter och parkeringsavgifter, innebär.

I korthet visar resultaten att åtgärderna får en tydlig effekt med bland annat en minskning på 64 % av dygnstrafiken på Centralbron, vilket sker via omfördelning av biltrafik till mindre centrala leder och genom förändrade färdmedelsval. De kapacitetsanalyser som har utförts visar inte på några ökade problem med trängsel i Stockholm till följd av omvandlingen av Centralbron.

METOD

Nedan beskrivs de modeller som använts, och åtgärderna som analyserats.

För den som inte arbetar med trafikanalyser till vardags kan metoden beskrivas enkelt så här: rapporten använder datorbaserade trafikmodeller för att jämföra ett läge utan de föreslagna åtgärderna med ett läge där åtgärderna genomförs. Modellerna uppskat-

tar då hur många resor som görs, vilka vägar trafiken tar och hur restider och trängsel påverkas. Resultaten ska därför läsas som kvalificerade beräkningar av sannolika effekter, inte som exakta förutsägelser om hur varje enskild trafikant kommer att agera. I rapporten används två olika mått på trafikmängd. Årsmedeldygn (ÅMD) är ett genomsnitt över alla dagar på året och används för att beskriva den totala trafikvolymen i regionen. Vintervardagsmedeldygn är ett medelvärde för vardagar under vintermånaderna och är ett mer relevant mått när man analyserar trängsel och kapacitetsproblem, eftersom trafiken då är som tyngst. Sommarmånaderna ligger typiskt 15 % lägre än vintervardagsmedeldygn.

MODELLER

SAMPERS/EMME

Sampers är Trafikverkets makroskopiska trafiksimuleringsmodell (dvs. en modell som arbetar på övergripande regional nivå och beräknar hur många resor som görs totalt, snarare än att följa enskilda fordon) av Sverige som är implementerad i programvaran Emme. Stora uppdateringar släpps ungefär vartannat år, nu senast år 2024, i samband med att ny basprognos släpps. I modellen simuleras bil- respektive kollektivtrafikflöden, medan trafiknivåer för övriga trafikslag enbart modelleras på efterfrågenivå. Till grund för simuleringen ligger dels markanvändningsdata, som används för att skapa efterfrågematriser, dels fasta matriser för yrkestrafik. Basår är för närvarande 2019 och prognosår 2045.

Sampers består av flera geografiska delmodeller samt en modell för långväga trafik som omfattar hela Sverige. Inom ramen för det aktuella projektet används enbart Stockholmsdelen som omfattar Stockholm, Södermanlands, Uppsala, Västermanlands, Örebro och Gotlands län. Trafik simuleras i Sampers för olika tidsperioder, vilka i Stockholmsdelen är förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme, lågtrafiktimme och nattrafiktimme. Resultaten kombineras också ihop till total dygnstrafik. Med Sampers erhålls årsmedeldygnstrafik, det vill säga trafikmängder avsedda att motsvara ett genomsnittligt dygn. Även resultat för vintervardagsmedeldygn kan fås ut vid behov, vilket är lämpligt för analyser av trängseleffekter.

Alla monetära kostnader för trafikanter som är inlagda i modellen, såsom trängselskatt, anges i 2017 års prisnivå i indatafilerna.

STOCKHOLMSMODELLEN OCH DYNAMEQ

Stockholmsmodellen är en modell för mesoskopisk simulering (dvs. en mellannivå där fordonens rörelser i trafiken simuleras mer detaljerat inom ett avgränsat område, men utan att modellera varje bil individuellt) av vägtrafik implementerad i programvaran Dynameq på initiativ av Trafikverket. Geografiskt omfattar modellen hela den centrala delen av Stockholms län, och avgränsas strax norr om Arlanda, väster om Kungsängen, vid Karby-Brottby, direkt väster om Åkersberga samt söder om Handen. Modellen körs normalt för tidsperioden 04:00-11:00 för förmiddagens maxtimmar, samt 14:00-19:00 för eftermiddagens maxtimmar.

För att få trafikefterfrågematriser till Stockholmsmodellen kan Stockholmsdelen av Sampers användas. Efter körning av Sampers med önskade parametrar för sådant som markanvändning och gatunät tas traversalmatriser ut för det område i Stockholmsdelen av Sampers som täcks av Stockholmsmodellen. Dessa matriser kan sedan, efter viss anpassning, användas som efterfrågeinput till Dynameq.

ÅTGÄRDER SOM ANALYSERAS

De åtgärder som studeras handlar sammantaget om att göra bilresor genom och till de mest centrala delarna av Stockholm mindre attraktiva och samtidigt pröva hur trafiksystemet reagerar när framkomligheten över Centralbron förändras. Tanken är att undersöka om trafiken minskar, tar andra vägar eller om fler i stället väljer kollektivtrafik, gång eller cykel.

ALLMÄNNA TRAFIKSÄNKANDE ÅTGÄRDER SOM MODELLERAS VIA PARKERINGSMOTSTÅND

I Sampers-modellen finns ett så kallat parkeringsmotstånd implementerat. Detta kan varieras områdesvis och är tänkt att representera ett allmänt motstånd mot att parkera i ett givet område, vilket kan vara kopplat till parkeringsavgifter, tillgång på parkeringsplatser och andra faktorer. I modelleringen används ett höjt parkeringsmotstånd som ett sätt att reglera den allmänna mängden trafik inom och till Stockholm. Det höjda parkeringsmotståndet får representera ett antagande om att man, med olika åtgärder, lyckas få ner mängden biltrafik som har start eller mål i det givna området till en lägre nivå. Begränsning av antalet parkeringsplatser och höj-

ning av avgifter kan vara exempel på sådana åtgärder. I nulägesmodellen modelleras parkeringsmotståndet som ett restidspåslag enligt karta nedan och Tabell 1.

I Tabell 1 redovisas det restidspåslag som använts för att beskriva parkeringskostnad och extra restidsmotstånd för att spegla svårigheten och kostnaden i Trafikverkets modell.

Det alternativ som studeras är att parkeringsmotståndet ändras så att fler zoner i centrala Stockholm ingår i området med högsta möjliga parkeringsmotstånd i kombination med fler kategorier, se karta till höger och Tabell 2.



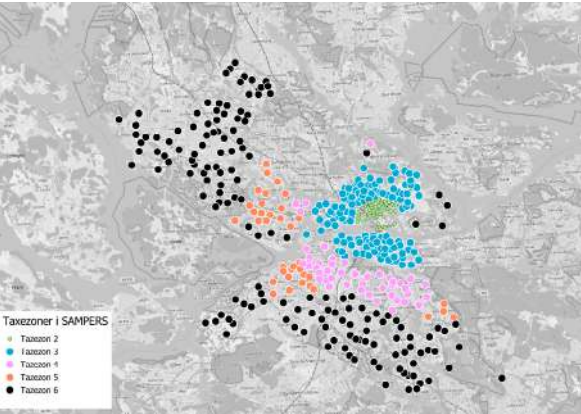
Restidspåslag i enlighet med Trafikverkets inställningar (M4Traffic).

	Restidspåslag (min)	Motsvarar en kostnad om ca (SEK)
Innanför tullarna	12	61
Utanför tullarna	2	10

Tabell 1. Restidspåslag innan justeringar

I Tabell 2 redovisas det nya föreslagna parkeringsmotståndet för att symbolisera ett minskat antal parkeringsplatser och en ökad kostnad för att parkera inom Stockholms stads gränser. I övrigt ligger de tidigare beskrivningarna fast.

Kostnaden i sig i Tabell 1 och Tabell 2 går inte att översätta till en faktisk parkeringsavgift, men förenklat kan man säga att ökningen i sig ungefär motsvarar densamma i monetär kostnad, vilket i praktiken innebär att kostnaden för att parkera ökar med cirka 50 %



Implementerade parkeringsmotståndsområden. (M4Traffic)

	Restidspåslag (min)	Motsvarar en kostnad om ca (SEK)
Zon 2	18	91
Zon 3	18	91
Zon 4	15	76
Zon 5	3,25	16
Zon 6	2	10

Tabell 2. Restidspåslag efter justeringar.

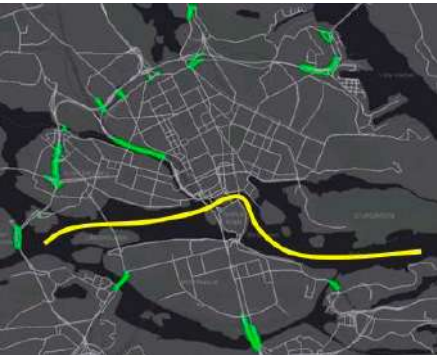
i de centrala delarna av Stockholm. Anledningen till att en teknisk motståndsparameter används i stället för den faktiska parkeringsavgiften är att modellen inte direkt simulerar parkeringsbeteende. Motståndet fungerar som en samlad proxy för alla faktorer som gör bilresor till innerstan mindre attraktiva, det vill säga högre avgifter, färre platser, längre gångav-

	Max	Min
Essingeleden	37	11
Befintligt tullutsnitt	22	11

Tabell 3. Tidigare kostnader (i 2017 års prisnivå)

	Max	Min
Essingeleden	29	22
Befintligt tullsnitt	49	22
Saltsjö-Mälarsnittet (gult streck i figur)	53	22

Tabell 4. Uppdaterade kostnader (2017 års prisnivå)



Nytt trängselsnitt visas som gul linje. Befintliga trängselportaler visas som grönmarkerade länkar. (M4Traffic)

stånd till målpunkt och liknande. Det är ett förenklat, men välbeprövat, påstående inom trafikmodellering.

TRÄNGSELAVGIFTER

Ett nytt trängselavgiftssnitt antas införas över broarna i centrala Stockholm. Detta innebär att bilister, utöver trängselavgifterna vid passage in i och ut ur Stockholms innerstad, även betalar vid passage över Saltsjö-Mälarsnittet. I Sampers är trängselskatten förenklad.

ÄNDRINGAR I VÄGNÄT

Vissa ändringar görs i vägnätet på Norrmalm i centrala Stockholm, se nedan.



Ändringar i vägnät. Gröna länkar har lagts till, medan gula länkar tagits bort jämfört med nätet i basprognosen, prognosår 2045. (M4Traffic)

MODELLERING

I praktiken innebär modelleringen att samma framtida region jämförs i två versioner: en referenssituation och en situation där de studerade åtgärderna har införts. På så sätt går det att isolera effekten av just förändringarna i vägnät, avgifter och parkeringsförutsättningar. Det gör resultaten lättare att tolka, eftersom skillnaderna mellan alternativen då i huvudsak kan kopplas till de åtgärder som rapporten undersöker. Nedan beskrivs hur analysen är utförd i modellerna.

SAMPERS/EMME

Jämförelse- och utredningsalternativ

I Sampers skapades två alternativ för att kunna jämföra effekterna. Det ena innefattar alla åtgärder som nämnts ovan. I det andra är parkeringsmotstånd, trängsel och vägnät samma som i basprognosen. Markanvändning och fasta matriser är dock samma för både alternativen.

Markanvändning

En ny markanvändning för 2040 har tagits fram. Den är baserad på basprognosens markanvändning för prognosåret 2045, samt på kommunvis prognostiserad befolkning för år 2040 från SCB. Proportioner i befolkningen kommunvis med avseende på till exempel ålders-, bostads- och inkomstkategorier behålls från basprognosen, men befolkningen kommunvis räknas om till nivåer motsvarande 2040.

Fasta matriser för yrkestrafik

Matriserna för yrkestrafik, som är fasta i Sampers och inte modelleras utifrån markanvändningen, har justerats. Det finns tre sådana matriser, avseende lastbil med respektive utan släp samt personbil i yrkestrafik. Av dessa har matrisen för personbil i yrkestrafik speciellt stor påverkan, då den ger upphov till flera hundra tusen resor per dag. De justerade matriserna har gjorts som en linjärinterpolering mellan 2019- och 2045-modellens matriser för att stämma överens med markanvändningen 2040.

STOCKHOLMSMODELLEN/DYNAMEQ

Kodning och modellkörning

Två olika bilnät, motsvarande jämförelse- och utredningsalternativen i den utförda Sampersanalysen, analyserades med indata från SAMPERS. Vägnätsförändringarna är analoga med det vägnät som är inkodat i SAMPERS/EMME. I övrigt kördes Dynameq-modellerna enligt gängse principer.

KÄNSLIGHETSSCENARIO

SOMMARBRON

Förutsättningarna för sommarbron bygger på dagens vägnät och Trafikverkets nulägesmodell med basår 2019. För att representera de trafiknivåer som råder under sommarmånaderna används trängsel-skattesnittet. Sommarmånaderna ligger cirka 15 % lägre än vintervardagsmedeldygn. Antagandet är att resmönstret under sommaren liknar resmönstret för ett vintervardagsmedeldygn. För att representera trafiken under sommarmånaderna sänktes därför trafikmängderna med 15 % för modellen som helhet utan att precisera geografisk tillhörighet.

Kodning och modellkörning

Vägnätskodningen bygger på de principskisser som Spacescape tagit fram, där Centralbrons norrgående halva och påfartsrampen från Söder Mälarstrand stängs av för biltrafik för att på så vis låta cyklar angöra bron. I övrigt motsvarar vägnätet dagens utformning (2019).

	2019 (BP24)	2040	2045 (BP24)
Antal boende i Stockholms län	2 371 794	2 632 849	2 876 068
Antal sysselsatta i Stockholms län	1 288 748	1 439 044	1 572 630

Tabell 5. Jämförelse, markanvändning i basprognos 2024 respektive ny markanvändning för år 2040

	Lbu	Lbs	Pby
Totalsumma 2019 (BP24)	75 888	44 185	577 847
Totalsumma 2040	96 348	57 696	704 509
Totalsumma 2045 (BP24)	101 219	60 913	734 666
Minskning från 2045 till 2040	4,8%	5,3%	4,1%

Tabell 6. Yrkestrafikmatriser för lastbil utan släp (Lbu), lastbil med släp (Lbs) och personbil i yrkestrafik (Pby)

ANALYSRESULTAT

De mest relevanta övergripande resultaten presenteras här, både från Sampers och den regionala Stockholmsmodellen i Dynameq. Resultatdelen kan läsas i två steg. Först redovisas hur de totala trafikflödena och resmönstren förändras i den större regionala modellen. Därefter visas vad detta mer konkret betyder för framkomlighet och kapacitet i de centrala delarna av Stockholm. Tillsammans ger dessa två perspektiv en bild både av hur trafiken omfördelas i regionen och av om förändringarna leder till praktiska köproblem på plats.

HUVUDANALYS - SAMPERS/EMME

På Centralbron erhålls en minskning på cirka 47 000 fordon för vintervardagsmedeldygn, se Figur 4. Utan åtgärderna ligger antalet fordon på 73 500, och med åtgärderna kvarstår 26 600, vilket motsvarar en minskning på 64 procent. Detta beror delvis på omfördelning till Essingeleden och Förbifarten, men i högre grad på omfördelning mellan trafikslag och en viss minskning av resande överlag. Antal bilresor per årsmedeldygn (fordonsresor; inkluderar tung trafik) minskar med 26 000, motsvarande ungefär en procent. Samtidigt ökar kollektivtrafikresorna (personresor) med 15 900, ungefär två procent. Gång- och cykelresor ökar också en del.



Förändringar i trafikflöde per vintervardagsmedeldygn på och omkring Centralbron till följd av åtgärder. Minskningar i grönt, ökningar i rött. På Centralbron minskar antalet fordon med runt 23500 per riktning. (M4Traffic)



Dygnsflöden vintervardagsmedeldygn med implementerade åtgärder (M4Traffic)

HUVUDANALYS - STOCKHOLMSMODELLEN/DYNAMEQ

Stockholmsmodellen i Dynameq visar att belastningen över Centralbron minskar tillräckligt mycket för att 2+1 körfält bör räcka. Under förmiddagens maxtimme är maxflödet cirka 800 fordon i norrgående riktning och 500 i södergående riktning, vilket kapacitetsmässigt innebär att 2+1 räcker gott och väl. Den förändrade trängselskatten och den minskade tillgängligheten med bil, i form av minskat antal körfält samt stängning av Klaratunnelns anslutning till Mäster-Samuelsgatan, ger så pass stora effekter att trafikmängderna över Centralbron minskar.



Förmiddagens maxtimmesflöden i fordon/h i utredningsalternativet med ombyggd Centralbro. (M4Traffic)



Eftermiddagens maxtimmesflöden i fordon/h i utredningsalternativet med ombyggd Centralbro. (M4Traffic)

I utredningsalternativet med den befintliga utformningen har Centralbron en högre efterfrågan både under förmiddagens och eftermiddagens maxtimme jämfört med nuläget. Detta är en följd av ökad befolkning och högre biltillgänglighet, bland annat till följd av Förbifarten. Skillnaden i morgonens maxtimme mellan de två alternativen är cirka 2 000 fordon i vardera riktningen. Under eftermiddagens maxtimme är skillnaden i efterfrågan mellan utredningsalternativen cirka 2 000 fordon i norrgående riktning och drygt 2 000 i södergående riktning.

KÄNSLIGHETSANALYS -



Förmiddagens maxtimmesflöden i fordon/h i utredningsalternativet med Centralbro i nuvarande utformning. (lägg märke till att de södergående fordonen är lagda i separata körfält på grund av kodningstekniska principer). (M4Traffic)



Eftermiddagens maxtimmesflöden i fordon/h i utredningsalternativet med Centralbro i nuvarande utformning. (södergående fordon är lagda i separata länkarkörfält pga kodningstekniska principer). (M4Traffic)

SOMMARBRON

Resultaten från känslighetsanalysen fokuserar främst på trängselaspekten, då minskad kapacitet över Centralbron är en viktig frågeställning för framkomligheten. Köerna i kartan överst till höger visar att det inte sker någon större effekt på trängseln under förmiddagens maxtimme under sommarmånaderna.

Köerna i karta nederst til höger visar att det inte sker någon större effekt på trängseln under eftermiddagens maxtimme under sommarmånaderna söder om Centralbron. Norr om Centralbron finns en viss risk för köuppbyggnad, men inte något som är större än i nuläget.



Visar framkomligheten förmiddagens maxtimme under sommarmånaderna. (M4Traffic)



Visar framkomligheten eftermiddagens maxtimme under sommarmånaderna. (M4Traffic)

PARKESPLANADEN KLARAR
FRAMTIDA TRAFIK

För en allmän läsare är den viktigaste slutsatsen att rapporten inte säger att Centralbron kan byggas om utan följder, men att den visar att en ombyggnad verkar möjlig om den kombineras med åtgärder som minskar biltrafiken i innerstaden. Slutsatsen bygger alltså på en helhet av flera samtidiga förändringar, inte på att enbart minska kapaciteten på bron.

Modellen fångar inte helt de långsiktiga effekterna av den stadsutveckling som en ombyggnation av Centralbron kan innebära. Detta gäller särskilt om den markanvändning som speglas i modellen inte motsvarar den faktiska markanvändningen år 2040. Felet som detta innebär bedöms vara litet, då staden i närheten av Centralbron i mångt och mycket är färdigbyggd. Det modellen fångar väl är de tillgänglighetsförändringar och restidseffekter som ombyggnaden innebär i kombination med höjda trängselskatter och parkeringsavgifter, givet den valda markanvändningen.

Utifrån de kapacitetsanalyser som har utförts inom det här uppdraget skapar ombyggnationen av Centralbron i utredningsalternativet inte signifikanta problem med trängsel i Stockholms vägnät. Det blir viss påverkan på Värmdöleden, Södra länken och Essingeleden, men den ligger inom felmarginalen för den regionala Stockholmsmodellen. Om trängseln bedöms vara fortsatt för hög är det möjligt att justera parkeringsavgifter och trängselskatter för att minska trängseln.

Sammanfattningsvis är det möjligt att omforma Centralbron, men inte utan kostnader eller åtgärder som begränsar bilåkandet i Stockholm.

Ett alternativ som ter sig realistiskt är en sommarbro enligt modellens resultat. För att minska risken för köer om den implementeras bör den temporära lösningen kompletteras med informationsutskick i kombination med väl genomtänkta TA-planer. Utöver detta bör också en fördjupad trafikutredning utföras för att säkerställa resultaten från den här analysen.



DIALOG

SUPERLINES I MEDIA

Här redovisas hur projektet har uppmärksammats i olika kanaler. Syftet är att ge en bild av räckvidden och det offentliga intresset kring frågan.

Projektet Superlines fick stort genomslag i både nyhetsmedier och sociala medier under sommaren 2025.

BLOGG

Den 28 juni publicerades en presentation av scenarierna på bloggen smartagator.se: <https://smartagator.wordpress.com/2025/06/28/stockholm-superlines-och-centralbrons-framtid/>. I blogginlägget finns länkar till fördjupningsrapporterna PM Scenarier och PM Trafikanalys. Den 5 augusti hade bloggen 1 800 visningar.

SOCIALA MEDIER

Den 20 juli publicerades en länk till ovanstående blogginlägg på LinkedIn, med en uppmaning att rösta i Placetoplans webbenkät. Den 5 augusti hade inlägget 31 100 visningar och 300 gilla-markeringar.

Länkar till blogginlägget, webbenkäten och artiklar i dagspress har också lagts upp i ett flertal diskussionsgrupper på Facebook. I de publiceringar som projektgruppen känner till hade inläggen fram till den 5 augusti fått hundratals gilla-markeringar och kommentarer.

DAGSPRESS

Den 22 juli publicerade Dagens Nyheter en artikel om projektet, där projektledaren Alexander Ståhle intervjuades: <https://www.dn.se/sverige/fyra-nya-scenarier-for-den-politisk-omstridda-centralbron/>

Den 25 juli publicerade lokaltidningen Mitt i en artikel om projektet, där projektledaren Alexander Ståhle intervjuades: <https://www.mitti.se/nyheter/bespottad-bro-kan-forvandlas-till-esplanad-6.3.306692.8d425b412a>

TV

Den 17 juli sände SVT:s lokala nyheter ett reportage om projektet med en intervju med projektledaren Alexander Ståhle: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/fyra-nya-scenarier-for-centralbron-som-new-york>



Centralbron i media



WEBBENKÄTEN

Webbenkäten användes för att fånga allmänhetens spontana reaktioner på olika framtidsbilder för Centralbron. Avsnittet beskriver frågan, hur svaren samlades in och hur resultaten bör tolkas.

FRÅGAN

Webbenkäten bestod av en enda fråga: Hur tycker du att Centralbron ska se ut i framtiden? De svarande fick välja ett av fyra alternativ.



SVARSSTATISTIK

Från den 28 juni till den 4 augusti låg webbenkäten Centralbrons framtid ute för allmänheten på <https://www.placetoplan.se/centralbron>. Samtliga svar kom in mellan den 24 juli och den 4 augusti, efter att länken hade spridits via pressen, särskilt Mitt i, och i sociala medier.

Webbenkäten fick totalt 2 509 svar och 9 724 besökare. Det innebär att många gick in och tittade på enkäten utan att själva svara.

Drygt 2 500 svar bör ses som en statistiskt relevant mängd, även om urvalet inte är helt slumpmässigt eller representativt för alla stockholmare, svenskar eller turister. Urvalet bör snarare förstås som den del av allmänheten som är särskilt intresserad av stadsmiljöfrågor och trafik.

Insamlad bakgrundsstatistik visar också en viss skevhet i urvalet. Grupper som är underrepresenterade bland de svarande är barn, unga, äldre och kvinnor.

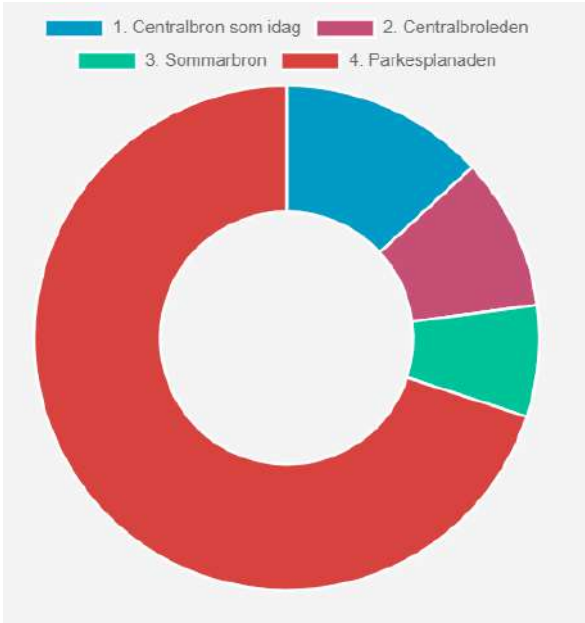
Huvuddelen av de svarande är stockholmare (85 procent). Fördelningen mellan innerstad (42 procent) och ytterstad (44 procent) är jämn. Det bör samtidigt noteras att endast omkring 15 procent av regionens befolkning bor i innerstaden. Centralbron kan dock antas vara en mer angelägen lokal stadsmiljöfråga för dem som bor där.

RESULTAT

Resultatdelen visar vilket alternativ som fick starkast stöd i enkäten och vilka skillnader som kan ses mellan olika grupper av svarande.

Svaren på enkäten fördelade sig enligt följande:

- 1. Centralbron som i dag: 13 procent
- 2. Centralbroleden: 10 procent
- 3. Sommarbron: 7 procent
- 4. Parkesplanaden: 70 procent

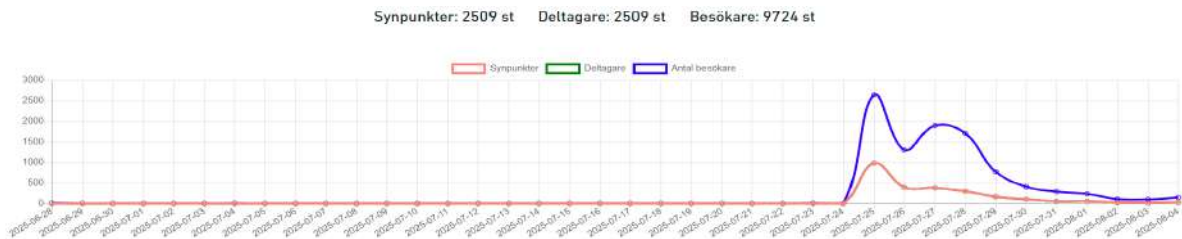


Enkät svar

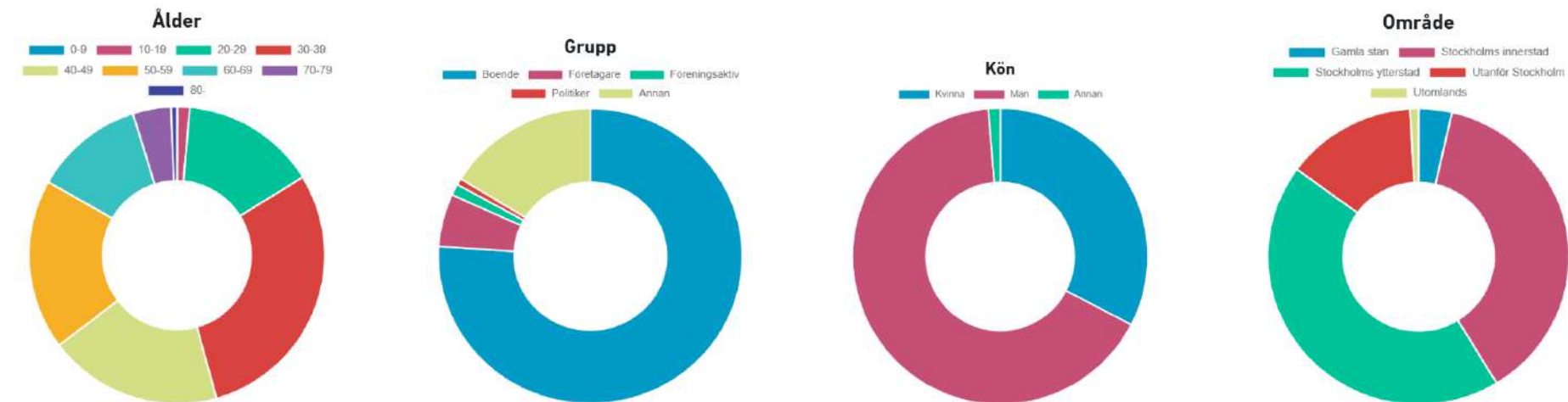
Med hjälp av den insamlade bakgrundsinformation har skillnader mellan olika befolkningsgrupper analyserats:

- Det finns inga statistiskt signifikanta åsiktsskillnader mellan boende i innerstad och ytterstad. Båda grupperna ligger nära genomsnittet. Det tyder på att även ytterstadsbor värderar stadsmiljön kring Centralbron högt, trots att många av dem främst möter platsen som besökare.
- Det finns inte heller några tydliga skillnader mellan män och kvinnor. Även här ligger båda grupperna nära genomsnittet. Det kan tyda på att det stora antalet svar ger ett förhållandevis stabilt resultat, även om urvalet inte är fullt representativt.
- Yngre personer tenderar i högre grad att välja parkesplanad framför centralbroled. Det tyder på att stödet för en mer bilprioriterad lösning ökar något med stigande ålder. Ett sådant mönster är väntat och återkommer i liknande undersökningar, där äldre grupper oftare är mer bilberoende och mer försiktiga inför stora förändringar i stadsmiljön.

ATT DIALOGA MED FRAMTIDSBILDER



Inkomna svar och antal besökare under webbenkäten, (Placetoplan).



Svarstatistik för ålder, grupp, kön och område i webbenkäten, (Placetoplan).

Hur ska vi fånga in vad människor verkligen tycker om framtidens stad? Det är en central metodfråga i dagens stadsutveckling. När det gäller komplexa infrastrukturella platser som Centralbron – där trafik, stadsrum, miljö och kulturvärden vävs samman – är frågan särskilt utmanande. Traditionella enkäter riskerar att reducera diskussionen till tekniska prioriteringar som få kan ta ställning till, till exempel om kapacitet ska vägas mot klimatmål eller om kollektivtrafik ska prioriteras framför cykel. För att bredda deltagandet och skapa meningsfullt underlag i planeringsprocessen behövs därför metoder som förankrar abstrakta frågor i konkreta och upplevbara situationer.

Att arbeta med bilder som enkätunderlag är en metod som vuxit fram i skärningspunkten mellan stadsplanering, visuell kommunikation och dialog. Forskning inom såväl planering som kognitionsvetenskap visar att bilder – särskilt fotorealistiska visualiseringar – aktiverar både känslomässig och rumslig förståelse. De gör det möjligt för människor att föreställa sig hur en plats kan upplevas, i stället för att enbart resonera om dess funktion på ett abstrakt plan. I stället för att be om ett svar på en princip – till exempel om biltrafiken bör minska – kan man fråga om en preferens: hur bör platsen se ut? Det är en skillnad som ofta gör svaren mer intuitiva, ärliga och användbara.

Att använda bilder i en enkät gör det möjligt att fånga preferenser även hos personer som vanligtvis inte deltar i stadsplaneringsdialoger – yngre, icke-experten

och personer utan tidigare engagemang. Metoden kan beskrivas som en visuell scenariobaserad preferensstudie, där respondenten svarar utifrån visuella intryck och socialt kodade situationer, exempelvis en bro med uteserveringar jämfört med en bro med sex körfält. Resultaten är inte nödvändigtvis statistiskt representativa, men de kan visa vilka framtidsbilder som väcker stöd och hur olika kvaliteter – grönska, trygghet, rörelse och vila – värderas i relation till varandra. Med rätt insamlingsmetod, formulering och bakgrundsfrågor kan svaren bli statistiskt representativa och användas för att analysera olika gruppers preferenser.

Metodens styrka ligger i att den inte bara fungerar som ett mätinstrument, utan också som ett sätt att kommunicera möjliga framtider. När deltagarna får se och jämföra fyra framtidsbilder av Centralbron tränas deras föreställningsförmåga, samtidigt som de positionerar sig i stadsutvecklingens framtida landskap. Enkäten blir därmed inte bara ett verktyg för datainsamling, utan också en del av den demokratiska planeringsprocessen. I en tid då tilliten till offentliga beslut utmanas blir detta särskilt viktigt. En bildbaserad enkät om Centralbrons framtid visar att det går att göra avancerad stadsplanering begriplig utan att förenkla bort det komplexa. Det handlar inte om att ersätta teknisk analys, utan om att komplettera den med människors upplevelser och preferenser.

SPACESCAPE

Spacescape AB / Skeppsbron 44 / SE-111 30 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se