

Inriktningsbeslut för projekt Vasabrons konstruktioner

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktningen för projekt *Vasabrons konstruktioner*, i enlighet med trafiknämndens förslag, godkänns.
2. Trafiknämnden medges rätt att fortsätta planera förutsättningarna för projekt *Vasabrons konstruktioner* till en investeringsutgift om 90 mnkr som ett underlag för ett kommande genomförandebeslut.
3. Utgifterna för 2025 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2026.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden har under en längre tid observerat skador och brister i Vasabrons konstruktioner. Ett första utredningsbeslut fattades av dåvarande trafik- och renhållningsnämnden 2010 och de följande åren genomfördes ett antal inspektioner av bron. Utredningar som gjorts på senare tid visar att det finns risk för att bron behöver stängas av akut. Den 25 april 2025 beslutade trafiknämnden att genomföra förstärkningsåtgärder på Vasabron till en kostnad om 35 mnkr med syftet att bron ska kunna användas för nuvarande trafikbelastning utan akuta avstängningar de närmaste åren. Åtgärderna planeras att genomföras under 2025 och eftersom de är temporära och av akut karaktär finansieras de inom nämndens driftbudget.

Den 22 maj 2025 beslutade trafiknämnden om förslag till inriktning avseende projekt Vasabrons konstruktioner. I enlighet med stadens investeringsregler har nämnden hemställt till kommunfullmäktige att godkänna förslaget, då investeringsutgifterna för projektet beräknas överstiga 300 mnkr.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att godkänna inriktningen för projekt Vasabrons konstruktioner, i enlighet med trafiknämndens förslag, och medger trafiknämnden rätt att fortsätta planera förutsättningarna för projektet till en utgift om upp till 90 mnkr.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Vasabron som byggdes för snart 150 år sedan förbinder Gamla stan med Norrmalm och utgör en viktig länk för gång-, cykel och kollektivtrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet. Trafiknämnden konstaterar att bron är i så dåligt skick att den kommer att behöva bytas ut. I april 2025 beslutade trafiknämnden att genomföra förstärkningsåtgärder i syfte att bron ska kunna användas för nuvarande trafikbelastning de närmsta åren och minska risken för att bron akut måste stängas av.

Trafiknämnden föreslår att en ny bro byggs på samma plats med utseende likt den befintliga bron, med tanke på brons karaktärsdrag och kulturhistoriska värde.

För att kunna genomföra projektet krävs ändring av detaljplan, tillstånd för vattenverksamhet samt tillstånd för påverkan på riksintresset vilket beräknas fortgå under 3-4 år. Den preliminära tidplanen är att ett genomförandebeslut kan fattas tidigast 2028. Genomförandetiden bedöms vara ca 6 år.

Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl (SEKRETESS enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dnr KS 2025/833-1.2
2. Ekonomi och finansiering (SEKRETESS enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)), dnr KS 2025/833-1.3

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Andréa Hedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till inriktningsbeslut.
2. Att därutöver anföra

Tidplanen och projektplaneringen för Vasabrons konstruktioner är än så länge mycket oklara. Projekttiden som presenteras i ärendet ligger ett par år framåt i tiden vilket i nuläget innebär att det är mycket svårt att få en bild av vad kostnaden faktiskt kommer att bli. Det kommer dock kräva god kostnadskontroll och nära samarbete med andra berörda förvaltningar.

Vasabron är, precis som framgår av ärendet, en av de viktigaste gång- och cykelförbindelserna mellan södra och norra innerstan. Mer trafik på närliggande broar

innan den nya Vasabron finns på plats kräver särskilt god trafikplanering av omkringliggande områden och att konflikter mellan de olika trafikslagen minimeras.

Avstängningarna av Katarinavägen har gjorts för att göra plats för betongbilar i och med Slussenrenoveringen. Eftersom Slussen inom några år ska vara klar kommer avstängningarna inte längre att vara nödvändiga. Moderaterna vänder sig emot beslutet att inte öppna upp Katarinavägen för allmän biltrafik. Det innebär att en av de viktigaste trafiklederna för persontrafik i de fall det sker avstängningar på Stadsgårdsleden inte finns tillgänglig, vilket skapar ett skörare trafiknät än nödvändigt.

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

Stockholm den 22 oktober 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Kommunstyrelsen

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M), Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut
2. Att inom ramen för projektets fortsatta planering utreda möjligheterna att förlägga temporär sträckning för gång- och cykeltrafik till Centralbron samt
3. Att därutöver anföra följande:

Centerpartiet välkomnar de nödvändiga förstärkningsåtgärder som planeras för Vasabron, och ser positivt på möjligheterna att en ny bro kan möta framtidens trafikbehov, och samtidigt föra vidare den nuvarande brons gestaltning och historia. Under byggtiden behöver den viktiga länken för gång- och cykeltrafik mellan Tegelbacken och Gamla stan att säkras, och Centerpartiet vill betona att alla alternativ noggrant behöver undersökas – med hänsyn till projektets kostnader och dess påverkan på stadsbilden.

Centralbron är en rest från svunna trafikplaneringsideal, och med sina sex körfält i bredd löper den som ett öppet sår genom Stockholms mest historiska delar. Genom att ianspråkta ett eller flera körfält på Centralbron över Norrström för gång- och cykeltrafik, motsvarande de upp till 7 meter i bredd som en temporär gång- och cykelbro skulle få, kan Centralbron nyttjas för samma funktion. Ramper kan anläggas

vid Tegelbacken respektive Munkbroleden i höjd med Gåsgränd för anslutning till befintliga cykelstråk, och angöringsmöjligheterna till Strömsborg kan också säkerställas i detta scenario. Vi ser därför att denna lösning bör utredas som ett alternativ till en temporär gång- och cykelbro för en betydligt större kostnad.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förslaget,
2. Att uppdra trafikinämnden att omedelbart inleda arbetet med att ersätta Vasabron,
3. Att därutöver anföra följande

Stockholms trafiksystem utgör blodomloppet för vårt lands ekonomiska motor. På den infrastruktur som tidigare generationer byggt åt oss har Stockholm genom de senaste decennierna kunnat resa sig från geografisk otillgänglighet och fattigdom till att bli en framgångsrik metropol. Det åligger ett enormt ansvar för stadens trafikborgarråd att förvalta detta trafiksystem. Men den infrastruktur som tjänat Stockholm och Sverige väl har de senaste mandatperioderna fått stryka på foten för symbolpolitiska och samhällsekonomiskt begränsande satsningar på annat.

I nära 12 år, snart tre hela mandatperioder, har miljöpartistiska trafikborgarråd ansvarat för Stockholms trafikpolitik och tillhörande infrastruktur. Nästan lika länge har varningslamporna blinkat rött eftersom stadens allt mer åldrade infrastruktur varit i skriande behov av underhåll och upprustning, särskilt broarna.

Detta har varit känt i över ett decennium och skrivits om i media flera gånger. Trots tydliga signaler från trafikkontoret har ansvariga borgarråd systematiskt försummat och medvetet underfinansierat underhåll och upprustning av befintlig infrastruktur. Nödvändiga investeringar som inte bara syftar till att säkerställa fortsatt framkomlighet och funktion i huvudstadens trafiksystem, utan även trafiksäkerheten för alla de hundratusentals stockholmare som på daglig basis tar sig fram längs huvudstadens vägar och över dess broar.

Trafikkontoret har tidigare uppgett att Vasabron är i så pass dåligt skick att den inte längre går att renovera. Vidare riskerar bron behöva stängas av akut på grund av mycket allvarliga brister som redan nu kraftigt begränsar dess bärförmåga. Dagens krav på säkerhet för broar uppfylls inte längre enligt kontoret. Trots det har styret gått vidare med enbart tillfälliga förstärkningsåtgärder och ännu en gång upprepar kontoret att man ämnar ”hålla liv i bron så länge det går” trots dess mycket bristfälliga skick.

Kristdemokraterna krävde i april att styret uppdrar trafikkontoret att omedelbart och parallellt med de tillfälliga förstärkningsåtgärderna inleder arbetet med att byta ut bron. Vi beklagar att man enbart väljer att utreda en kommande ny bro utan en faktisk tidsplan för ett genomförande; ännu en gång skjuts kostnaden för en ansvarslös politik till framtidens stockholmare att betala.

Vidare noterar vi att kontoret enbart redogör för fotgängare, cyklister och bussresenärer i trafikanalysen medan övrig fordonstrafik uteblir. Den framtida brons disposition måste utgå från verkliga behov och ökad framkomlighet för samtliga trafikslag; vi förutsätter att kontoret planerar för en bro som inte ytterligare bidrar till den trafikinfarkt i innerstan som miljöpartistiska trafikborgarråd orsakat. Avslutningsvis vill vi understryka att utformningen av nya Vasabron måste ta mycket strikt utgångspunkt i den befintliga brons estetik och karaktär.

Ärendet

Trafiknämnden har under en längre tid observerat skador och brister i Vasabrons konstruktioner. Ett första utredningsbeslut fattades av dåvarande trafik- och renhållningsnämnden den 18 maj 2010. Sedan 2014 har nämnden haft ett utökat kontrollprogram för bron, som innefattar töjnings- och rörelsemätning och tätare intervall mellan inspektioner med sprickkartering. Den 23 april 2020 fattade nämnden ett reviderat beslut som avsåg en höjning av utredningsutgiften till 20 mnkr.

Utredningar som gjorts på senare tid visar att det finns risk för att bron behöver stängas av akut. En akut avstängning av Vasabron skulle medföra stora konsekvenser för det lokala trafiksystemet med omfattande trafikomläggningar och behov av att anlägga en temporär bro. Den 25 april 2025 beslutade trafiknämnden att genomföra förstärkningsåtgärder på Vasabron till en kostnad om 35 mnkr med syftet att bron ska kunna användas för nuvarande trafikbelastning utan akuta avstängningar de närmaste åren. Åtgärderna planeras att genomföras under 2025 och eftersom de är temporära och av akut karaktär finansieras de inom nämndens driftbudget.

Den 22 maj 2025 beslutade trafiknämnden om förslag till inriktning avseende projekt Vasabrons konstruktioner. I enlighet med stadens investeringsregler har nämnden hemställt till kommunfullmäktige att godkänna förslaget, då investeringsutgifterna för projektet beräknas överstiga 300 mnkr.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2025 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till inriktning för projekt Vasabrons konstruktioner och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att fortsätta planering för projektet upp till 90 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till investeringsutgift enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att i det fortsatta arbetet inför genomförandebeslut beakta stadens totala investerings- och driftskostnader för olika alternativ för genomförande av projektet och samordna sig med berörda nämnder.
3. Trafiknämnden anför i övrigt följande:
Vi välkomnar trafikkontorets arbete med Vasabron där ett första steg har varit att, i ett tidigare ärende, förlänga nuvarande Vasabrons livslängd genom stämning. Emellertid behöver, parallellt med detta, processen för ett ersättande av bron påbörjas och det är välkommet att vi nu fattar detta beslut. Vasabron är en av Stockholms äldsta broar och ett omtyckt landmärke. Därför är det viktigt att brons kulturhistoriska värde tas hänsyn till och att brons karaktärsdrag beaktas.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (alla M), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Lindman (SD) som reserverar sig mot beslutet och föreslår att nämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag.

Reservation av Svante Linusson m.fl. (alla C), se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret har utfört utredningsarbeten för att identifiera Vasabrons konstruktiva tillstånd samt arbetat fram förslag till åtgärd för att bibehålla den funktion som bron har i dag. Genomförda utredningar visar att Vasabrons konstruktioner har allvarliga brister samt att en fortlöpande nedbrytning pågår. Den sammantagna slutsatsen från tillståndsutredningen är att grundläggning och stålöverbyggnad helt döms ut. Bron går inte att rädda utan behöver bytas ut. När i tiden detta behöver ske är oklart. Kontoret förbereder för ett relativt snabbt utbyte av bron, men har för avsikt att hålla liv i bron så länge det är möjligt.

I detta ärende redovisas förslag på att ersätta Vasabron med en ny bro dimensionerad för framtida trafikbehov och med beaktande av nuvarande bros kulturhistoriska värde samt inordnande i stadsrummet. För att kunna genomföra projektet behövs en rad olika tillstånd, bland annat ny detaljplan och tillstånd för vattenverksamhet.

Den trafik som idag går på Vasabron behöver hanteras under byggtiden. Kontoret bedömer att all trafik som idag går på Vasabron kan omledas i befintligt gatunät och via andra broar. Detta får dock olika stora konsekvenser beroende på trafikslag. För att hantera de stora flödena av gång- och cykeltrafik, samt för att angöra verksamheterna på Strömsborg, kan en temporär bro uppföras parallellt med Vasabron. Om en temporär bro inte byggs behöver verksamheterna på Strömsborg evakueras under byggtiden. En temporär bro skulle tidigast kunna tas i drift 2030. Byggstart för den nya Vasabron bedöms kunna ske tidigast 2031, med en invigning tidigast år 2034.

Det primära syftet med föreliggande inriktningsbeslut är att ge kontoret förutsättningar att fortsätta planeringen av utbytet av bron och initiera nödvändiga rådighetsprocesser. Ställningstaganden om brons framtida bredd, om en temporär bro för gång- och cykeltrafik och angöring till Strömsborg ska uppföras under byggtiden och i så fall hur den ska utformas, samt tidpunkt för genomförandet av projektet, kommer att fattas först i samband med genomförandebeslutet.

Målet med projektet är att:

- Ersätta Vasabron med en ny bro dimensionerad för framtida trafikbehov och med beaktande av nuvarande bros kulturhistoriska värde samt inordnande i stadsrummet.
- Planera och genomföra projektet med god projektstyrning och hög kostnadsmedvetenhet.

- Utföra projektet med ambition och strävan att nå klimatneutralitet och med hög grad av hållbar utveckling.

Befintlig situation

Brons skick

Kontoret har efter det reviderade utredningsbeslutet 2020 utfört omfattande utredningsarbeten. Resultat från dessa visar att Vasabrons konstruktion har mycket allvarliga brister som både begränsar brons bärförmåga samt medför stora risker för akuta avstängningar.

Sedan många år pågår en nedbrytningsprocess av Vasabrons stålöverbyggnad och grundläggning. Att minska belastningen genom att reducera fordonstrafiken medför dessvärre inte att nedbrytningsprocessen avtar. Orsakerna till nedbrytningen är brons utformning, egentygnd, ålder i materialen, tidigare belastning och ett bristfälligt underhåll under många år.

Stålöverbyggnaden har ett stort antal allvarliga skador och genomgår en fortlöpande nedbrytning med kontinuerligt tillkommande sprickor, nit- och skruvbrott, deformationer samt pågående svåra korrosionsangrepp. Nedbrytningen har gått så långt att det inte är möjligt att lappa och laga, utan hela överbyggnaden behöver bytas ut.

Grundläggningen med rustbädd och pålar av trä är angripna av röta och kontrollberäkningar påvisar att krav på säkerhet för en bro enligt dagens normer och föreskrifter inte uppfylls. Det är alltså inte möjligt att bygga upp en ny bro på befintlig grundläggning. Utredningarnas sammantagna slutsats är att Vasabrons grundläggning och stålöverbyggnad helt döms ut. Bron går inte att rädda utan behöver bytas ut. När i tiden detta behöver ske är oklart.

Kontoret förbereder nu en förstärkning av Vasabron i enlighet med ett genomförandebeslut som fattades i trafiknämnden 2025-04-24. Förstärkningsarbetena beräknas vara avslutade runt årsskiftet.

2025/2026. Hur länge brons livslängd förlängs med denna åtgärd går inte att förutse. Kontoret räknar dock med att den överhängande faran för en akutavstängning av bron kommer att vara avvärd åtminstone under den period som den fortsatta planeringen för ett utbyte av bron pågår.

Brons funktion

Vasabron fyller en viktig funktion i stadens transportsystem och är en av totalt fem broar som förbinder Gamla stan med Norrmalm. Dagens trafiksituation präglas av trängsel på gångbana och cykelbana på brons västra sida. Flödet av cyklister och fotgängare är för stort i förhållande till tilldelad yta. Trafiksituationer där fotgängare måste gå på skyddszon eller angränsande cykelbana är vanliga. Trängsel påverkar också trafiksituationen i brons norra ände där öst-västliga stråk möter brons nord-sydliga stråk.

Vasabrons primära uppgift är att leda gång-, cykel-, och motorfordonstrafik mellan Gamla stan och Norrmalm. Den utgör dessutom den enda angöringsvägen till Strömsborg samt fyller en viktig funktion för ambulans, polis och räddningstjänst samt som redundans till andra broar mellan Gamla stan och Norrmalm. I enlighet med budgetuppdrag genomför kontoret för närvarande en övergripande trafikutredning för Gamla stan, med syftet att säkerställa tillgänglighet för kollektivtrafik, leveranser och boende samtidigt som övrig biltrafik ska minska. Denna utredning beräknas klar under året och utfallet kommer att användas som underlag under den fortsatta planeringen för utbyte av Vasabron.

Vasabron har en kulturhistorisk klassificering av den högsta klassen, ”bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde”, enligt stadsmuseets kulturhistoriska klassificering. Detta innebär att brons kulturhistoriska värde ska tas till vara och att brons karaktärsdrag ska beaktas. Vasabron ligger dessutom inom ett av Stockholms mest centrala och värdefulla stadsrum (riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården) vilket gör den särskilt känslig för förändringar av den byggda miljön.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret och i samråd med stadsbyggnadskontoret, stadsmuseet, trafikförvaltningen, fastighetskontoret samt riksdagsförvaltningen. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2024-05-31 då den sammanlagda utgiften för projektet överstiger 50 mnkr.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning – utbyte av Vasabron

Kontorets förslag är att Vasabron ersätts av en ny bro med utseende likt befintlig bro, där så stor del som möjligt av befintlig bro återanvänds (exempelvis belysningsstolpar, räcken, delar av brostöden). Kontoret förslår vidare att det i planeringen hålls öppet för att den nya bron ska kunna vara bredare än den befintliga (ökning av bredd från 17,6 till maximalt 20,9 m). Slutlig brobredd kommer att slås fast först i ett senare skede i processen och inte i detta ärende.

Biltrafiken är idag begränsad eftersom genomfart på Munkbron inte är tillåten under Slussens ombyggnad. Med tanke på målet om begränsad biltrafik i Gamla stan och i staden i stort bedöms denna minska i framtiden. Prognos för antalet bussresenärer är inte framtagen men bedöms minska något till följd av tunnelbaneutbyggnaden.

Dagens bro är 17,6 m bred. För att enbart uppfylla bedömt framtida trafikantbehov med bibehållet norrgående busskörfält och samtidigt uppfyllande av stadens riktlinjer och planeringsdokument för respektive trafikslag skulle en ny bro behöva utföras med 24,7 m bredd.

Ur kulturmiljöhistoriskt och stadsrumsperspektiv har befintlig bros placering och bredd ett synnerligen högt bevarandevärde. I samråd mellan trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och stadsmuseet har ett stort antal brobredder och

placeringsalternativ utretts. Ett kompromissförslag har arbetats fram som kontoren gemensamt finner vara godtagbart avseende framkomlighet, trafik, kulturmiljöhistoria och inrymmande i stadsrummet.

Förslaget innebär att den nya bron placeras med västra sidan i samma läge som dagens bro och att en breddökning utförs på östra sidan med upp till totalt 3,3 m så att den nya bron får en maximal total bredd på 20,9 m. Förslaget är utformat så att det fungerar med anslutning till Strömsborg och med planerad ny utformning av Tegelbacken. Disponeringen av bronns överyta är även möjlig att förändra över tid om trafikantprognoser visar sig vara felbedömda eller att prioriterade trafikslag förändras.

Slutlig bredd på den nya bron slås inte fast i det här ärendet utan kommer att beslutas i det kommande genomförandebeslutet.

Förslag till inriktning – trafikhantering under byggtiden

Vasabron nyttjas i dag av ca 9 000 st gående/dygn och 15 000 cyklister/dygn. Vasabron trafikeras av två dagliga busslinjer, linje 3 och 53, samt nattbussar. Linje 3 är en stombusslinje som går mellan Södersjukhuset och Karolinska sjukhuset i Solna. Linje 53 trafikerar sträckan Henriksdalsberget – Karolinska institutet. Linje 3 går i femminuterstrafik och linje 53 i tiominuterstrafik. Totalt trafikeras bron idag av 11 200 bussresenärer/dygn. Kontoret förslår att busstrafiken läggs om i annan sträckning under byggtiden. Beskrivning av omläggningen av busstrafiken, liksom ett avfärdat alternativ för en temporär bro för både buss- och GC-trafik, redovisas nedan under rubriken Avvägningar och konsekvenser.

Strömsborg angörs i dag enbart via egen bro som ansluter till Vasabron. Under byggtiden krävs temporär anslutning för angöring samt att räddningstjänsten kan nå byggnaden med motorfordon. Alternativet är att verksamheterna på Strömsborg evakueras under byggtiden och att lokalerna tomställs fram till dess att den nya Vasabron är i drift.

Ambulans, polis och räddningstjänst klarar sina verksamheter i övrigt utan Vasabron under en begränsad tid.

Motorfordonstrafik i form av bilar och nyttotrafik bedöms kunna omledas via andra broar under byggtiden.

Kontoret har studerat alternativa omledningsvägar under byggtiden för gående och cyklister. Gående kan omledas via Riksbron och cyklister via Norrbro. Detta medför ca 600 till 700 m längre väg för gående och ca 1 000 m för cyklister.

Temporär bro för GC-trafik samt angöring till Strömsborg

Kontoret bedömer att all trafik som idag går på Vasabron kan omledas i befintligt gatunät och via andra broar. Detta får dock olika stora konsekvenser beroende på trafikslag. Kontoret har utrett olika alternativ till temporära broar för de olika trafikslagen.

För att undvika långa omledningsvägar för gående och cyklister i ett av stadens mest trafikerade cykelstråk, och för angöring till Strömsborg kan en temporär bro uppföras under byggtiden.

Kontoret har utrett ett antal alternativ till placering av en sådan temporär bro. Kontorets bedömning är att en temporär bro lämpligen placeras öster om Strömsborg, då placering väster om Strömsborg inte är tekniskt genomförbar p.g.a. underliggande tunnelbanekonstruktion. Exakt läge och utformning av en temporär bro kommer att klarläggas under det fortsatta planeringsarbetet.

Det går idag inte att sja om hur länge Vasabron kommer att hålla efter genomförandet av den nu planerade förstärkningen. För att undvika trafikstörningar vid en framtida akut avstängning av bron kan det finnas anledning att uppföra en temporär GC-bro efter genomförandebeslutet, oavsett hur status på Vasabron bedöms vara vid det tillfället. Med tanke på en temporär bros centrala placering i stadsrummet, samt det faktum att den kan komma att vara i bruk under många år, har kontoret utrett två alternativa utföranden; en temporär bro med enklare utformning och en temporär bro med mer gestaltad utformning. Kontoret föreslår att båda dessa alternativ planeras vidare och att det först i det kommande genomförandebeslutet slås fast om en temporär bro ska uppföras och i så fall vilket alternativ som ska utföras.

Kontoret bedömer att en temporär bro för busstrafiken inte är ekonomiskt försvarbar, se vidare avsnittet ”Avfärdat alternativ – temporär bro för busstrafik under byggtiden” nedan. Så länge verksamhet pågår på Strömsborg behöver räddningstjänsten kunna ta sig dit med motorfordon. Detta kan ske antingen via en temporär bro för gc-trafik som redovisas ovan, eller via en temporär bro till Strömsborg enbart avsedd för motorfordonstrafik. Ett alternativ är att evakuera verksamheten på Strömsborg under byggtiden. Kontoret har inte utrett förutsättningarna för en sådan evakuering. Strömsborg ägs av Stockholms stad genom fastighetsnämnden. Även anläggande av en temporär bro kommer att kräva tillstånd för arbete i vatten.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Nollalternativ

Nu planerad förstärkning av bron kommer sannolikt att undanröja risken för akutavstängning av bron under några år. Risken för akutavstängning kommer att uppstå igen om några år; det går inte att säga hur många år. Att inte planera för utbyte av Vasabron innebär därmed en fortsatt hög risk för akut avstängning av bron med efterföljande större reparationsåtgärder eller att bron ur säkerhetssynpunkt inte kan fortsätta att trafikeras.

Föreslaget alternativ kontra ny broformning

Att uppföra en ny bro som avviker från befintlig utformning innebär risk för negativ påverkan på kulturmiljö, riksintresse och stadsrummets utformning. Därutöver även en överhängande risk för omfattande debatt och efterföljande överprövningar av

rådighetsprocesser. Trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och stadsmuseet förordar därför att den nya bron ska ha samma gestaltning som befintlig, men som sannolikt är något bredare (maximalt 20,9 m).

Kulturhistoriskt bevarandevärde

En kulturhistorisk förundersökning har genomförts för att identifiera en samlad översikt över Vasabrons karaktärsdrag och kulturhistoriska värden.

Kunskapsunderlaget kommer att användas som stöd i fortsatt planering och projektering för att välgrundade beslut om åtgärder ska fattas så att så stor del som möjligt av Vasabrons värden bibehålls i den nya bron.

Tillgänglighet och delaktighet

I projektet har beaktats program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. I arbete med förslag på ny bro och i planering av styrande förutsättningar för framkomlighet under byggtiden har säkerställts att rätten att funktionshindrade ska kunna förflytta sig i utemiljön inarbetats (fokusområde 3 rätten att kunna ta del av den fysiska miljön och garanteras säkerhet i kris).

Gångtrafik

Förslaget innebär att gångbanorna på båda sidorna av bron blir 3,5 m breda. Detta kommer att ge en god standard för de prognoserade framtida gångflödena.

Cykeltrafik

Förslaget innebär att cykelbanan breddas till 4,5 m i enlighet med cykelplanens rekommenderade bredd för primära stråk, vilket kommer att ge god standard för de prognoserade framtida cykelflödena.

Busskörfält

Förslaget innebär att dagens separata norrgående busskörfält över bron utgår och att bron endast får två körfält. Hur dessa ska trafikeras (bil och/eller buss) beslutas senare. Trafiknämnden har tidigare beslutat att Katarinavägens nuvarande avstängning för allmän biltrafik i norrgående riktning samt befintliga avspärningar mellan huvudtunnel och avfartstunnel i Söderledstunneln bibehålls (Dnr T2023-01631), vilket innebär att busstrafiken kan ges god framkomlighet även utan reserverat körfält på Vasabron.

Avfärdat alternativ – temporär bro för busstrafik under byggtiden

Kontoret har utrett förutsättningarna för att bygga en temporär bro för busstrafiken, likväl som för GC-trafiken. Till skillnad från en temporär GC-bro behöver en temporär bro för busstrafiken, av trafikala skäl, placeras öster om Vasabron. Av entreprenadlogistiska skäl behöver denna bro i så fall även rymma GC-trafik; en temporär bussbro öster om Vasabron, i kombination med en temporär GC-bro väster om Vasabron, gör att det inte blir något utrymme kvar på vattnet som kan rymma arbetsmaskiner och pontoner som behövs för utbytet av Vasabron. Däremot skulle i

det här alternativet en separat temporär bro för angöring till Strömsborg behöva byggas väster om Vasabron.

Kontoret har tillsammans med Region Stockholms trafikförvaltning, som driver busstrafiken studerat alternativa sträckningar för busstrafiken under byggtiden. Vid en omläggning via Strömbron bedöms restiden för linje 3 förlängas med ca 8 minuter.

Kontoret bedömer att en temporär bro dimensionerad för både buss- och GC-trafik skulle medföra en merkostnad om cirka 100 mnkr, jämfört med alternativet med en temporär GC-bro väster om Vasabron. Kollektivtrafiken är mycket viktig för staden, men kontoret anser att merkostnaden inte är försvarbar relativt nyttan. Kontoret har därför avfärdat detta alternativ. Genomgående busstrafik kan ledas om i annan sträckning under byggtiden, alternativt hänvisas resenärer till andra busslinjer samt tunnelbanan. Trafikanterna har i detta snitt flera olika alternativa resvägar både med buss och med tunnelbana. Kompensationsåtgärder exempelvis i form av fler avgångar på andra linjer och framkomlighetsåtgärder för busstrafiken kan bli aktuella. År 2030 tillkommer en helt ny kapacitetsstark koppling när blå tunnelbanelinje öppnar mellan Norrmalm och Södermalm, Nacka och söderort.

Planeringen för hur kollektivtrafiken bäst hanteras under byggtiden kommer att göras av trafikförvaltningen tillsammans med trafikkontoret.

Miljö/hållbarhet

Målen i Stockholm Stads miljöprogram är högt ställda med ambition och strävan att ligga än mer i framkant samt att Stockholm ska vara världsledande i arbetet med en hållbar utveckling.

Kontoret föreslår att utbytet av Vasabron utförs som ett prioriterat miljö- och hållbarhetsprojekt med ambition samt strävan att nå klimatneutralitet med hög grad av hållbar utveckling.

I eftersträvan att nå mål klimatneutralitet har övergripande studerats förutsättningar och möjligheter till materialval, återbruk, transporter, produktionsmetoder samt framtida drift- och underhållsmetoder. Exempelvis har kontoret identifierat att den nya bron kan utföras med fossilfritt stål. Ett utförande i detta material ger förutom klimatpåverkansvinster även möjligheten att den återuppbyggda Vasabron kan bli världens första bro i materialet. I dagsläget är kostnaden för fossilfritt stål inte känd men till genomförandebeslut bedöms denna uppgift finnas och kunna utgöra beslutsunderlag.

Tegelbacken

Förslaget är anpassat för att ansluta med den nya utformningen av Tegelbacken som beslutats av Trafiknämnden 2023-10-19 (Dnr T2022-01227) och som väntas färdigställas under 2026.

Tidplan och genomförande

Rådighetsprocess

För att kunna genomföra projektet krävs ändring av detaljplan, tillstånd för vattenverksamhet samt tillstånd för påverkan på riksintresset för Stockholm innerstad med Djurgården. Tillstånd för vattenverksamhet krävs även för de temporära åtgärder (byggvägar, eventuell temporär bro etc) som erfordras för projektet. Rådighetsprocesserna beräknas ta 3-4 år men kan vid eventuella överklaganden bli längre.

Tidplan

Preliminär tidplan för projektet är inriktningsbeslut 2025 och genomförandebeslut tidigast 2028. Under förutsättning att rådighetsprocesserna startar i början av 2026 kan en temporär bro tidigast tas i drift 2030. Byggstart för den nya Vasabron bedöms till tidigast 2031 men kan också komma att ske senare beroende på den fortsatta utvecklingen av brons tillstånd.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets ekonomi redovisas separat. För att undvika att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs bilagor enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Risk/Osäkerhet

I utredningsskedet har riskidentifiering och riskbedömningsarbete genomförts. De största riskerna ser ut som följer:

- Rådighetsrisker. Den nya bron erfordrar ändring av detaljplan, tillstånd för vattenverksamhet samt påverkan på riksintresset för Stockholm innerstad med Djurgården. En temporär GC-bro erfordrar tillstånd för vattenverksamhet. Förutom själva prövningarna vid tillståndsansökningar kan tidplanen påverkas vid eventuella överklaganden.
- Tekniska risker. I utredningsskedet har övergripande geotekniska undersökningar genomförts. I planeringsskedet ingår att utföra mer detaljerade undersökningar vilket kan påverka tänkta grundläggningsmetoder.
- Kulturhistoriska och arkitektoniska risker. Kontoret har hanterat risken genom att förorda att den nya bron ges samma gestaltningsmässiga uttryck som befintlig bro.
- Trafik under byggtid. Eventuella krav på en temporär bro som är dimensionerad för busstrafik skulle få stora konsekvenser på projektets budget och tidplan.
- Resursrisk. Brist på tillgång till resurser och entreprenörer.
- Tidsmässiga risker. Utdragen tillståndsprocess och entreprenadupphandling.

- Ekonomiska risker. Entreprenadupphandling med osäkert marknadsläge och svårkalkylerade entreprenadutgifter för arbeten utförda från vatten.
- Miljörisker och miljökonsekvenser. Avser skyddsåtgärder för att förhindra grumling och påverkan på sjöbotten.

Kontoret kommer som tidig aktivitet i planeringsskedet att arbeta vidare med löpande och proaktiv riskhantering. I fortsatt planeringsarbete ska en uppdaterad riskhanteringsplan tas fram för att systematiskt identifiera, värdera och åtgärda risker med avseende på sannolikhet, kostnad, tid och kvalitet. Identifierade risker ska värderas med åtgärdsbehov som kommer att hanteras i kommande projektskeden

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2025 anges att investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras inom området infrastruktur. Trafiknämndens investeringar ska ge förutsättningar för ökad framkomlighet, en bättre miljö och mindre klimatpåverkan.

Vasabron är en av de viktigaste gång- och cykelförbindelserna mellan södra och norra innerstan. Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden bedömer att det är lämpligt att ersätta den med en ny bro, som är dimensionerad för framtida trafikbehov men samtidigt bevarar det stora kulturhistoriska värdet. Kontoret är enigt med trafiknämnden att projektets syfte ska vara att planera för en ny Vasabro som är tekniskt genomförbar, ekonomiskt försvarbar, med hanterbar omgivningspåverkan och där samtliga intressentområden beaktas.

Stadsledningskontoret ser positivt på trafiknämndens målsättning att utföra projektet med ambition och strävan att nå klimatneutralitet och med hög grad av hållbar utveckling. Detta ligger i linje med stadens Miljöprogram 2030 (dnr KS 2023/682), som anger att Stockholm ska vara en av världens ledande städer inom hållbarhet och klimatomställning.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden i det fortsatta arbetet inför genomförandebeslutet beaktar såväl investerings- som driftskostnader för olika alternativ för genomförande av projektet och samordnar sig med berörda nämnder. Att projektet ska planeras och genomföras med god projektstyrning och hög kostnadsmedvetenhet är en självklarhet och måste ges högsta prioritet i det fortsatta arbetet.

De långa rådighetsprocesserna har lett fram till ett inriktningsbeslut i ett tidigare skede än vad som annars hade varit normalt, vilket därmed inte ger en fullständigt tydlig inriktning på det fortsatta arbetet. Det är rimligt att ett visst mått av flexibilitet i det fortsatta planeringsskedet medges.

Stadsledningskontoret anser att gång- och cykeltrafiken mellan Tegelbacken och Gamla stan måste säkras under byggtiden, och vill betona att alla alternativ noggrant behöver övervägas med hänsyn till projektets kostnader och dess påverkan på stadsbilden.

Trafiknämnden är tydlig med att en förutsättning för projektets genomförande är en höjning av nämndens budgetram. Stadsledningskontoret konstaterar att detta får prövas i kommande års budgetarbete. Då även Liljeholmsbroarna, Västerbron och andra större infrastrukturanläggningar kommer att behöva renoveras inom en period om cirka 5-15 år får genomförandet prioriteras i tid baserat på hur akut renoveringsbehovet är i förhållande till det finansiella utrymme som finns.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden i det fortsatta planeringsarbetet undersöker externa finansieringsmöjligheter, exempelvis statliga bidrag.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att godkänna inriktningen för projekt Vasabrons konstruktioner, i enlighet med trafiknämndens förslag, och medger trafiknämnden rätt att fortsätta planera förutsättningarna för projektet till en utgift om upp till 90 mnkr. Utgifterna för 2025 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2026.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (alla M)

Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förslag till inriktningsbeslut samt att därutöver anföra följande:

Tidplanen och projektplaneringen för Vasabrons konstruktioner är än så länge mycket oklara. Projekttiden som presenteras i ärendet är än så länge ett par år i framtiden vilket i nuläget innebär att det är mycket svårt att få en bild av vad kostnaden faktiskt kommer bli. Det kommer dock kräva särskilt god kostnadskontroll och nära samarbete med andra berörda förvaltningar.

Vasabron är precis som framgår av ärendet en av de viktigaste gång- och cykelförbindelserna mellan södra och norra innerstan. Mer trafik på närliggande broar innan det att den nya Vasabron finns på plats kräver särskilt god trafikplanering av omkringliggande områden och att konflikter mellan de olika trafikslagen minimeras i största utsträckning.

Avstängningarna av Katarinavägen har gjorts för att göra plats för betongbilar i och med Slussenrenoveringen. Eftersom Slussen inom några år ska vara klar kommer avstängningarna inte mycket längre vara nödvändiga. Moderaterna vänder sig emot beslutet att inte öppna upp Katarinavägen för allmän biltrafik. Det innebär att en av de viktigaste trafiklederna för persontrafik i de fall det sker avstängningar på Stadsgårdsleden stängs av och att vi skapar ett skörare trafiknät än nödvändigt

Reservation av Svante Linusson m.fl. (alla C)

a. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.

b. Att inom ramen för projektets fortsatta planering utreda möjligheterna att förlägga temporär sträckning för gång- och cykeltrafik till Centralbron samt att därutöver anföra följande:

Centerpartiet välkomnar de nödvändiga förstärkningsåtgärder som planeras för Vasabron, och ser positivt på möjligheterna att en ny bro kan möta framtidens trafikbehov, och samtidigt föra vidare den nuvarande brons gestaltning och historia. Under byggtiden behöver den viktiga länken för gång- och cykeltrafik mellan Tegelbacken och Gamla stan att säkras, och Centerpartiet vill betona att alla alternativ noggrant behöver undersökas – med hänsyn till projektets kostnader och dess påverkan på stadsbilden.

Centralbron är en rest från svunna trafikplaneringsideal, och med sina sex körfält i bredd löper den som ett öppet sår genom Stockholms mest historiska delar. Genom att ianspråka ett eller flera körfält på Centralbron över Norrström för gång- och

cykeltrafik, motsvarande de upp till 7 meter i bredd som en temporär GC-bro skulle få, kan Centralbron nyttjas för samma funktion. Ramper kan anläggas vid Tegelbacken respektive Munkbroleden i höjd med Gåsgränd för anslutning till befintliga cykelstråk, och angöringsmöjligheterna till Strömsborg kan också säkerställas i detta scenario. Vi ser därför att denna lösning bör utredas som ett alternativ till en temporär GC-bro för en betydligt större kostnad

Ersätтарыttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

Att delvis godkänna förslaget, att omedelbart inleda arbetet med att ersätta Vasabron samt att därutöver anföra följande:

Stockholms trafiksystem utgör blodomloppet för vårt lands ekonomiska motor. På den infrastruktur som tidigare generationer byggt åt oss har Stockholm genom de senaste decennierna kunnat resa sig från geografisk otillgänglighet och fattigdom till att bli en framgångsrik metropol. Det åligger ett enormt ansvar för stadens trafikborgarråd att förvalta detta trafiksystem. Men den infrastruktur som tjänat Stockholm och Sverige väl har de senaste mandatperioderna fått stryka på foten för symbolpolitiska och samhällsekonomiskt begränsande satsningar på annat.

I nära 12 år, snart tre hela mandatperioder, har miljöpartistiska trafikborgarråd ansvarat för Stockholms trafikpolitik och tillhörande infrastruktur. Nästan lika länge har varningslamporna blinkat rött eftersom stadens allt mer åldrade infrastruktur varit i skriande behov av underhåll och upprustning, särskilt broarna.

Detta har varit känt i över ett decennium och skrivits om i media flera gånger. Trots tydliga signaler från trafikkontoret har ansvariga borgarråd systematiskt försummat och medvetet underfinansierat underhåll och upprustning av befintlig infrastruktur. Nödvändiga investeringar som inte bara syftar till att säkerställa fortsatt framkomlighet och funktion i huvudstadens trafiksystem, utan även trafiksäkerheten för alla de hundratusentals stockholmare som på daglig basis tar sig fram längs huvudstadens vägar och över dess broar.

Trafikkontoret har tidigare uppgett att Vasabron är i så pass dåligt skick att den inte längre går att renovera. Vidare riskerar bron behöva stängas av akut på grund av mycket allvarliga brister som redan nu kraftigt begränsar dess bärförmåga. Dagens krav på säkerhet för broar uppfylls inte längre enligt kontoret. Trots det har styret gått vidare med enbart tillfälliga förstärkningsåtgärder och ännu en gång upprepar kontoret att man ämnar ”hålla liv i bron så länge det går” trots dess mycket bristfälliga skick.

Kristdemokraterna krävde i april att styret uppdrar trafikkontoret att omedelbart och parallellt med de tillfälliga förstärkningsåtgärderna inleder arbetet med att byta ut bron. Vi beklagar att man enbart väljer att utreda en kommande ny bro utan en faktisk tidsplan för ett genomförande; ännu en gång skjuts kostnaden för en ansvarslös politik till framtidens stockholmare att betala.

Vidare noterar vi att kontoret enbart redogör för fotgängare, cyklister och bussresenärer i trafikanalysen medan övrig fordonstrafik uteblir. Den framtida bronns disposition måste utgå från verkliga behov och ökad framkomlighet för samtliga trafikslag; vi förutsätter att kontoret planerar för en bro som inte ytterligare bidrar till den trafikinfarkt i innerstan som miljöpartistiska trafikborgarråd orsakat. Avslutningsvis vill vi understryka att utformningen av nya Vasabron måste ta mycket strikt utgångspunkt i den befintliga bronns estetik och karaktär.