

Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2026/257)**Genomförandebeslut för projekt Liljeholmsbroarna,
större åtgärder – västra bron**

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt *Liljeholmsbroarna, större åtgärder – västra bron* till en utgift enligt bilaga 2 till utlåtandet.
2. Utgifterna för 2026 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2027.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren**Sammanfattning av ärendet**

Liljeholmsbroarna är en viktig förbindelse i Stockholms trafiknät och det är av stor vikt att förlänga livstiden för konstruktionen och att säkerställa funktionen, vilket är projektets huvudsakliga syften.

Den 30 maj 2022 beslutade kommunfullmäktige, på förslag från trafiknämnden, om inriktning för projekt Liljeholmsbroarna – större åtgärder (dnr KS 2021/1609). Den fortsatta inriktningen var reparationer som ger 20 års eller 60 års förlängning av den tekniska livslängden inklusive en höjning av bärighetsklassen till BK4, och trafiknämnden skulle i samband med genomförandebeslutet förorda ett av alternativen. Exploateringsnämnden beslutade i april 2024 att avvakta med vidare arbete av deras projekt Utveckling av Södertäljevägen efter programsamråd ska avvakta med vidare arbete. Därmed blev alternativet med en 20-årig förlängning av den tekniska livslängden för broarna inaktuellt. Trafiknämnden har därför i det fortsatta utredningsarbetet enbart arbetat med alternativet 60 års förlängning av den tekniska livslängden.

Trafiknämnden bedömer att en större renovering av den östra bron kan avvakta ytterligare cirka 15 år, under förutsättning att vissa mindre åtgärder utförs. Trafiknämndens förslag är att de större renoveringsåtgärderna på Liljeholmsbroarna delas upp i två separata projekt där den äldsta bron, västra Liljeholmsbron, åtgärdas först.

Efter renoveringen kommer västra Liljehomsbron att ha två körfält för södergående färdriktning, dubbelriktad cykelbana samt dubbelriktad gångbana. Bredder på körfält, cykel och gångbana motsvarar trafiknämndens dimensionering för höga flöden och Region Stockholms riktlinjer för utformning för busstrafik. Bron kommer att ha höjd teknisk bärförmåga, från bärighetsklass 2 (BK2) till bärighetsklass 4 (BK4). Trafiknämnden avser att bevaka möjligheten att söka statlig medfinansiering för klassningshöjningen.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden bedömer att utgifterna fram till 2028 kommer att kunna inrymmas i den långsiktiga budgetramen. I samband med att entreprenadarbetena börjar, preliminärt 2029, kommer detta inte att vara möjligt utan att det får stora konsekvenser för andra angelägna åtgärder som då måste senareläggas. Det bör övervägas att tillföra trafiknämnden särskilda medel för projektet under åren 2029-2031.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Liljeholmsbroarna är en viktig förbindelse i Stockholms trafiknät och det är av stor vikt att förlänga livstiden för konstruktionen och att säkerställa att stockholmarna fortsatt kan ta sig till och från arbete, skola och fritidsaktiviteter. Staden står inför ett enormt reinvesteringsbehov av infrastrukturen. Under alltför lång tid har en underhållsskuld byggts upp och vi har inte minst ett mycket omfattande reinvesteringsbehov för de 900 broar vi har runt om i staden.

Om vi inte tar ansvar och genomför dessa reinvesteringar nu, riskerar vi att hamna i ett läge där anläggningarna till slut inte ens går att reparera. Då tvingas vi istället riva och bygga nytt. Det skulle leda till ett mångfalt större behov av dyra nyinvesteringar och en helt onödig klimatpåverkan. Om vi gör nödvändiga reinvesteringar i tid, kan vi förlänga anläggningarnas livslängd och därmed sänka kostnaderna och minimera akuta avstängningar. Det är att hushålla med stockholmarnas skattepengar.

Efter renoveringen kommer den västra Liljehomsbron att bestå av två körfält för södergående färdriktning, en 3,25 m bred cykelbana och en 3,65 m bred gångbana. Bron kommer att få höjd bärförmåga vilket också är bra ur ett beredskapsperspektiv. Efter projektets färdigställande kommer det vara möjligt att fördela ett körfält i respektive riktning över både västra och östra Liljeholmsbron enbart för kollektivtrafik.

Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dnr KS 2026/257-1.2

2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dnr KS 2026/257-1.3

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis avslå förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra

Moderaterna vill särskilt understryka behovet av kostnadskontroll givet projektets storlek. Givet de många projekten på och i närheten av Södermalm vill vi också poängtera behovet av att se på framkomligheten i området ur ett helhetsperspektiv samt att kommunikationen kring framkomlighet bör vara så bra som möjligt. Moderaterna ställer sig också kritiska till att åtgärderna ska resultera i färre körfält.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förslaget till beslut
2. Att förvaltningen återkommer med en tydlig och kvalitetssäkrad redovisning av budgetunderlag, kalkyler och riskhantering.
3. Att därutöver anföra

Liberalerna ser positivt på att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkra Liljeholmsbrons långsiktiga funktion och bärighet. Samtidigt konstaterar vi att underlaget inför genomförandebeslutet väcker flera frågor som är viktiga att hantera för att säkerställa en robust och tillförlitlig investeringsbudget.

Av handlingarna framgår inte i tillräcklig utsträckning hur kalkyler och ekonomiska antaganden har kvalitetssäkrats. Det är oklart i vilken omfattning siffror har kontrollerats och verifierats, vilket försvårar nämndens möjlighet att bedöma kostnadsnivå och ekonomisk säkerhet i projektet. Inför ett genomförandebeslut av denna storlek är det enligt vår mening centralt att det tydligt redovisas hur budgeten har granskats.

Vidare noterar vi att risker identifieras i ärendet men att dessa inte redovisas strukturerat utifrån riskkategori eller kopplas till konkreta åtgärder för riskminimering. Detta bidrar till osäkerhet kring projektets ekonomiska och tidsmässiga genomförande. Vi menar att ett genomförandebeslut bör vila på en tydlig och transparent riskredovisning där det framgår hur identifierade risker hanteras och vilka konsekvenser de kan få för investeringsbudgeten.

Liberalerna vill därför understryka vikten av att förvaltningen, inför det fortsatta arbetet och kommande beslut, säkerställer en tydligare redovisning av budgetunderlag, kalkylgranskning och riskhantering. Detta är avgörande för att nämnden ska kunna ta ansvar för en långsiktigt hållbar ekonomisk planering och för att minska risken för kostnadsökningar längre fram i projektet.

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

Stockholm den 13 maj 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

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

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att delvis bifalla borgarrådsberedningens förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna föreslår att delvis bifalla förslaget om att genomföra nödvändiga renoveringsåtgärder på västra Liljeholmsbron för att säkerställa broarnas långsiktiga funktion, bärighet och trafiksäkerhet. Samtidigt ska genomförandet justeras så att åtgärderna inte leder till en permanent försämring av framkomligheten för bil- och busstrafik.

Liljeholmsbroarna är en av de viktigaste infarterna till innerstaden söderifrån och har stor betydelse vid rusningstrafik och störningar på Essingeleden. Renoveringen är angelägen, men får inte användas för att minska kapaciteten för kollektivtrafik eller övrig trafik. Antalet körfält och busstrafikens framkomlighet bör därför säkerställas även efter projektets genomförande.

Särskilt uttalande av Jan Jönsson (L) enligt följande.

Liberalerna ser positivt på att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkra Liljeholmsbrons långsiktiga funktion och bärighet. Samtidigt konstaterar vi att underlaget inför genomförandebeslutet väcker flera frågor som är viktiga att hantera för att säkerställa en robust och tillförlitlig investeringsbudget.

Av handlingarna framgår inte i tillräcklig utsträckning hur kalkyler och ekonomiska antaganden har kvalitetssäkrats. Det är oklart i vilken omfattning siffror har kontrollerats och verifierats, vilket försvårar nämndens möjlighet att bedöma

kostnadsnivå och ekonomisk säkerhet i projektet. Inför ett genomförandebeslut av denna storlek är det enligt vår mening centralt att det tydligt redovisas hur budgeten har granskats.

Vidare noterar vi att risker identifieras i ärendet men att dessa inte redovisas strukturerat utifrån riskkategori eller kopplas till konkreta åtgärder för riskminimering. Detta bidrar till osäkerhet kring projektets ekonomiska och tidsmässiga genomförande. Vi menar att ett genomförandebeslut bör vila på en tydlig och transparent riskredovisning där det framgår hur identifierade risker hanteras och vilka konsekvenser de kan få för investeringsbudgeten.

Liberalerna vill därför understryka vikten av att förvaltningen, inför det fortsatta arbetet och kommande beslut, säkerställer en tydligare redovisning av budgetunderlag, kalkylgranskning och riskhantering. Detta är avgörande för att nämnden ska kunna ta ansvar för en långsiktigt hållbar ekonomisk planering och för att minska risken för kostnadsökningar längre fram i projektet.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att delvis godkänna förslaget,
2. Att justera förslaget enligt vad som anförs nedan,
3. Att därutöver anföra följande

Liljeholmsbroarna utgör en av tre infarter till Stockholms innerstad från söder. Således är deras framkomlighet avgörande för att inte ytterligare korka igen stadens södra delar under rusningstrafik eller vid störningar på Essingeleden. Vi välkomnar därför planerna på att rusta upp dem för att förlänga deras tekniska livslängd.

Vi förvånas däremot över vänsterstyrets beslut att minska antalet körfält på östra bron då detta ärende främst gäller den västra bron vilken är i störst behov av upprustning. Trots att kontoret uttryckligen skriver att köerna redan ringlar sig långa söderut – återkommande ända ner till avfarten mot Liljeholmen – ska tre filer bli två. Det skulle innebära att det dedikerade busskörfältet helt försvinner, och därmed kraftigt försämrar busstrafikanternas restider när de hamnar i långa köer; alternativt att körfält för övrig trafik reduceras till enbart en och de kilometerlånga köerna fördubblas. Vi motsätter oss kraftigt detta medvetet dåliga beslut.

Vi föreslår därför att planerna på upprustning av västra bron fortgår enligt plan medan upprustningen av den östra justeras. Antalet körfält måste bevaras, inte minst för busstrafikens skull.

Ärendet

Liljeholmsbroarna är en viktig förbindelse i Stockholms trafiknät och det är av stor vikt att förlänga livstiden för konstruktionen och att säkerställa funktionen, vilket är projektets huvudsakliga syften.

Den 30 maj 2022 beslutade kommunfullmäktige, på förslag från trafiknämnden, om inriktning för projekt Liljeholmsbroarna – större åtgärder (dnr KS 2021/1609). Den fortsatta inriktningen var reparationer som ger 20 års eller 60 års förlängning av den tekniska livslängden inklusive en höjning av bärighetsklassen till BK4, och trafiknämnden skulle i samband med genomförandebeslutet förordna ett av alternativen

Trafiknämnden konstaterar att exploateringsnämnden i april 2024 beslutade att deras projekt *Utveckling av Södertäljevägen* efter programsamråd ska avvakta med vidare arbete. Därmed blev alternativet med en 20-årig förlängning av den tekniska livslängden för broarna inaktuellt. Trafiknämnden har därför i det fortsatta utredningsarbetet enbart arbetat med alternativet 60 års förlängning av den tekniska livslängden.

Trafiknämnden konstaterar vidare att i inriktningsbeslutet ingick renovering av både den västra och den östra bron. Nämnden bedömer nu att en större renovering av den östra bron kan avvakta ytterligare cirka 15 år, under förutsättning att vissa mindre åtgärder utförs dels för att skydda betongkonstruktioner från fukt och dels på den öppningsbara klaffen. Trafiknämndens förslag är att de större renoveringsåtgärderna på Liljeholmsbroarna delas upp i två separata projekt där den äldsta bron, västra Liljeholmsbron, åtgärdas först. Denna uppdelning ligger också i linje med nämndens behov av att fördela större investeringsåtgärder över tid.

I trafiknämndens förslag till genomförande redovisas renoveringsåtgärder för västra Liljeholmsbron, inklusive anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen, samt vissa mindre åtgärder på östra Liljeholmsbron. Åtgärderna föreslås preliminärt utföras åren 2029-2032. Projektets tidplan har samordnats med övriga kända större trafikpåverkande arbeten i närområdet.

Arbetena på båda broarna är av sådant slag att de behöver stängas av under den tid då åtgärder utförs. Under renoveringen kommer all trafik på den bro där arbeten utförs flyttas över till den andra bron. Ytorna för såväl gående, cyklister och motorfordon minskas under byggtiden, vilket kommer att resultera i köer och längre restider.

Vid de arbeten som ska utföras på ovansidan av broarna kommer vägtrafiken temporärt att behöva ledas om i tre större trafikskeden. I skede 1 (cirka 3 månader) kommer antalet körfält för motorfordonstrafik att minska vid anslutningen till Hornstull. I skede 2 (cirka 6 månader) kommer den östra bron att vara avstängd och all trafik sker på den västra bron. I skede 3 (cirka 32 månader) kommer den västra bron att vara avstängd och all trafik sker på den östra bron.

Efter renoveringen kommer västra Liljehomsbron att ha två körfält om 3,5 meter för södergående färdriktning, dubbelriktad cykelbana om 3,25 meter samt dubbelriktad gångbana om 3,65 meter. Bredder på körfält, cykel och gångbana motsvarar trafiknämndens dimensionering för höga flöden och RiGata Buss (Region Stockholms riktlinjer för utformning för busstrafik). Bron kommer att ha höjd teknisk bärförmåga, från bärighetsklass 2 (BK2) till bärighetsklass 4 (BK4). BK4 är den högsta bärighetsklassen för allmänna vägar. Trafiknämnden avser att bevaka möjligheten att söka statlig medfinansiering för klassningshöjningen.

Efter projektets färdigställande är det trafiktekniskt möjligt att fördela ett körfält i respektive riktning över både västra och östra Liljeholmsbron för enbart kollektivtrafik. Trafikföring i Hornstull är anpassad till trafiknämndens planerade ombyggnad av korsningen och den nya torgytan på Hornsgatan mot Hornstulls strand.

Detaljer rörande projektekonomi och investeringskalkyl redovisas i bilagor till trafiknämndens tjänsteutlåtande. För att undvika risken att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl har bilagorna sekretessbelagts enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Trafiknämnden avser att finansiera projektets fortsatta planering inom dess långsiktiga budgetram. Från och med att entreprenaden förväntas påbörjas (preliminärt 2029) bedömer trafiknämnden att projektets genomförande inte kommer att inrymmas inom den långsiktiga budgetramen och nämnden bedömer att medel behöver tilldelas inom den utökade ramen för att kunna färdigställa projektet enligt plan.

Trafiknämnden har genomfört riskidentifieringsarbeten och upprättat en kommunikationsplan.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2026 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att för egen del godkänna trafikkontorets förslag till genomförande.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till genomförande för projekt Liljeholmsbroarna, större åtgärder – västra bron och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2.
3. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

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

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

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

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Liljeholmsbroarna, i dagligt tal Liljeholmsbron, är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen som byggdes år 1928 (västra) respektive 1954 (östra).

Utifrån den tillståndsbedömning som kontoret genomfört kan konstateras att broarna är i behov av renoveringsåtgärder för att säkra deras framtida funktion. Det finns skador på både stål och betong som behöver åtgärdas. Utförs dessa åtgärder kommer broarnas funktion att kunna säkras i ytterligare minst 60 år. Brons bärighetsklass föreslås uppgraderas från BK2 till BK4, vilket är nödvändigt för att bron ska kunna hantera passage av tyngre fordon till och från västra Södermalm samt fungera som omledningsväg för Essingeleden utan behov av återkommande dispenshantering.

I inriktningsbeslutet från 2021 ingick även renovering av den östra bron. Kontoret bedömer att en större renovering av den östra bron kan avvakta ytterligare ca tio år, under förutsättning att vissa mindre åtgärder utförs på den öppningsbara klaffen. Trafikkontorets förslag är att åtgärderna på Liljeholmsbroarna delas upp i två separata projekt där den äldsta bron, västra Liljeholmsbron utförs först.

I detta ärende redovisas renoveringsåtgärder för västra Liljeholmsbron, inklusive anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen, samt mindre åtgärder på den östra Liljeholmsbron. Enligt den preliminära tidplanen kan åtgärderna genomföras under åren 2029-2032. Renovering av östra Liljeholmsbron föreslås utföras i eget projekt, preliminärt efter 2040.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Liljeholmsbroarna, större åtgärder – västra bron till en investeringsutgift enligt bilaga 2.

Bakgrund

Liljeholmsbroarna är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen vilka invigdes år 1928 (västra) respektive 1954 (östra).

Liljeholmsbroarna utgör en viktig länk i stadens infrastruktur och trafikeras på broarna av kollektivtrafik, bil-, gång- och cykeltrafik samt sjötrafik under broarna. Västra Liljeholmsbron har i dag två körfält om ca 3,25 m för södergående färdriktning, dubbelriktad cykelbana om 3,25 m samt dubbelriktad gångbana om 4,0 m. Bredder på cykel- och gångbana uppfyller planeringsdokument och krav enligt cykelplan. Bredd på körfält understiger riktlinjerna för breddmått för busstrafik.

Östra Liljeholmsbron har i dag tre körfält om ca 3,2 m för norrgående färdriktning, enkelriktad cykelbana om 2,0 m samt enkelriktad gångbana om 1,6 m. Bredder på cykel- och gångbana understiger krav enligt cykelplan och planeringsstöd för gående. Bredd på körfält understiger riktlinjerna för breddmått för busstrafik.

Trafikflödet över broarna i båda riktningarna är per vardagsdygn (2025):

- 300 bussar med sammanlagt 5 000 resenärer.
- 14 000 cyklister.
- 4 000 gående per vardagsdygn.
- 27 000 motorfordon per vardagsdygn.

Trafikflödet motsvarar trafikkontorets kategorisering för höga flöden för samtliga trafikantslag och Liljeholmsbroarna utgör del av stadens primära trafikleder.

Köbildning förekommer på den östra Liljeholmsbron på grund av högersvängande trafik mot Hornsgatan och kön sträcker sig som längst till höjd med Liljeholmsinfarten. Bussar som trafikeras norrut påverkas sällan av köerna på grund av busskörfältet på Liljeholmsbron hela vägen fram till korsningen. I södergående riktning på Liljeholmsbron uppstår inga köer i dagsläget. Detta på grund av en fri väg söderut utan några korsningar eller hinder på vägen.

Broarna är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och utgör en del av ett regionalt stråk i regional cykelplan för Stockholms län. Broarna används för passage av tyngre fordon över bärighetsklass 2 (BK2) vilka i dag behöver dispensstillstånd för att trafikera broarna. Broarna används för omledning av fordonstrafik när Essingeleden stängs för trafik samt utgör primär väg för tyngre fordonstransporter att färdas till eller från västra Södermalm (västra Södermalm fram till Götgatan).

Farleden för sjötrafik under Liljeholmsbroarna har en segelfri höjd om 14,7 m. Liljeholmsbroarna är öppningsbara som följd av att de ingår i Stockholmsleden för sjöfart för nyttotrafik och fritidsfartyg. Broöppning sker efter föransökan vid behov för nyttotrafik och en gång i timmen för fritidsfartyg. Under högtrafiktider sker ingen broöppning.

2015-12-10 fattades utredningsbeslut i trafiknämnden (Dnr T2015- 02828) för utredning av klaffar och reparation av anslutande konstruktioner på Liljeholmsbroarna. För utredningarna anslogs en investeringsutgift om 3 mnkr.

2018-05-23 fattades reviderat utredningsbeslut i trafiknämnden (Dnr T2015-02828) för utredning av klaffar och reparation av anslutande konstruktioner på Liljeholmsbroarna. För utredningarna anslogs en investeringsutgift om 10 mnkr.

2021-11-25 fattades inriktningsbeslut i trafiknämnden (Dnr T-2021- 01935) och 2022-05-30 i kommunfullmäktige för fortsatt planering för renovering av Liljeholmsbroarna. I inriktningsbeslutet redovisades fyra åtgärdsalternativ. Renovering med förlängning av teknisk livslängd med 20 alternativt 60 år, och uppgradering av bärighetsklass från BK2 till BK4 alternativt bibehållande av nuvarande bärighetsklass BK2. För utredningarna anslogs en investeringsutgift om 50 mnkr.

Alternativet med 20 års förlängd teknisk livslängd baserades på förslaget att ersätta befintliga broar med en ny bro öster om dagens broar. Denna bro skulle uppföras inom ramen för exploateringsnämndens projekt Södertäljevägen.

Exploateringsnämnden beslutade 2024-03-21 om att avvakta med projekt Södertäljevägen (Dnr E2024-00614). Därmed blev alternativet med en 20 års förlängning av den tekniska livslängden inaktuellt. Kontoret har därför i det fortsatta utredningsarbetet enbart arbetat med alternativet 60 års förlängning av den tekniska livslängden.

I inriktningsbeslutet ingick även renovering av den östra bron. Kontoret bedömer att en större renovering av den östra bron kan avvakta ytterligare ca 15 år, under förutsättning att vissa mindre åtgärder utförs för att skydda betongkonstruktioner från fukt och på den öppningsbara klaffen. Trafikkontorets förslag är att de större renoveringsåtgärderna på Liljeholmsbroarna delas upp i två separata projekt där den äldsta bron, västra Liljeholmsbron åtgärdas först. Denna uppdelning ligger också i linje med kontorets behov av att fördela större investeringsåtgärder över tid. Kontoret har ett stort antal planerade större reinvesteringsprojekt de kommande 20 åren som både ur ekonomiskt och resursperspektiv behöver fördelas ut över tid. Se nedan under stycket Kontorets totala renoveringsbehov.

I detta ärende redovisas renoveringsåtgärder för västra Liljeholmsbron, inklusive anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen, samt vissa mindre åtgärder på östra Liljeholmsbron. Åtgärderna föreslås preliminärt utföras åren 2029-2032. Renovering av östra Liljeholmsbron föreslås utföras efter 2040 i eget projekt. Kontoret kommer att återkomma med separata inriktnings- och genomförandebeslut för den östra bron.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att förlänga den tekniska livslängden på den västra Liljeholmsbron med minst 60 år på ett sätt som är tekniskt genomförbart, ekonomiskt försvarbart, med hanterbar omgivningspåverkan och där samtliga intressentområden beaktas.

Målet med projektet är att:

- Renovera och förstärka västra Liljeholmsbron för att säkerställa minst 60 års förlängd teknisk livslängd, ökad driftsäkerhet, möjlighet till hantering av framtida trafikantbehov och med beaktande av nuvarande bros kulturhistoriska värde samt inordnande i stadsrummet.
- Planera och genomföra projektet med god projektstyrning och hög kostnadsmedvetenhet.

Befintlig situation

Utifrån den tillståndsbedömning som kontoret genomfört kan konstateras att Liljeholmsbroarna är i behov av renoveringsåtgärder för att säkra broarnas framtida

funktion. Det finns skador på både stål- och betong, vilka behöver åtgärdas för att säkra broarnas funktion i ytterligare minst 60 år.

Trafikkontoret behöver utföra löpande arbeten för att säkerställa brons funktion samt säkerhet för tredje person. Sådana arbeten omfattar bland annat att reparera och ta bort frostskadad betong så den inte faller ned på ytor under bron samt utförande av temporära lagningar av övergångskonstruktioner mellan brodelar.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret, i regionövergripande trafikgrupp med bland andra trafikverket, med exploateringskontoret, stadsmuseet samt med Stockholm Vatten och Avfall.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2025-12-08.

Åtgärdsförslag

Projektet omfattar:

- Anpassning och ombyggnad av anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen för att möjliggöra ny trafikföring.
- Utbyte av den öppningsbara broklaffen inklusive nytt maskineri för öppning av bron.
- Förstärkningar av brons stål- och betongkonstruktioner.
- Utbyte av brons uthängande konsol (del av GC-banor), kantbalkar, kanträcken, suicidskydd, skyddsräcken och belysning.
- Nya dagvattenbrunnar, samlingsledningar och dagvattenreningsanläggningar.
- Bättringsmålning och ommålning av brons stålkonstruktioner
- Impregnering av brons betongkonstruktioner.
- Nytt tätskikt och ny beläggning på körbanor och GC-banor.

Efter renovering och förstärkning kommer västra Liljehomsbron ha höjd teknisk bärförmåga, från bärighetsklass 2 (BK2) till bärighetsklass 4 (BK4). BK4 är den högsta bärighetsklassen för allmänna vägar. Kontoret bevakar möjligheten att söka statlig medfinansiering för klassningshöjningen. Bron kommer att få två körfält om 3,5 m för södergående färdriktning, dubbelriktad cykelbana om 3,25 m samt dubbelriktad gångbana om 3,65 m. Bredder på körfält, cykel och gångbana motsvarar trafikkontorets dimensionering för höga flöden och RiGata Buss (trafikförvaltningens riktlinjer för utformning för busstrafik).

Åtgärder på östra Liljeholmsbron

I projekt västra Liljeholmsbron ingår skyddsåtgärder på den östra Liljeholmsbron för att säkerställa funktionen tills renovering av denna bro utförs i ett framtida eget

projekt. Dessa arbeten omfattar bland annat byte av delar av tätskiktet, reparation av korrosionsskadade delar på broklaffen och visst underhåll av maskineriet för broöppning.

I samband med att all trafik temporärt vid arbetenas utförande under en period flyttas till östra Liljeholmsbron reduceras dagens tre körfält (två motorfordon och ett busskörfält) till två körfält. Denna trafikindelning föreslås kvarstå så att en bredare gångbana och en dubbelriktad cykelbana erhålls gentemot dagens utformning. Det innebär att östra Liljeholmsbron får två st körfält om 3,5 m för norrgående färdriktning, dubbelriktad cykelbana om 3,25m samt dubbelriktad gångbana om 2,55 m.

Efter projektets färdigställande är det trafiktekniskt möjligt att fördela ett körfält i respektive riktning över både västra och östra Liljeholmsbron för enbart kollektivtrafik.

Trafikföring i Hornstull är anpassad till trafikkontorets planerade ombyggnad av korsningen och den nya torgytan på Hornsgatan mot Hornstulls strand.

Avvägningar

Nollalternativ

Att avvakta med åtgärder innebär förhöjd risk att brister och skador på västra Liljeholmsbron förvärras och att driftavbrott förekommer mer frekvent. Detta skulle innebära att ännu mer omfattande och kostsamma renoveringsarbeten skulle behöva genomföras längre fram, eller att hela bron i värsta fall behöver bytas ut till en betydligt högre ekonomisk utgift och ett avsevärt högre klimatavtryck än den nu föreslagna renoveringen

Kulturhistoriskt bevarandevärde

Trafikkontoret har låtit genomföra en kulturhistorisk förundersökning för att identifiera en samlad översikt över Liljeholmsbroarnas karaktärsdrag och kulturhistoriska värden. Kunskapsunderlaget har använts som stöd i planering och projektering för att åtgärder inte ska påverka Liljeholmsbroarnas kulturhistoriska värde negativt.

Delaktighet

I projektet har program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning beaktats. I arbetet med planering av styrande förutsättningar för framkomlighet under byggtiden har det 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).

Konsekvenser

Påverkan på vägtrafik under byggtid

Arbetena på de båda broarna är av sådant slag att de behöver stängas av under den tid då åtgärder utförs. Under renoveringen kommer all trafik på den bro där arbeten för närvarande utförs flyttas över till den andra bron. Se nedan under stycket Produktionsplanering och trafik under byggtiden. Ytorna för såväl gående, cyklister och motorfordon minskas under byggtiden, vilket kommer att resultera i köer och längre restider. Ett körfält i vardera riktningen kommer att hållas öppet för både buss och biltrafik.

Utifrån de trafikanalyser som utförts bedömer kontoret att ca 20 % av motorfordonstrafiken förflyttas till andra stråk på grund av minskad kapacitet i korsningen Hornsgatan – Långholmsgatan. Konsekvensen blir kraftig köbildning på Södertäljevägen i körriktning norrut samt ökad trafikbelastning på alternativa leder såsom Klarastrandsleden, Centralbron, Söderledstunneln och Nynäsvägen. Denna kraftiga köbildning på nämnda gator går inte att undvika under byggtiden då all trafik behöver hanteras på en av de två Liljeholmsbroarna. Inga större konsekvenser bedöms på Södermalm under förmiddagens rusningstid men större påverkan på eftermiddagens rusningstid, framförallt på Hornsgatan.

Som en tidig aktivitet i genomförandeskedet kommer kontoret att genomföra strategiska trafikanalyser för att studera möjligheter till trimningsåtgärder på andra delar i omkringliggande trafiksystem för att begränsa konsekvenserna för gång-, cykel och kollektivtrafikens framkomlighet över bron.

Påverkan på sjötrafik under byggtid

Farleden under Liljeholmsbroarna kommer under perioder att behöva stängas av för all sjötrafik med högre segelfri höjd än ca 10 m, samt totalavstängas för all sjötrafik under den period då utbyte av broklaffen sker (ca 6 månader, preliminärt under 2031). Dessa avstängningar kräver tillstånd (avlysning) från Sjöfartsverket och under tiden kommer sjötrafiken att hänvisas till andra tillgängliga farleder: Viktoriaslussen och Södertälje sluss.

Trygghet och jämställdhet

Trygghet och jämställdhet har beaktats genom att gång-, cykel- och fordonstrafik har god framkomlighet, sikt och belysning samt möjligheter till ordinarie drift- och underhåll under de tidsperioder då arbeten genomförs.

I projektet ingår utbyte av brons belysning. I planerings- och projekteringskedet har trygghet och jämställdhet studerats så att den nya belysningen ska uppfylla gällande krav på samtliga trafikanttyper.

Tidplan och genomförande

Preliminär tidplan för projektet är entreprenadupphandling under 2028, entreprenadstart 2029 och slutbesiktning under hösten 2032.

Produktionsplanering

Produktionsplanering har ingått i planeringen där samtliga arbeten har studerats med avseende på byggbarhet, komplexitet, risker och robusta genomförandelösningar. Arbetena kommer att utföras med beprövade och tidigare utförda arbetsmetoder på Stockholms broar. Projektets tidplan har samordnats med övriga kända större trafikpåverkande arbeten i närområdet. De mest påverkande är projekt Västerbron, exploateringsprojekten på Liljeholmskajen samt Trafikverkets planerade stora åtgärder på Essingebroarna. En fortsatt dialog med Trafikverket kommer att vara nödvändig för att undvika att större trafikavstängningar genomförs samtidigt.

Trafikhantering under byggtiden

Vid de arbeten som ska utföras på ovansidan av broarna kommer vägtrafiken temporärt att behöva ledas om i tre större trafikskeden. Observera att samtliga tidsangivelser nedan är preliminära och kan komma att ändras.

Under trafikskede 1 minskas antalet körfält för motorfordonstrafiken i Hornstull. Enligt aktuell tidplan kommer trafikskede 1 preliminärt att utföras med start senhösten 2028 och pågå i ca 3 månader.

Under trafikskede 2 leds gång-, cykel- och motorfordonstrafiken i motriktad trafik på västra Liljeholmsbron och på hela bronns längd. Trafikskede 2 kommer preliminärt att utföras med start i början av 2029 och pågå i ca 6 månader.

Under trafikskede 3 leds gång-, cykel- och motorfordonstrafiken i motriktad trafik på östra Liljeholmsbron och på hela bronns längd. Trafikskede 3 kommer preliminärt att utföras under åren 2029-2032 och pågå i ca 32 månader.

Övergripande påföljd av trafikskedena för trafikanter redovisas ovan under rubriken Konsekvenser.

Intressenthantering och kommunikation

Kontoret har under planeringen upprättat en intressentförteckning, låtit utföra en intressentanalys och därefter upprättat en kommunikationsplan. I kommunikationsplanen ingår bland annat att kommunicera varför arbetet behöver genomföras, hur det påverkar trafiken och tredje person och varför arbetena delats upp i två projekt med olika utförandetider.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets ekonomi redovisas separat i bilaga 2. För att undvika att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs båda bilagorna enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Risk/Osäkerhet

I planeringsskedet har ett riskidentifiering- och bedömningsarbete genomförts. De största riskerna per riskområde ser ut som följer:

- Tekniska risker. Mer skador än vad utförda undersökningar redovisar i konstruktionsbetong som kräver åtgärd/reparationer
- Ekonomiska risker. Entreprenadupphandling med osäkert marknadsläge och delvis svårkalkylerade entreprenadutgifter.
- Tidsmässiga risker. Utdragen entreprenadupphandling, styrande påverkan från andra trafikpåverkande projekt och entreprenör som inte kan utföra arbetena kontraktsevenligt.
- Kvalitetsmässiga risker. Entreprenör som ej utför arbeten kontraktsevenligt.
- Organisatoriska risker. Trafikkontorets projektledningsförmåga och erfarenhet med genomförande av stora projekt.

Kontoret kommer som tidig aktivitet i genomförandeskedet att uppdatera åtgärdsplaner för samtliga risker som kategoriseras med bör och måste åtgärdas enligt trafikkontorets riskvärderingsmodell.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 april 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Liljeholmsbroarna är en viktig förbindelse i Stockholms trafiknät och det är av stor vikt att förlänga livstiden för konstruktionen och att säkerställa funktionen, vilket är projektets huvudsakliga syften.

Stadsledningskontoret anser att nämndens förslag till genomförande av åtgärder på den västra bron är i linje med kommunfullmäktiges mål och budget för 2026, där det bland annat framgår att trafiknämnden ska upprätta och följa noggranna drift- och underhållsplaner för anläggningarna för att säkerställa en optimal förväntad livslängd. Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämnden genom att genomföra projektet kommer att tillgodogöra sig ekonomiska fördelar, i form av uteblivna akuta underhållsinsatser. Stadsledningskontoret konstaterar också att projektet bidrar till att förbättra förutsättningarna för cykel- och gångtrafik samt till att förbättra driftsäkerheten.

Stadsledningskontoret ser positivt på att nämnden avser att som en tidig aktivitet i genomförandeskedet genomföra strategiska trafikanalyser, för att studera möjligheter till trimningsåtgärder på andra delar i omkringliggande trafiksystem för att begränsa konsekvenserna för gång-, cykel- och kollektivtrafikens framkomlighet över bron.

Stadsledningskontoret ser även positivt på att projektet innehåller nya dagvattenbrunnar och dagvattenreningsanläggningar samt att nämnden har berett ärendet i samråd med Stockholm Vatten och Avfall AB.

Stadsledningskontoret kan konstatera att trafiknämnden bedömer att utgifterna fram till 2028 kommer att kunna inrymmas i den långsiktiga budgetramen. I samband med att entreprenadarbetena börjar, preliminärt 2029, kommer detta inte att vara möjligt utan att det får stora konsekvenser för andra angelägna åtgärder som då måste senareläggas. Det bör övervägas att tillföra trafiknämnden särskilda medel för projektet under åren 2029-2031.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden att genomföra projekt Liljeholmsbroarna, större åtgärder – västra bron till en utgift enligt bilaga till trafiknämndens tjänsteutlåtande. Utgifterna för 2026 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2027.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att delvis avslå förslaget till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Moderaterna vill särskilt understryka behovet av kostnadskontroll givet projektets storlek. Givet de många projekten på och i närheten av Södermalm vill vi också poängtera behovet av att se på framkomligheten i området ur ett helhetsperspektiv samt att kommunikationen kring framkomlighet bör vara så bra som möjligt. Moderaterna ställer sig också kritiska till att åtgärderna ska resultera i färre körfält.

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L)

Liberalerna ser positivt på att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkra Liljeholmsbrons långsiktiga funktion och bärighet. Samtidigt konstaterar vi att underlaget inför genomförandebeslutet väcker flera frågor som är viktiga att hantera för att säkerställa en robust och tillförlitlig investeringsbudget.

Av handlingarna framgår inte i tillräcklig utsträckning hur kalkyler och ekonomiska antaganden har kvalitetssäkrats. Det är oklart i vilken omfattning siffror har kontrollerats och verifierats, vilket försvårar nämndens möjlighet att bedöma kostnadsnivå och ekonomisk säkerhet i projektet. Inför ett genomförandebeslut av denna storlek är det enligt vår mening centralt att det tydligt redovisas hur budgeten har granskats.

Vidare noterar vi att risker identifieras i ärendet men att dessa inte redovisas strukturerat utifrån riskkategori eller kopplas till konkreta åtgärder för riskminimering. Detta bidrar till osäkerhet kring projektets ekonomiska och tidsmässiga genomförande. Vi menar att ett genomförandebeslut bör vila på en tydlig och transparent riskredovisning där det framgår hur identifierade risker hanteras och vilka konsekvenser de kan få för investeringsbudgeten.

Liberalerna vill därför understryka vikten av att förvaltningen, inför det fortsatta arbetet och kommande beslut, säkerställer en tydligare redovisning av budgetunderlag, kalkylgranskning och riskhantering. Detta är avgörande för att nämnden ska kunna ta ansvar för en långsiktigt hållbar ekonomisk planering och för att minska risken för kostnadsökningar längre fram i projektet.

Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

1. Att delvis godkänna förslaget,
2. Att justera förslaget enligt vad som anförs nedan,

3. Att därutöver anföra följande

Liljeholmsbroarna utgör en av tre infarter till Stockholms innerstad från söder. Således är deras framkomlighet avgörande för att inte ytterligare korka igen stadens södra delar under rusningstrafik eller vid störningar på Essingeleden. Vi välkomnar därför planerna på att rusta upp dem för att förlänga deras tekniska livslängd.

Vi förvånas däremot över vänsterstyrets beslut att minska antalet körfält på östra bron då detta ärende främst gäller den västra bron vilken är i störst behov av upprustning. Trots att kontoret uttryckligen skriver att köerna redan ringlar sig långa söderut – återkommande ända ner till avfarten mot Liljeholmen – ska tre filer bli två. Det skulle innebära att det dedikerade busskörfältet helt försvinner, och därmed kraftigt försämrar busstrafikanternas restider när de hamnar i långa köer; alternativt att körfält för övrig trafik reduceras till enbart en och de kilometerlånga köerna fördubblas. Vi motsätter oss kraftigt detta medvetet dåliga beslut.

Vi föreslår därför att planerna på upprustning av västra bron fortgår enligt plan medan upprustningen av den östra justeras. Antalet körfält måste bevaras, inte minst för busstrafikens skull.