

Reviderat genomförandebeslut för projekt Sankt Eriksbron - broreparationer och cykelåtgärd

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Sankt Eriksbron – broreparationer och cykelåtgärder till en utgift som framgår av bilaga till utlåtandet.
2. Utgifterna för 2026 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2027.

Föredragande borgarråd Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Sankt Eriksbron har under en längre tid haft ett renoveringsbehov. I april 2024 fattade trafiknämnden ett genomförandebeslut för att reparera delar av bron och samtidigt bredda cykelbanorna ovanpå bron. Genom att samordna breddningen av cykelbanorna med broreinvesteringen uppstår samordningsvinster, då kostnader för avstängningar och hjälparbeten kan delas och störningar för de som bor och verkar vid eller rör sig över bron minskar.

Med stöd av genomförandebeslutet i april 2024 har trafiknämnden genomfört, men ännu inte fullföljt, upphandling av entreprenad för projektets genomförande. Samtliga inkomna anbud ligger över den beslutade investeringsutgiften. Trafiknämnden föreslår att projektet genomförs i oförändrad omfattning jämfört med det tidigare beslutet, men nu med en ny budget och förändrad tidplan.

Den 11 december 2025 beslutade trafiknämnden om ett förslag till reviderat genomförande av projekt Sankt Eriksbron – broreparationer och cykelåtgärder. I enlighet med stadens regler för investeringsprojekt över 50 mnkr beslutade trafiknämnden att föreslå att kommunfullmäktige beslutar om förslaget.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att Sankt Eriksbron är en viktig del av stadens trafiksystem som trafikeras av tunnelbana, flera busslinjer, bilar, cyklar och gående. Bron ingår i stadens primära stråk för cykeltrafik, som pekats ut i stadens cykelplan. Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att trafiknämnden underhåller Sankt Eriksbron för att säkerställa dess funktion och att öka anläggningens tekniska livslängd.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Sankt Eriksbron är en viktig länk i stadens trafiksystem. Dagligen passerar 12 000 gående, 10 000 cyklister, 19 000 bussresenärer och 19 000 motorfordon bron och därutöver utgör bron en länk för tunnelbanans gröna linje. Sankt Eriksbron har under en längre tid haft ett renoveringsbehov av brons ändtvärbalkar. Renovering av balkarna är nödvändig för att inte begränsa framkomligheten för tung trafik på bron. I dagsläget är cykelbanorna på Sankt Eriksbron smala och uppnår inte standard, och föreslås därför breddas något i samband med renoveringen. Genom att samordna dessa åtgärder uppstår samordningsvinster då kostnader för arbeten kan delas och tid för störningar samt trafikpåverkan kan minimeras.

Bilaga

Ekonomi och finansiering (Sekretess enligt 19 kap 3 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dnr KS 2025/1596-1.2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget till reviderat genomförandebeslut.
2. att därutöver anföra

Stora kostnadsökningar är inget unikt för Sankt Eriksbron utan en fortsättning på det rödgröna styrets oförmåga till kostnadskontroll och ansvar över stadens infrastrukturprojekt. Det alarmerande mönstret visar på en oförmåga att planera, budgetera och styra de investeringar som stockholmarnas skattepengar finansierar.

Att hänvisa till "större skador än väntat" är ett underbetyg till majoritetens förmåga att genomföra grundliga förstudier och ta ansvar för stadens anläggningar. Vi finner det också märkligt att staden saknat en bild över vilka anbud Stockholms entreprenörer är redo att lägga givet de många projekt trafikkontoret ansvarar för i Stockholms stad. Sankt Eriksbron behöver repareras, men nu behövs en garant för att projektet inte ytterligare fördyras.

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

Stockholm den 4 februari 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Sophia Granswed Baat (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna borgarrådets förslag till beslut
2. Att därutöver anföra följande

Sankt Eriksbron är oerhört viktig för framkomligheten i Stockholm och har under lång tid behövt renoveras. Idag passerar 12 000 gående, 10 000 cyklister, 19 000 bussresenärer och 19 000 motorfordon St Eriksbron. Centerpartiet vill öka de gröna trafikslagen. Därför är det bra att cykelbanorna, som idag är alldeles för smala föreslås breddas något i samband med renoveringen. Cykelbanorna på bron ska breddas till 2,25 meter med en skyddszon på 0,3 meter mot körbanan, vilket uppfyller cykelplanens riktlinjer – vilket Centerpartiet stödjer.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Kristdemokraternas utgångspunkt är att varje trafikåtgärd ska bidra till ökad framkomlighet, en enklare vardag för stockholmarna samt ett vackrare Stockholm. Tyvärr blir det med vänsterstyret istället oftast försenat, fördyrat och försämrat.

För specifikt Sankt Eriksbron har vi tidigare varnat för att det föreslagna busskörfältet i södergående riktning, som föreslogs i augusti 2024, skulle innebära markant försämrad framkomlighet för all trafik utan att ge tidsvinst för bussresenärer. Vi välkomnar därför att åtgärden utgår i detta reviderade beslut. Vi beklagar däremot att såväl budget som tidsplan fullständigt saknade verklighetsförankring; en naturlig konsekvens av vänsterstyrets systematiska och fullt medvetna underfinansiering av nödvändigt underhåll och upprustning.

Stockholm förtjänar – och är i skriande behov av – en seriös trafikpolitik.

Ärendet

Den 18 april 2024 fattade trafiknämnden ett genomförandebeslut för att reparera delar av Sankt Eriksbron och bredda cykelbanorna ovanpå bron till en utgift om 45 mnkr. Projektet ingick i *Programmet för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk 2023–2026*, för vilket trafiknämnden fattade inriktningsbeslut den 8 juni 2023.

Beslutet fattades mot bakgrund av att brokonstruktionen har ett antal skador som behöver åtgärdas snarast samt att cykelbanorna på bron behöver breddas. Genom att samordna breddningen av cykelbanorna med broreinvesteringen uppstår samordningsvinster, då kostnader för avstängningar och hjälparbeten kan delas och störningar för de som bor och verkar vid eller rör sig över bron minskar.

Den skada som bedömts vara mest kritisk är lokaliserad på brons ändtvärbalkar, belägna över tunnelbanans spårområde. Dessa balkar har inte målats om sedan bron uppfördes 1937 och i vissa områden har så mycket som 4–5 mm stål rostat bort. Nämnden beslutade att ett antal åtgärder skulle vidtas för att förbättra brokonstruktionens status och säkerställa att brons funktion vidmakthålls, såsom

- blästring och rostskyddsmålning av brons ändtvärbalkar
- blästring och ommålning av broräckesståndare
- utbyte och ombyggnad av brons övergångskonstruktioner
- utbyte av tätskikt och slitlager på gångbanor
- ny beläggning på gång- och cykelbana.
- håltagning och installation av nya ytavlopp (förbättrad
- dagvattenhantering).

Sankt Eriksbron ingår i stadens primära stråk för cykeltrafik, som pekats ut i cykelplanen. Cykelbanorna på bron är smala, vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem för cyklister. Nämnden beslutade att cykelbanorna på bron ska breddas till 2,25 meter med en skyddszon på 0,3 meter mot körbanan, vilket uppfyller cykelplanens riktlinjer. Breddningen möjliggörs genom att kantstenarna flyttas ut. Körbanan smalnas av från 14,35 meter till 12,85 meter, som fördelas på två körfält i vardera riktningen (3,25 meter respektive 3,16 meter breda). För att möjliggöra angöring till fastigheter vid brons norra landfäste tidsregleras det norrgående kollektivkörfältet på en 45 meter lång sträcka.

Projektets genomförande planeras att delas upp i etapper. Under de olika etapperna kommer antalet körfält som är öppna för motorfordonstrafik att behöva begränsas på delar av sträckan. Nämnden bedömer att stombusstrafiken inte kommer att få längre restider till följd av detta. Åtgärderna i projektet är anpassade för att undvika påverkan på den underliggande tunnelbanan, vilket innebär att arbetena kan utföras utan påverkan på tunnelbanetrafiken.

Med stöd av genomförandebeslutet i april 2024 har trafiknämnden genomfört, men ännu inte fullföljt, upphandling av entreprenad för projektets genomförande. Samtliga inkomna anbud ligger över den beslutade investeringsutgiften.

Trafiknämnden har analyserat anbudet och bedömer att de ligger på en rimlig nivå, givet projektets komplexitet. Nämnden konstaterar att orsaken till fördyringarna är att projektet i flera avseenden skiljer ut sig från andra projekt i motsvarande lägen med höga flöden av både kollektiv-, cykel- och gångtrafik. Bland annat omfattar entreprenaden arbeten ovanför och intill befintlig tunnelbaneanläggning. Vidare är bron utformad med fogar som ligger nära, och i vissa fall dikt intill, befintliga byggnader. I den kalkyl som låg till grund för det ursprungliga genomförandebeslutet togs höjd för projektets komplexitet genom betydligt högre riskpåslag än vad som normalt tillämpas. Nämnden kan konstatera att man ändå underskattade hur den ovan beskrivna komplexiteten i genomförandet skulle påverka utgifterna.

Nämnden bedömer att en förnyad upphandling inte skulle resultera i lägre anbud, varför nämnden föreslår att ett reviderat genomförandebeslut fattas med oförändrad omfattning.

Projektets tidplan har behövt förskjutas, så att entreprenaden nu planeras att påbörjas 2026 och beräknas avslutas 2028.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas dels inom reinvesteringsprogram för medelstora byggnadsverk samt inom framkomlighetssatsning för cykelinfrastruktur.

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

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 december 2025 följande.

1. Trafiknämnden godkänner förslag till reviderat genomförandebeslut och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till reviderat genomförandebeslut för projekt "Sankt Eriksbron broreparationer och cykelåtgärd" samt att trafiknämnden ges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt bilaga 1.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande reviderat genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (alla M) och Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 november 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Sankt Eriksbron sammanbinder stadsdelarna Kungsholmen och Vasastaden och går över vattnet där Barnhusviken möter Karlbergssjön. Bron är en viktig del av stadens trafiksystem och trafikeras av tunnelbana, flera busslinjer, bilar, godstrafik, cykel och gående.

Bron är byggd 1937 och utförd i stål med en brobaneplatta i betong.

Brokonstruktionen har idag ett antal skador som behöver åtgärdas snarast. Delar av brons balkar i stål har inte rostskyddsbehandlats sedan bron uppfördes för över 80 år sedan. Den skada som bedöms vara mest kritisk är lokaliserad på brons ändtvärbalkar belägna över tunnelbanans spårområde.

Cykelbanorna på bron är smala och föreslås därför breddas för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. Breddningen är möjlig att genomföra utan att körfält för motorfordonstrafiken behöver tas bort.

Den 2024-04-18 godkände trafiknämnden kontorets förslag till genomförande med en investeringsutgift om 45 mnkr. Under 2025 har kontoret genomfört upphandling av entreprenör. De inkomna anbudena ligger över den beslutade investeringsutgiften, varför ett reviderat genomförandebeslut behöver fattas.

Bakgrund

Sankt Eriksbron har under en längre tid haft ett renoveringsbehov av brons ändtvärbalkar. I dagsläget är en åtgärd av balkarna nödvändig för att inte begränsa framkomligheten för tung trafik på bron. Cykelbanorna på Sankt Eriksbron är smala vilket medför trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem för cyklister, och de föreslås därför breddas. Genom att samordna breddningen av cykelbanorna med broreinvesteringen uppstår samordningsvinster då kostnader för avstängningar och hjälparbeten kan delas och störningar för de som bor och verkar vid eller rör sig över bron minskar.

2024-04-18 fattade trafiknämnden genomförandebeslut för att reparera delar av Sankt Eriksbron och bredda cykelbanorna ovanpå bron (Dnr T2024-00077). Projektet ingick ursprungligen i programmet för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk 2023–2026, beslutat av trafiknämnden 2023-06-08 (Dnr T2023-01307). Genomförandebeslutet innefattade en investeringsutgift om 45 mnkr.

Med stöd av genomförandebeslutet har kontoret genomfört, men ännu inte fullföljt, upphandling av entreprenad för projektets genomförande. Samtliga inkomna anbud ligger över den beslutade investeringsutgiften, varför ett reviderat genomförandebeslut behöver fattas.

Kontoret kommer att genomföra åtgärder både norr och söder om bron för att förbättra cykelinfrastrukturen. 2024-12-12 fattade trafiknämnden genomförandebeslut

för växtbäddsrenovering och breddning av cykelbanor på Sankt Eriksgatan mellan Vanadisplan och Norra stationsgatan (Dnr T2023-03509). 2025-06-12 fattade nämnden genomförandebeslut för att förbättra cykelinfrastrukturen mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron (Dnr T2024-01657). Under 2023 breddades cykelbanorna mellan Rörstrandsgatan och Torsgatan i samband med växtbäddsrenovering.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret, med Region Stockholm samt trafikverket. Samråd med stadsledningskontoret inför reviderat genomförandebeslut ägde rum 2025-11-10.

Mål och syfte

Projektets mål är att genomföra underhåll på delar av bron samt att bredda cykelbanorna över hela brons längd. Detta ligger i linje med stadens övergripande mål att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.

Syftet med projektet kan sammanfattas enligt följande:

- Öka anläggningens tekniska livslängd.
- Förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister

Befintlig situation

Sankt Eriksbron är cirka 230 meter lång och förbinder Kungsholmen med Norrmalm. Bron byggdes 1937 och kompletterades med en underliggande del för tunnelbana i början av 50-talet. Brons överbyggnad trafikeras av gående, cyklister, kollektivtrafik och motorfordonstrafik. Överbyggnaden utgör även tak för tunnelbanans gröna linje mellan stationerna S:t Eriksplan och Fridhemsplan.

Sedan bron byggdes har ett antal större ombyggnads- och reparationsåtgärder utförts. På 80-talet utfördes en ombyggnad av konsolerna på bron som idag utgör gångbanor. År 2000 utfördes ett tätskiktsbyte på det som idag utgör cykel- och körbana.

Brokonstruktionen har idag ett antal skador som behöver åtgärdas snarast. Den skada som bedöms vara mest kritisk är lokaliserad på brons ändtvärbalkar belägna över tunnelbanans spårområde. Dessa balkar har inte målats om sedan bron uppfördes 1937 och i vissa områden har så mycket som 4–5 mm stål rostat bort.

Sankt Eriksbron är en viktig länk i stadens trafiksystem. Trafikmätningar visar att 12 000 gående, 10 000 cyklister och 19 000 motorfordon passerar bron dagligen. Flera busslinjer trafikerar bron: stombusslinje 3 och 4, lokalbusslinje 77 och nattbusslinje 94. 19 000 bussresenärer färdas över bron varje dag. Sankt Eriksbron ingår i stadens primära stråk för cykeltrafik som pekats ut i cykelplanen.

Åtgärdsförslag

Både åtgärdsförslag och produktionsplanering är oförändrade sedan det ursprungliga genomförandebeslut som fattades i trafiknämnden i april 2024 (Dnr T2024-00077). En sammanfattning följer nedan.

Brorenovering

För att förbättra brokonstruktionens status och säkerställa att bronsfunktion vidmakthålls föreslås:

- blästring och rostskyddsmålning av brons ändtvärbalkar ovan tunnelbana
- blästring och ommålning av broräckesståndare
- utbyte och ombyggnad av brons övergångskonstruktioner
- utbyte av tätskikt och slitlager på gångbanor
- ny beläggning på gång- och cykelbana.
- håltagning och installation av nya ytavlopp (förbättrad dagvattenhantering).

Cykelåtgärd

Cykelbanorna på bron föreslås få nytt slitlager och breddas till 2,25 meter med en skyddszon på 0,3 meter mot körbanan, vilket uppfyller cykelplanens riktlinjer. Breddningen möjliggörs genom att kantstenarna flyttas ut. Körbanan smalnas av från 14,35 till 12,85 meter som fördelas på två körfält i vardera riktningen som görs 3,25 meter respektive 3,16 meter breda. För att möjliggöra angöring till fastigheter vid brons norra landfäste tidsregleras det norrgående kollektivkörfältet på en 45 meter lång sträcka.

Produktionsplanering

Produktionen kommer att delas upp i ett antal olika etapper med en inledande etapp som avser förberedande arbeten. De förberedande arbetena omfattar uppbyggnad av en skyddsportal ovan tunnelbanan för att möjliggöra produktion med pågående tunnelbanetrafik. Efter förberedande arbeten utförs resterande arbeten i fyra etapper.

Etappernas uppdelning och inbördes ordning är anpassade för att bibehålla god framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik under hela byggtiden. För att säkerställa åtkomst till angränsande butikslokaler och entréer till fastigheterna under entreprenadtiden delas etapp 3 och 4 närmast fasaderna upp i deletapper och utförs med gångbryggor mot entréerna.

Under de olika etapperna kommer antalet körfält som är öppna för motorfordonstrafik att behöva begränsas på delar av sträckan. Kontorets bedömning är dock att stombusstrafiken inte kommer att få längre restider till följd av detta.

Vissa särskilt känsliga arbeten kommer utföras nattetid för att minimera påverkan på trafiken över bron samt på tunnelbanan. Exempel på dessa är montage av skyddsportal inne i tunnelbaneanläggningen samt vissa beläggningsarbeten.

Skyddsportalen byggs för att skydda tunnelbanan från nedfallande föremål under bilningsarbeten. Den gör att tunnelbanetrafiken kan fortgå utan störningar under hela byggtiden. Kontoret bedömer att tunnelbanetrafiken inte kommer påverkas av kontorets arbeten.

Intressenthantering

Samråd och dialog sker med Region Stockholms trafikförvaltning före och under genomförandet. Trafikförvaltningen granskar de tekniska lösningarna som berör tunnelbaneanläggningen. Inför produktionsstart kommer kontoret att träffa ett genomförandeaftal med Trafikförvaltningen för att reglera de arbeten som påverkar tunnelbaneanläggningen. I god tid före entreprenadstart kommer projektet informera och samråda med berörda fastighetsägare avseende kommande arbeten och behov av att disponera ytor på Sankt Eriksgatan och under Sankt Eriksbron.

Tidplan

Planen vid förra beslutstillfället var att projektet skulle genomföras under 2024 och 2025. Genomförandet har behövt skjutas p.g.a. längre upphandlingsprocess samt utdragen process för att genomföra skyddsåtgärder i den underliggande tunnelbanan. Projektet beräknas nu vara genomfört 2028.

Riskhantering

För att identifiera och hantera projektets risker har löpande dialog med projektörer, bygglidningen, kontorets tillståndsavdelning samt externa intressenter skett.

Flera av de högst värderade riskerna har med samverkan och gränssnitt mot berörda intressenter att göra. De högst värderade riskerna har en koppling till de arbeten som ska utföras intill tunnelbaneanläggningen.

Riskerna hanteras bl.a. genom följande åtgärder:

- Kommunicera tidplan och behov av kontaktpersoner för att erhålla förutsättningar inför granskning från berörda intressenter (primärt trafikförvaltningen och Trafikverket) samt interna kravställare.
- Ta fram fördjupad planering av etapper för att verifiera byggbarhet och nödvändiga provisorier för att minimera produktionsstörningar och påverkan på angränsande verksamhet och trafik. Produktionsteknisk kompetens inkluderas under projektering för att bedöma föreslagna metoder ur ett kostnads- och genomförandeperspektiv.
- Kommunikation med intressenter och verksamheter initieras för att få input till produktionsplaneringen och skapa ökad förståelse för projektets behov och utmaningar samt syftet med projektet.

Analys och konsekvenser

Kontoret bedömer att befintligt tätskikt i väg- och cykelbana har en återstående teknisk livslängd om 20–25 år. Inom ramen för projektet kommer tätskiktet därför

endast bytas under gångbanorna. De åtgärder projektet innehåller är anpassade för att undvika påverkan på underliggande tunnelbana. Detta gör också att arbetena kan utföras utan påverkan på tunnelbanetrafiken. Breddningen av cykelbanorna medför förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafiken. Kontoret bedömer att breddningen inte påverkar framkomligheten för motorfordonstrafiken då antal körfält bibehålls. Busstrafikens framkomlighet bedöms inte heller påverkas då det norrgående busskörfältet kan behållas. Ombyggnaden omöjliggör inte att ett av de södergående körfälten i framtiden kan omvandlas till busskörfält. Projektet skiljer i flera avseenden ut sig från andra projekt i motsvarande lägen med höga flöden av både kollektiv-, cykel och gångtrafik. Bland annat omfattar entreprenaden arbeten ovanför och intill befintlig tunnelbaneanläggning. Vidare är bron utformad med fogar som ligger nära, och i vissa fall dikt intill, befintliga byggnader. I den kalkyl som låg till grund för det ursprungliga genomförandebeslutet försökte kontoret ta höjd för projektets komplexitet genom betydligt högre riskpåslag än vad kontoret normalt tillämpar. Kontoret kan konstatera att detta inte räckte utan att kontoret underskattade hur den ovan beskrivna komplexiteten i genomförandet skulle påverka utgifterna. För närvarande pågår ett arbete på kontoret för att ytterligare stärka kalkylsäkerheten. Bland annat har kontoret anställt en egen kalkylresurs, i enlighet med den extrasatsning som beviljades i nämndens budget för 2025.

Ekonomi

Projektets ekonomi redovisas separat i bilaga 1. För att undvika att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs bilagan enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att projektets investeringsutgift justeras enligt bilaga 1 samt att tidplanen för genomförande senareläggs enligt ovan beskriven tidplan.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Det framgår av kommunfullmäktiges budget för 2026 att ett välfungerande trafiksystem är en förutsättning för att möta transportbehoven för invånare, besökare och verksamheter. Stadsledningskontoret konstaterar att Sankt Eriksbron är en viktig del av stadens trafiksystem som trafikeras av tunnelbana, flera busslinjer, bilar, cyklar och gående. Bron ingår i stadens primära stråk för cykeltrafik, som pekats ut i Cykelplan för Stockholm (beslutad av kommunfullmäktige den 30 maj 2022, dnr KS

2022/535). Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att trafiknämnden underhåller Sankt Eriksbron för att säkerställa dess funktion och att öka anläggningens tekniska livslängd.

Det framgår vidare i budget för 2026 att trafiknämnden konsekvent ska prioritera framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken.

Stadsledningskontoret anser att det är väl motiverat att trafiknämnden i samband med de nödvändiga broreparationerna breddar cykelbanorna på Sankt Eriksbron. Åtgärden utgör cirka 15 procent av projektets totala utgift och kommer att redovisas inom den satsning om 2,0 mdkr på framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, som ska genomföras under perioden 2023-2027. Genom att förbättra standarden på en av de mest trafikerade sträckorna i stadens cykelvägnät förväntas projektet bidra till att realisera den potential till ökad cykling som beskrivs i Cykelplan för Stockholm.

Sammantaget bedömer stadsledningskontoret att investeringen kommer att bidra till uppfyllandet av verksamhetsområdesmålet att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.

Projektets utgifter beräknas nu öka med betydligt mer än 15 procent över beslutad budget. Stadsledningskontoret anser att kostnadsökningarna är anmärkningsvärda och förutsätter att inga ytterligare utgiftsökningar uppstår i genomförandefasen.

Stadsledningskontoret ser allvarligt på de redovisade kostnadsökningarna, som utgör en konsekvens av brister i förmåga att förstå projektets utmaningar och ta höjd för dessa. Komplexiteten i att komplettera befintliga anläggningar med nya delar har underskattats. Stadsledningskontoret understryker vikten av förstärkt styrning av projektet. Det är av stor vikt att trafiknämnden noggrant följer kostnadsutvecklingen under genomförandefasen och säkerställer att inga ytterligare utgiftsökningar uppstår.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden rätt fortsätta att genomföra projekt Sankt Eriksbron – broreparationer och cykelåtgärder till en utgift som framgår av bilaga till nämndens 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. (alla M) och Sara Svanström (L)

1. att nämnden beslutar att delvis avslå förslaget till reviderat genomförandebeslut samt
2. att därutöver anföra följande:

Gedigna kostnadsökningar är inget unikt för Sankt Eriksbron utan en fortsättning på det rödgröna styrets oförmåga till kostnadskontroll och ansvar över stadens infrastrukturprojekt.

Det alarmerande mönstret visar på en oförmåga att planera, budgetera och styra de investeringar som stockholmarnas skattepengar finansierar. Att hänvisa till "större skador än väntat" är ett underbetyg till majoritetens förmåga att genomföra grundliga förstudier och ta ansvar för stadens anläggningar. Att stadens dessutom saknar en bild över vilka anbud Stockholms entreprenörer är redo att betala finner vi märkligt givet de många projekt trafikkontoret ansvarar för i Stockholms stad. Nu behövs en garant för att projektet inte ytterligare fördyras

Reservation av Anders Lindman (SD)

- a. Att trafiknämnden godkänner förslag till reviderat genomförandebeslut avseende projektets förslag till broreparationer.
- b. Att trafiknämnden avslår den del av projektet som avser breddning av cykelbanor.
- c. Att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande reviderat genomförandebeslut.
- d. Att därutöver anföra följande:

Infrastrukturen i staden är i ett stort behov av upprustning. Detta gäller särskilt stadens gator. Sverigedemokraterna är därför mycket positiva till all upprustning av viktig infrastruktur.

Sankt Eriksbron är en del av en viktig länk för biltrafik mellan Norrtull och Kungsholmen och bör därmed vara en gata prioriterad för motortrafik. Sverigedemokraterna föreslår därför att cykelbanorna på Sankt Eriksbron ej breddas, eftersom en breddning av dessa innebär smalare körfält för motortrafiken, vilket i sin tur leder till att trafikflödet försämras.