

HandläggareFrank Axhag
08-508 263 21**Till**Trafiknämnden
2025-05-22

Vasabrons konstruktioner. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

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.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefMattias Wäppling
Enhetschef

Sammanfattning

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 rätta 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.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Vasabron invigdes och öppnades upp för trafik år 1878. Bron sträcker sig mellan Riddarhuskajen och Tegelbacken och förbinder Gamla stan med Norrmalm, se bild 1. Bron används idag av alla trafikslag, men utgör framför allt en viktig koppling för gående, cyklist, stombusslinje 3 samt angöring till Strömsborg.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 321
Växel 08-508 27 200
frank.axhag@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Bild 1: Ortofoto som visar Vasabrons läge mellan Gamla stan och Norrmalm. Vasabron är markerad med orange streckad linje.

Vasabron är uppbyggd med en farbana i betong på underliggande fackverkskonstruktion av stålbalkar och stålbågar, vilka vilar på fundament av granit grundlagda på rustbäddar av trä med träpålar.



Bild 2: Ritning som visar Vasabrons konstruktioner och grundläggning.

Vasabron är 17,7 m bred och 207,6 m lång och har idag restriktioner på belastning med motorfordon på maximalt 12 ton. Trafikförvaltningens stombussar trafikerar bron med dispens.

Kontoret har under en längre tid observerat omfattande skador och brister i brons konstruktioner. Sedan 2014 har Vasabron ett utökat kontrollprogram innefattande töjnings- och rörelsemätning och tätare intervall mellan inspektioner med sprickkartering.

2010-05-18 fattade trafiknämnden utredningsbeslut (dnr T2009-420-01331) med en utredningsutgift om 5 mnkr.

2020-04-23 fattade trafiknämnden reviderat utredningsbeslut (dnr T2009-420-01331) avseende en höjning av utredningsutgift till 20 mnkr.

2025-04-24 fattade trafiknämnden genomförandebeslut för förstärkning av Vasabron (dnr T2025-00838) till en driftkostnad om 35 mnkr.

Genomförda utredningar visar att Vasabron är i så dåligt skick att den inte går att rädda. Se vidare avsnittet ”Befintlig situation” nedan. I detta ärende redovisas förslag på fortsatt planering för utbyte av Vasabron.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att planera för en ny Vasabro som är tekniskt genomförbar, ekonomiskt försvarbar, med hanterbar omgivningspåverkan och där samtliga intressentområden beaktas.

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.

För projektet har nedanstående styr- och strategidokument beaktats:

- Stockholms stads budget 2025. Inriktningsmål och mål för verksamhetsområden samt direktiv till nämnder och bolagsstyrelser:
 - Undvika funktionsbrister med efterföljande framkomlighetsproblem med stora samhällskostnader som följd (3.1 Stockholms ekonomi är stark, hållbar och lägger grunden för en jämlik välfärd).
 - Minska behovet av akuta drift- och underhållskostnader (3.1 Stockholms ekonomi är stark, hållbar och lägger grunden för en jämlik välfärd).
 - Säkra och förbättra framkomlighet (2.3 Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar).
 - Bidra till god trafiksäkerhet (2.3 Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar).
 - Minskad miljöpåverkan (2.1 Stockholm ska bli klimatpositivt – genom minskade utsläpp och ökad koldioxidlagring).
- Vision 2040.
- Stockholm stads miljöprogram 2020-2023:
 - Materialval, materialeffektivitet, återbruk, effektiva transporter och effektiv produktion (1. Ett fossilfritt och

klimatpositivt Stockholm 2040, 2. En fossilfri organisation
2030, 4. Ett resurssmart Stockholm och 7. Ett giftfritt
Stockholm)

- Stockholm stads program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2024-2029.
- Stockholm stads framkomlighetsstrategi 2022 med planer.
- Stockholm stads dagvattenstrategi 2015.
- SSIP Systemstöd stora infrastrukturprojekt.
- Trafikkontorets interna planeringsdokument såsom teknisk handbok och kontorets projekthandbok.

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 rätta 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 bronslängd 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. Se bild 3.

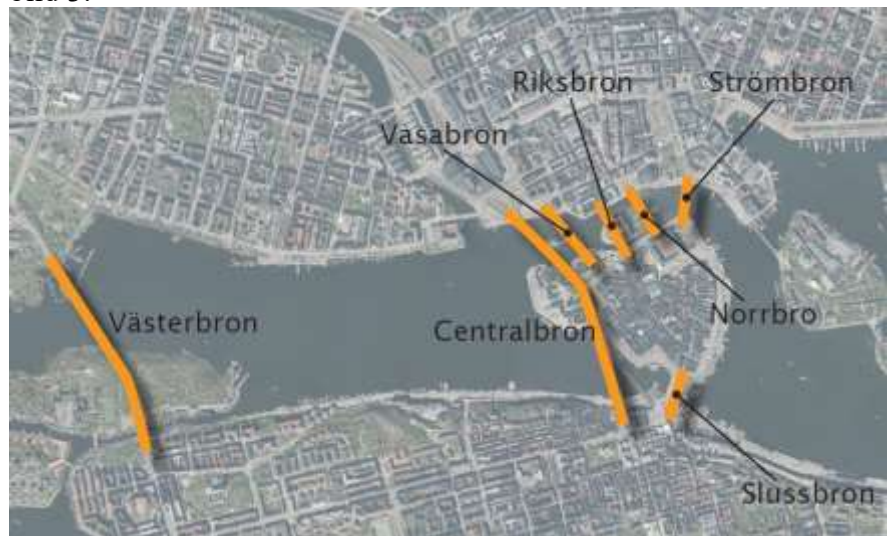


Bild 3: Ortofot som visar Stadens broar över norra Saltsjö-Mälarsnittet. Broarna är markerade med orange linjer.

Dagens trafiksituation präglas av trängsel på gångbana och cykelbana på bronns 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 bronns norra ände där öst-västliga stråk möter bronns nord-sydliga stråk.

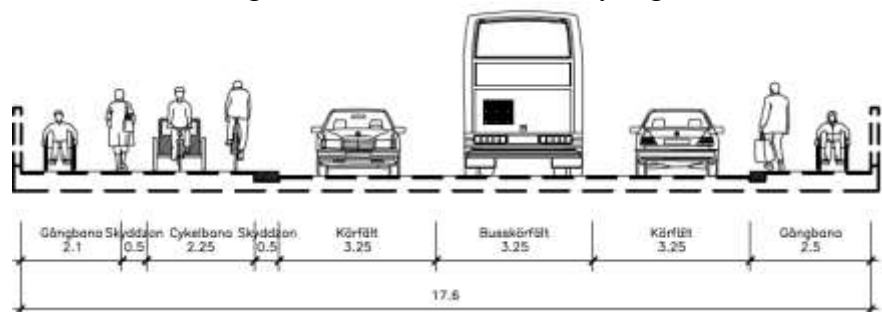


Bild 4: Sektion med dagens trafikindelning på Vasabron.

Vasabrons primära uppgift är att leda gång-, cykel-, och motorfordonstrafik mellan Gamla stan och Norrmalm. Den utgör dessutom den enda angoringsvägen till Strömsborg samt fyller en viktig funktion för ambulans, polis och räddningstjänst samt som

reduktans till andra broar mellan Gamla stan och Norrmalm. I
enlighet med budgetuppgift 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.

Kontoret har utrett alternativ till ny bro utifrån aspekterna:

- Trafikprognos.
- Stadsrum.
- Kulturmiljö.
- Hållbarhet.
- Konstruktion.
- Produktion inklusive hantering av trafik under byggtid.
- Kostnad.

Prognoser på framtida trafikering av Vasabron är enligt tabell 1 nedan. 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.

Trafikslag	Nuläge Antal trafikanter /dygn	Prognos 2030 Antal trafikanter /dygn
Gång	9 000	14 000
Cykel	15 000	20 500 – 27 500
Kollektivtrafik/buss	11 200	saknas
Bil	5 600	saknas

Tabell 1: Tabell som visar nuläge och framtida prognos för trafiken.

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. Se bild 5.

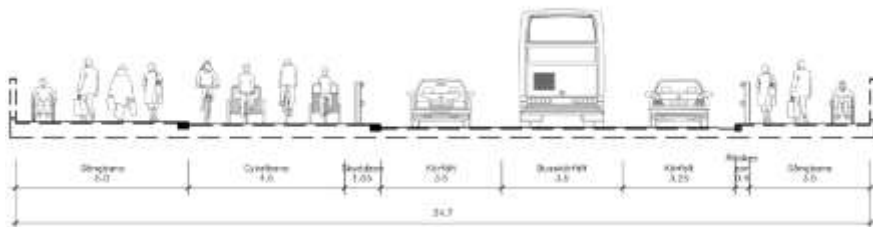


Bild 5: Sektion med ny brobredd 24,7 m. Denna bredd på bron kommer att få stora konsekvenser på kulturhistoria och stadsrum. Förslaget avstyrks därför av trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och stadsmuseet.

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. Se bild 6 och 7. Förslaget är utformat så att det fungerar med anslutning till Strömsborg och med planerad ny utformning av Tegelbacken. Disponeringen av brons 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.

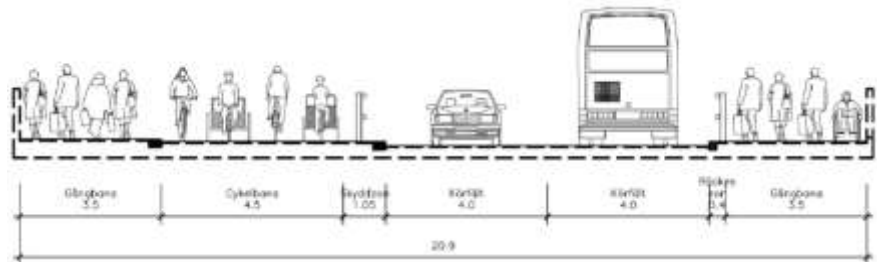


Bild 6: Sektion med ny bro med brobredd 20,9 m samt möjlig indelning av trafikytor. Detta är den brobredd som förordas av trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och stadsmuseet.



Bild 7: Fotomontage: Ortofoto som visar placering av ny bro med brobredd 20,9 m.

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 enligt bild 8 nedan. 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.



Bild 8: Ortofotobild som redovisar Strömsborg med anslutning till Vasabron. Strömsborg är inringad med orange prickad linje.

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 enligt bild 9 nedan. 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.



Bild 9: Karta som visar alternativa omledningsvägar för gång (grön linje) och cykel (röda linjer) om inte en temporär GC-bro uppförs.

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. Se bild 10, 11 och 12.

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.

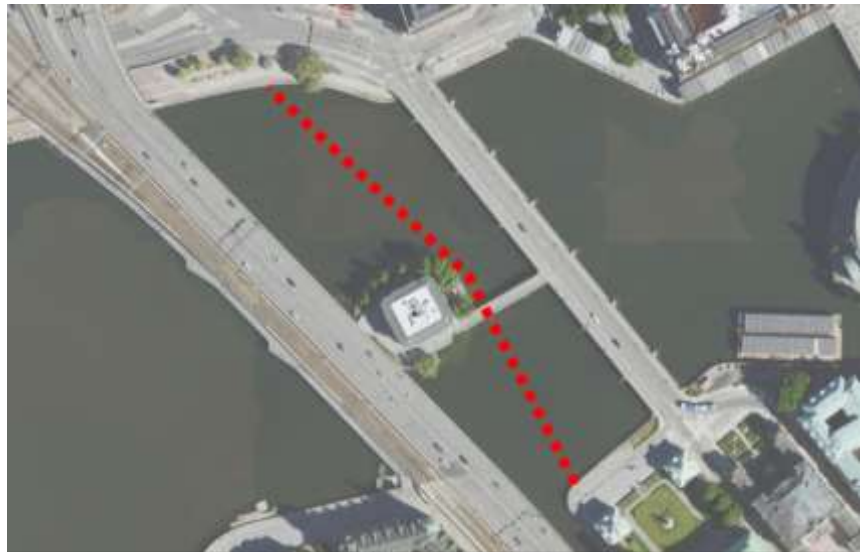


Bild 10: Ortofoto som visar lämplig placering av temporär bro, markerad med röda punkter.

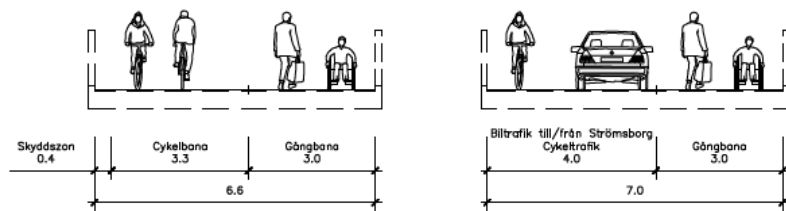


Bild 11: Sektioner för eventuell temporär bro för gc-trafik samt angöring Strömsborg.



Bild 12: Ritning som visar möjliga anslutning till Tegelbacken för en temporär bro, såsom platsen kommer att se ut efter den nu pågående ombyggnaden.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 321
Växel 08-508 27 200
frank.axhag@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Det går idag inte att sia 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 broutformning

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. Se vidare bild 13 och 14 nedan.



Bild 13 Ortofoto som visar det avfärdade alternativet med temporära broar för angöring Strömsborg samt GC- och busstrafik. Möjliga sträckningar markerade med röda punkter.

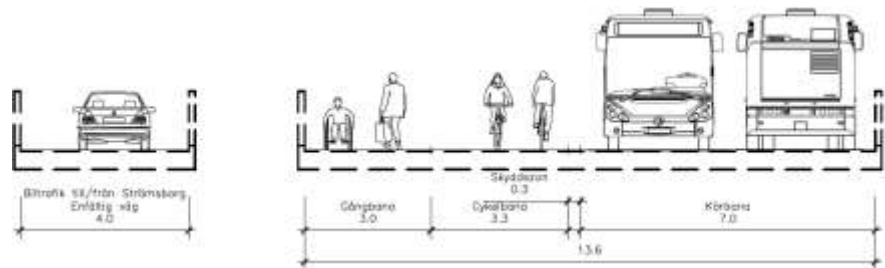


Bild 14. Sektioner för bro för angöring Strömsborg samt bro för GC- och busstrafik.

Kontoret har tillsammans med Region Stockholms trafikförvaltning, som driver busstrafiken studerat alternativa sträckningar för busstrafiken under byggtiden. Se bild 15. Vid en omläggning via Strömbron bedöms restiden för linje 3 förlängas med ca 8 minuter (gul markering i bild 15 nedan).



Bild 15: Karta som visar alternativa omledningsvägar för busstrafiken.

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.

Intressenthantering och kommunikation

Kontoret har upprättat en intressentförteckning, låtit utföra en övergripande intressentanalys samt tagit fram en kommunikationsplan för utrednings- och planeringsskedet. Under planeringsskedet ska en kommunikationsplan för genomförandet tas fram.

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.

Aktivitet	2025				2026				2027				2028				2029				2030				2031				2032				2033				2034				2035			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4								
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4								
Ärskningsbeslut (Tf och Kf)					X	X																																						
Rådighetsprocess							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Systemhandlingar							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Genomförandebeslut													X	X																														
Bygghandling ny Västbro														X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Bygghandling temp bro														X	X																													
Upphandling temp bro																	X	X																										
Entreprenad temp bro																		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Upphandling ny Västbro																					X	X																						
Entreprenad ny Västbro																																												
Slutredovisning																																								X	X			

Bild 16. Preliminär tidplan.

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 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 provningarna 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.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 321
Växel 08-508 27 200
frank.axhag@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

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.

Slut

Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))
2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400))