

Till
Kommunfullmäktige

En strategi för Stockholms broar

Skönhetsrådet anser att kommunfullmäktige bör uppdra till stadens förvaltningar att ta fram en brostrategi så att den snabba utveckling som nu sker kan ses i ett sammanhang och att välavvägda beslut tas om broarnas framtid. En huvudfråga för en brostrategi är hur den tillfälliga Strömbrobron kan ersättas. En möjlighet är att anordna en idéävling för hur en ny elegant Strömbro, enbart för gång- och cykeltrafik, kan gestaltas. Gång-, cykel, och kollektivtrafikstråket från Kungsträdgården över Strömmen och Skeppsbron till Södermalm är en stor stadsbyggnadsuppgift som bara kan lösas före nya Slussen är invigd.

Stockholm kan på många sätt karaktäriseras av möten mellan fjärdar och förkastningsbranter. Med sitt läge i den smala passagen mellan insjöarkipelag och skärgård har broar och förbindelser definierat staden både funktionellt och estetiskt. Sett över århundradena har brobyggande varit stadens viktigaste stadsbyggnadsuppgift och med nya förbindelser har staden kunnat växa in i nya områden. Med broar från Stadsholmen både mot söder och norrut kunde rutnätsstaden anläggas på malmarna med start under 1600-talet. Trehundra år senare gav broar som Tranebergsbron, Liljeholmsbron och Skanstullsbron staden möjlighet att bebygga sitt omland. Idag står staden mitt uppe i ännu en stark expansionsfas. Det är därför naturligt att såväl nya broar planeras som att äldre ifrågasätts.

Stadens skönhet framhävs av vackra broar och inte minst Västerbron har kommit att bli en symbol för hela Stockholm. Andra broar har varit mycket kontroversiella vid sin tillblivelse och vissa av dessa väcker ännu debatt. Centralbrons våldsamma ingrepp i kulturmiljön mellan Gamla stan och Riddarholmen har en särställning, men även den sedan 1946 provisoriska Strömbrobron förfular miljön i ett av stadens känsligaste lägen. Att dessa broar ännu finns kvar hänger samman med att de är delar av större

kommunikativa stråk. Utan en sammanhållen idé för broarna kan misstagen från förr inte rättas till.

Trots att Stockholms broar kan sägas utgöra stadens främsta stadsbyggnadselement som definierar såväl stadens landskapsrum som dess kopplingar saknas en brostrategi. Med en sådan strategi skulle staden kunna arbeta metodiskt för framtiden med utveckling av såväl nya broar som renovering av gamla och rent av rivning av de värsta försyndelserna. Skönhetsrådet anser därför att en brostrategi för Stockholm bör tas fram och att den bör beröra följande fyra frågor.

Hotade broar

Flera av de broar som tillkom under stadens modernisering under det tidiga 1900-talet hotas av rivning eftersom de till delar uppnått sin tekniska livslängd. Rivning av dessa broar är dock inte enbart en teknisk fråga utan är också en fråga om arkitektur, kulturmiljö och teknikhistoria eftersom de är så tätt sammanbundna med stadens identitet. Just nu är flera nitade fackverksbroar hotade eftersom de inte underhållits tillräckligt. Rivningen av Gamla Lidingöbron (invigd 1925) har redan beslutats och motsvarande öde utreds för Danviksbron (invigd 1922) och Liljeholmsbron (invigd 1928). Även Västerbron (invigd 1935) har nämnts i detta sammanhang. En strategi för stadens broar behöver belysa de värden som dessa broar har och redovisa vilket resultatet blir om de ersätts.

Gamla misstag

I detta nu finns ett unikt tillfälle att avlägsna den tillfälliga Strömbron. Eftersom Skeppsbron är avstängd för biltrafik under ombyggnaden av Slussen används bron mycket sparsamt av motortrafik. Eftersom de tidigare trafikmängderna inte återkommit till Norrbro efter dess renovering finns ledig kapacitet där för kollektivtrafiken. Den förfulande tillfälliga bron bör därför kunna rivas och eventuellt ersättas av en elegant gång- och cykelbro efter en arkitektävling. Om Skeppsbron öppnas för biltrafik utan att frågan utretts kommer trafikvolymerna tillbaka och tillfället förlorats. Ett avlägsnande av Strömbron kan ses som ett preludium till den mer komplicerade frågan att riva Centralbron.

Lärdomar av nya broar

Under de senaste decenniernas stadsväxt har flera nya broar uppförts, exempelvis Alviksbron (invigd 2000), Allébron (invigd 2000), Sicklauddsbron (invigd 2002), Första Rinkebybron (invigd 2016), Husarviksbron (invigd 2018) och Folke Bernadottes bro (invigd 2019). Snart anländer dessutom den nya Slussenbron från fabriken i Kina. En brostrategi bör utreda vilka framgångsfaktorerna varit vid lyckade nya broar och likaledes vad som varit komplicerat och mindre lyckat i projekten. Att staden drar lärdom av dessa sentida projekt är avgörande för att lyckas väl i framtiden. Rent allmänt anser rådet att visa mycket framträdande nya broar, exempelvis guldbron vid nya Slussen ägnats för lite initierad gestaltningsdiskussion med tanke på sitt läge.

Framtida broar

Med broar över stadens vatten skapas kopplingar och nya centrala lägen. Så har staden vuxit historiskt och så kommer staden utvecklas framöver. I den sedan 2018 gällande översiktsplanen för Stockholm är ett av fyra övergripande mål att koppla samman stadens delar. Denna strategi bör ligga till grund för en kommande brostrategis framtidskapitel. Strategin bör utreda var nya kopplingar kan skapa stor nytta med förhållandevis små insatser. Där 1900-talets brobyggande koncentrerat sig på biltrafikens förutsättningar bör 2000-talets broar främst fokusera på gång- och cykeltrafik. Ett tydligt exempel på en sådan ny synaps är den aldrig utförda bron mellan Södermalm och Hammarby sjöstad. Eventuellt skulle två låga öppningsbara broar vara lämpliga mellan stadsdelarna, en från Luma och en från Henriksdalshamnen. Låga öppningsbara broar skulle också kunna koppla gående och cyklister mellan Södermalm och Lövholmen. Andra tänkbara brolägen är mellan stadsutvecklingsprojekten i Ulvsunda och Solna strand eller som ersättning av lufthängda kraftledningar som grävs ner, exempelvis mellan Nockeby och Bredäng. Ovanstående förslag ska ses som uppslag: platsers lämplighet, jämförelse med andra kopplingsmöjligheter, kollektivtrafik och båtalternativ bör givetvis utredas grundligt liksom exakta lägen.

Skönhetsrådet anser att en kommande strategi för stadens broar på nytt kan göra Stockholm ledande i brobyggande och sammanföra såväl tekniska och ekonomiska värden med sociala och estetiska.

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Inga Margareta, Varg	2019-11-19
Magnus Henrik Erkki, Nerlund	2019-11-19