

## Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2021/1698)

### Renovering av Norra Danviksbron

Genomförandebeslut

Framställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Renovering av Norra Danviksbron till en utgift om 285,0 mnkr och investeringsinkomst om 25,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2022 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.
3. Genomförandeavtal med Region Stockholm, enligt bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

Trafiknämnden föreslår att Norra Danviksbron totalrenoveras i ett samverkansprojekt med Region Stockholms trafiknämnd. I enlighet med inriktningsbeslutet ska den unika gestaltningen bevaras med hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Genom att åtgärda anläggningen kan den tekniska livslängden förnyas med ytterligare 120 år och en framtida trafikering säkras.

Trafiknämnden har bilagt förslag till genomförandeavtal och förvaltningsavtal med Region Stockholm. I de nya avtalen är fördelning 50 procent vardera av gemensamma investeringsutgifter och framtida förvaltningskostnader för den gemensamma broanläggningen. För trafiknämnden i Stockholms stad innebär det en investeringsutgift om 285 mnkr och investeringsinkomst om 25 mnkr.

Rivning av den befintliga bron planeras att kunna påbörjas som tidigast hösten 2022. Brouppbyggnaden avser att påbörjas våren 2024 och pågå till hösten 2026. Driftsättning av bron och av Saltsjöbanans trafik är planerad till november 2026.

Investeringen beräknas medföra ökade kapitalkostnader med cirka 5,6 mnkr från och med år 2027, baserat på nuvarande internränta om 0,5 procent.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* bedömer att Norra Danviksbron är en fortsatt viktig infrastrukturanläggning, som utgör en förutsättning för att Saltsjöbanan ska kunna utvecklas i takt med att behovet av kollektivtrafik i denna del av regionen förväntas öka. Behovet av en utvecklad och förbättrad spårbunden förbindelse till Slussen bedöms kvarstå även med beaktande av den beslutade utbyggnaden av tunnelbana till Nacka. Projektet bedöms bidra till uppfyllandet av kommunfullmäktiges verksamhetsområdesmål samt att de föreslagna avtalen är grundade på principen om 50/50-fördelning av såväl investeringsutgifter som framtida driftkostnader, i enlighet med den tidigare beslutade inriktningen.

## Mina synpunkter

I kommunfullmäktiges budget för 2022 framgår att Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. För att uppnå denna målsättning krävs stora investeringar i den infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Jag bedömer att Norra Danviksbron är en fortsatt viktig infrastrukturanläggning, som utgör en förutsättning för att Saltsjöbanan ska kunna utvecklas i takt med att behovet av kollektivtrafik i denna del av regionen förväntas öka. Det är också av relevans att busstrafiken återfår tillgång till Norra Danviksbron.

Norra Danviksbron är en viktig länk för att knyta ihop Nacka och Värmdö med Stockholm och bidrar till att den regelbundna arbetspendlingen mellan kommunerna och vidare mot skärgården kan ske på ett hållbart sätt avseende miljö och hälsa. Behovet av en utvecklad och förbättrad spårbunden förbindelse till Slussen bedöms kvarstå även med beaktande av den beslutade utbyggnaden av tunnelbana till Nacka. Renoveringen möjliggör en ökad turtäthet på Saltsjöbanan och förbättrar vägstandarden för busstrafiken.

Projektet genomförs tillsammans med Region Stockholm då båda parterna äger brokonstruktionen gemensamt.

Totalrenoveringen ska säkerställa en driftsäker anläggning för den framtida trafikeringen samt att bevara bronns höga kulturmiljövärde. Norra Danviksbron har ett högt kulturhistoriskt värde även internationellt då det endast finns ett mindre antal bevarade broar i världen av samma typ. Bron var en del i bygget av Hammarbyleden som ett av 1900-talets största infrastrukturprojekt. I det jättelika projektet ingick flera broar, kanaler och slussanläggningar. Ett högt bevarandevärde finns i Norra Danviksbrons placering som en port mot Saltsjön och dess karaktäristiska siluett.

De föreslagna avtalen är grundade på principen om 50/50-fördelning mellan staden och regionen av såväl investeringsutgifter som framtida driftkostnader, i enlighet med den tidigare beslutade inriktningen. Avtalen bedöms i övrigt reglera parternas mellanhavanden på ett tillfredsställande sätt, genom en tydlig nedbrytning av projektets omfattning, noggrann gränsdragning mellan parterna samt tydliga rutiner avseende ändringshantering, utgiftsökningar, riskfördelning och fakturering.

Även om de båda trafiknämndernas beslutsdokument till stora delar är likalydande finns en olikhet. I regionens beslut framgår att de ekonomiska konsekvenserna av ett antal olika risker inte täcks av riskpåslaget i projektkalkylen. Skälet är att sannolikheten för riskutfall anses låg. Dessa avvägningar är inte tydliga i underlaget för stadens beslut, eftersom att riskerna till övervägande del tillfaller regionen. Projektet behöver noggrant följas för att säkerställa att den föreslagna projektbudgeten hålls.

Jag konstaterar att trafiknämnden har planerat genomförandet så att de negativa effekterna på trafiksystemet minimeras samtidigt som ekonomisk hållbarhet säkerställs och att återstartsarbetet efter pandemin möjliggörs.

Projektet avses starta denna höst och färdigställas under 2026 med driftstart av Saltsjöbanan. Detta är i linje med slussenprojektets tidsplan och det fönster för projektgenomförande som finns vilket möjliggör ett effektivt genomförande och minimering av de negativa effekterna. För att kunna hålla sjöfarten mot Mälaren öppen är det även viktigt att samordna projektet med renoveringen av Södertälje kanal.

## Bilagor

1. Investeringskalkyl
2. Genomförandavtal
3. Förvaltningsavtal

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Renovering av Norra Danviksbron till en utgift om 285,0 mnkr och investeringsinkomst om 25,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2022 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023.
3. Genomförandeavtal med Region Stockholm, enligt bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.

Stockholm den 9 februari 2022

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Hans Altsjö*

## Remissammanställning

### Ärendet

Trafiknämnden föreslår att Norra Danviksbron totalrenoveras i ett samverkansprojekt med Region Stockholms trafiknämnd. I enlighet med inriktningsbeslutet ska den unika gestaltningen bevaras med hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Genom att åtgärda anläggningen kan den tekniska livslängden förnyas med ytterligare 120 år och en framtida trafikering säkras.

Trafiknämnden har bilagt förslag till genomförandeavtal och förvaltningsavtal med Region Stockholm. I de nya avtalen är fördelning 50 procent vardera av gemensamma investeringsutgifter och framtida förvaltningskostnader för den gemensamma broanläggningen. För trafiknämnden i Stockholms stad innebär det en investeringsutgift om 285 mnkr och investeringsinkomst om 25 mnkr.

Rivning av den befintliga bron planeras att kunna påbörjas som tidigast hösten 2022. Brouppbyggnaden avser att påbörjas våren 2024 och pågå till hösten 2026. Driftsättning av bron och av Saltsjöbanans trafik är planerad till november 2026.

Investeringen beräknas medföra ökade kapitalkostnader med cirka 5,6 mnkr från och med år 2027, baserat på nuvarande internränta om 0,5 procent.

### Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 16 december 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande för projekt Renovering av Norra Danviksbron till en investeringsutgift om 285 mnkr och investeringsinkomst om 25 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 december 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Norra Danviksbron är en öppningsbar klaffbro över Danvikskanalen samt en tillfartsbro på östra sidan av kanalen. Bron byggdes åren 1917-1922 i samband med att Hammarbyleden kom till, och förbinder stadsdelarna Södermalm och Södra Hammarbyhamnen.



*Bild 2. Farbanan på befintlig bro, Saltsjöbanans spår och ett busskörfält.*

Norra Danviksbron ägs gemensamt med Region Stockholm. Investering och förvaltning av bron fördelas med 59% för staden och 41% för region Stockholm genom trafikförvaltningen.

Både trafikkontoret inom Stockholms stad och trafikförvaltningen inom Region Stockholm leds av en trafiknämnd. Vid hänvisningar i detta tjänsteutlåtande till trafiknämnden eller nämnden avses dock enbart trafiknämnden i Stockholms stad.

Ett inriktningsbeslut för alternativet totalrenoverad bro, där den befintliga gestaltningen och funktionen bevaras, antogs i trafiknämnden i december 2019 och i kommunfullmäktige i mars 2020 dnr T2019-01868.

Trafikförvaltningen planerar parallellt med detta genomförandebeslut för ett genomförandebeslut i region Stockholms trafiknämnd under november 2021 avseende Norra Danviksbron och deras del av projektet.

#### **Befintliga avtal**

År 1916 ingick Stockholms stad och järnvägsbolaget Stockholm-Saltsjön en överenskommelse avseende en rörlig bro vid Danviken. I detta avtal fördelades investering och förvaltning av bron med 59% för staden och 41% för Järnvägsbolaget (numera SL).

Inför inriktningsbeslutet år 2018 tecknades ett samverkansavtal mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen för att driva arbetet framåt i ett gemensamt projekt.

#### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och med trafikförvaltningen. Samråd har skett med stadsledningskontoret (2021-09-24).

### *Mål och syfte*

Projektet är kopplat till Stockholms stads verksamhetsmål *Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i* samt *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet, och bidrar till att upprätthålla stadens infrastrukturens system*. En renovering av bron minskar på kort sikt behovet av underhållsarbeten och är en förutsättning för att bron ska kunna hållas öppen för trafik på längre sikt.

Följande effektmål har upprättats för projektet i det föreslagna genomförandeavtalet mellan parterna. Projektet ska

- skapa driftsäkra anläggningar.
- bygga en bro som ska vara en säker arbetsplats för drift- och underhållsarbete i bruksskedet.
- tillvarata det befintliga gestaltningsmässiga och kulturhistoriska värdet.
- utföra anläggningar som är ekonomiskt försvarbara med avseende på byggnation, drift och underhåll samt livslängd.
- minimera negativ miljöpåverkan under anläggningens livscykel.
- säkerställa en ändamålsenlig vägtrafik, järnvägstrafik för Saltsjöbanan samt sjötrafik.

Projektets syfte är att utreda och genomföra en ändamålsenlig totalrenovering av Norra Danviksbron för att säkerställa en driftsäker anläggning för den framtida trafikeringen samt att bevara kulturmiljövärdet så långt det är möjligt. Projektet syftar även till att möjliggöra en ökad turtäthet på Saltsjöbanan och att förbättra vägstandarden för busstrafiken. Kollektivtrafiken över Norra Danviksbron är en viktig länk för att tätare knyta ihop Nacka med Stockholm. En fortsatt trafikering av Norra Danviksbron bidrar även till att den regelbundna arbetspendlingen mellan kommunerna kan ske på ett hållbart sätt avseende miljö och hälsa.

#### Befintlig situation

En omfattande renovering krävs för att bron inte ska beläggas med trafikförbud. Sammantaget är det klarlagt att den befintliga bron måste åtgärdas snarast för att kunna fortsätta behålla sin funktion för trafik. Kollektivkör-fältet på bron är sedan 1:a oktober permanent avstängd.



*Bild 3. Befintlig bro, sedd norrifrån.*

### **Kulturmiljö**

För att identifiera Norra Danviksbrons kulturmiljövärden har en antikvarisk förundersökning tagits fram under 2018 (Stadsmuseet, Antikvarisk förundersökning, Rapport 145).

Norra Danviksbron och dess omgivning har som helhet mycket stora kulturhistoriska värden och ingår i två riksintressen för kulturmiljövården. Anläggningen har ett högt kulturhistoriskt värde även internationellt då det endast finns ett mindre antal bevarade broar i världen av samma typ.

Norra Danviksbron var en del i bygget av Hammarbyleden som ett av 1900-talets största infrastrukturprojekt. I det jättelika projektet ingick flera broar, kanaler och slussanläggningar. Ett högt bevarandevärde finns i Norra Danviksbrons placering som en port mot Saltsjön och dess karaktäristiska siluett.

Danviksbrons största värde ligger i den sällsynta brokonstruktionen, designad av en av de mest betydelsefulla broingenjörerna under 1900-talet, Joseph Baermann Strauss. Bron visar ingenjörskonstens framsteg under industrialismen och utvecklingen av rörliga klaffbroar. Bevarandevärdet är framförallt störst i överbyggnaden och särskilt i den bakre rörliga balanskonstruktionen samt den karaktäristiska motvikten i betong.





Bild 4. Utbyggnad av Hammarbyleden med Norra Danviksbron i bakgrunden.

### Funktion

Norra Danviksbron är en öppningsbar bro som är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro. Bron öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd över 11,8 meter. Kollektivkörfältet på Norra Danviksbron nyttjas i huvudsak av bussar mot Slussen. Siffror från 2018 visar ca 620 fordon per dag använder bronns kollektivkörfält.

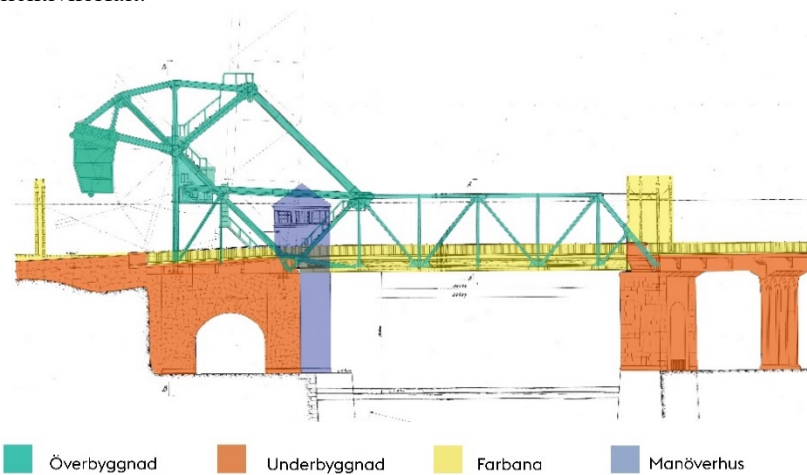


Bild 5. Från sammanställningsritning från år 1922 som kompletterats med färgmarkeringar 2018 för att visa bronns övergripande delar.

Överbyggnaden och farbanan består framförallt av stålkonstruktioner men även betongkonstruktioner. Underbyggnaden består av grundläggning och stöd för bron samt en tillfartsbro i betong. På norra sidan av brons balansstöd finns ett manöverhus som idag inte används då Norra Danviksbron idag styrs från manöverhuset vid södra bron.

#### **Miljö**

Bron saknar idag acceptabel hantering av dagvatten och vid bron finns identifierade markföroreningar. Det finns föroreningar inom spår- och vägområdet, exempelvis kreosotimpregnerade sliprar och förorenad asfalt.

#### **Förvaltning**

Den befintliga anläggningen erfordrar idag hög frekvens av drift och underhållsarbeten med anledning av den föråldrade och slitna utrustningen. Anläggningen har trånga utrymmen samt smala och oergonomiska stegar och trappor för åtkomst och passage.

#### *Åtgärdsförslag*

Kontoret föreslår att Norra Danviksbron åtgärdas och gestaltas likt befintlig anläggning i enlighet med inriktningsbeslutet. Genom att åtgärda anläggningen kan den tekniska livslängden förnyas med ytterligare 120 år och en framtida trafikering kan säkras.

#### **Funktion**

Bron planeras att utformas för att säkerställa framtida kollektivtrafik för Saltsjöbanan samt för bussar västerut. Bron utformas även för att säkerställa sjöfartens trafik genom Danvikskanalen. Bron ska efter renovering ha en segelfri höjd på 11,8 m, likt dagens segelfria höjd.

Norra Danviksbron föreslås genomgå en totalrenovering. Totalrenoveringen avser att

- befintlig gestaltning och funktion bevaras så långt det är möjligt.
- ny grundläggning anläggs och för vissa delar kompletteras befintlig grundläggning.
- östra landfästet och dess grundläggning förstärks och bevaras.
- befintliga betongkonstruktioner ersätts med nya, (eventuellt kan vissa delar förstärkas/kompletteras).
- befintliga stålkonstruktioner rivs och ersätts med nya stålkonstruktioner.
- befintliga elinstallationer rivs och ersätts med nya elinstallationer.
- profil och planläge för busskörältet justeras för att anpassas till dagens krav.
- bron kompletteras med ett dagvattensystem anpassat till dagens krav.
- delar av manövertornet renoveras och vissa delar rivs och ersätts med ett nytt.

## **Miljö**

Projektet har utrett olika miljöaspekter och åtgärdsförslaget verkar främst för förbättrad miljö avseende hanteringen av dagvatten. Dagvatten planeras att hanteras via en reningsanläggning i enlighet med Stockholms stads dagvattenstrategi.

Buller- och vibrationsutredning visar att åtgärdsförslaget för Norra Danviksbron inte påverkar bullersituationen negativt.

## **Förvaltning**

Risker i den befintliga anläggningen har identifierats för förvaltning av anläggningen samt för arbetsmiljön vid drift- och underhållsarbeten. I åtgärdsförslaget är planen att åtgärda och minimera arbetsmiljöriskerna och skapa en driftsäker anläggning jämfört med dagens bro.

## **Organisation**

Samverkan med trafikförvaltningen har sedan samverkansavtalet tecknades 2018 fungerat mycket väl för projektet. Det finns en gemensam styrgrupp med representanter från respektive part och projektet är bemannat med en projektledare från respektive part. Organisationerna arbetar nära varandra med en gemensam projektorganisation, projektplan, kommunikationsplan och gemensamma mål.

## **Kommande avtal**

Förslag till ett genomförandeavtal och ett förvaltningsavtal har nu tagits fram för att reglera det fortsatta samarbetet med att totalrenovera och förvalta Norra Danviksbron. Genomförandeavtalet, se bilaga 2, träder i kraft i samband med att föreliggande genomförandebeslut antas. Förvaltningsavtal kommer att tecknas i samband med driftsättning av bron och kommer i huvudsak utformas enligt bilagt förslag till förvaltningsavtalet, bilaga 3.

Genomförandeavtalet innebär att investerings- och förvaltningsansvaret förändras mellan parterna samt att trafikförvaltningen ges byggansvaret i det fortsatta arbetet. Ny föreslagen fördelning är 50 procent vardera av investeringsutgifter och framtida förvaltningskostnader för den gemensamma broanläggningen. Ansvarsfördelning i förvaltningsskedet framgår av gränsdragningslista i förvaltningsavtalet, se bilaga 3.

## **Genomförande**

Entreprenaderna i projektet avses att genomföras som utförandeentreprenader med en förberedande entreprenad avseende rivning och en huvudentreprenad avseende uppbyggnaden av bron. I valet av entreprenadform och antal entreprenader har kostnad, tid och risk noggrant vägts in.

## **Beroenden till andra projekt**

Utöver de projekt som beskrivs nedan bedöms inte renoveringen av Norra Danviksbron ha nämnvärd påverkan på pågående och kommande projektet i närområdet.

Program Saltsjöbanan är trafikförvaltningens samlade projekt för att rusta upp och möjliggöra en ökad turtäthet för Saltsjöbanan mellan Stockholm och Nacka. Renoveringen av Norra Danviksbron är en viktig del för att kunna genomföra upprustningen.

Trafikverket bygger om Södertälje sluss och Södertälje kanal i samarbete med Sjöfartsverket. Arbetena planeras pågå under samma tidsperiod som arbetena för Norra Danviksbron. Under genomförandet kommer båda projekten vara i behov av avstängningar som påverkar sjöfartens framkomlighet. Dessa avstängningar måste samordnas så att de inte sker samtidigt.

#### *Avvägningar*

De avvägningar som projektet har stått inför under planeringsfasen har i första hand varit tekniska, kulturmiljömässiga, ekonomiska. Projektet har även beaktat stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Projektet har utrett möjligheten att spara delar av befintligt stål- och betongmaterial i anläggningen för att minimera påverkan på kulturmiljön och ur ett miljöperspektiv spara på resurser. Vissa delar av betongkonstruktionen är i bra skick och kommer att kunna sparas.

Ett utredningsarbete för att förbättra den befintliga gång- och cykelsituationen mellan korsningen Henriksdal och Södra Danviksbron pågår i ett annat projekt inom trafikkontoret och berör inte Norra Danviksbron.

Projekteringsval kopplat till minskade förvaltningskostnader eller investeringskostnader har prioriterats.

#### *Konsekvenser*

Nedan beskrivs konsekvenserna för respektive trafikslag samt övriga berörda områden.

##### **Framkomlighet för gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykeltrafiken (GC-trafik) över Danvikskanalen påverkas inte då den går på södra bron. Under bron finns passager för GC-trafik på östra respektive västra sidan.

Viss påverkan på framkomligheten under bron kommer ske under genomförandet. Passagera planeras att bli mer tillgängliga och trygga för alla då åtgärderna är genomförda.

##### **Framkomlighet för fordonstrafik**

Den stora förbättringen för fordonstrafiken är en förbättrad vägstandard och att körfältets funktion säkerställs.

Norra Danviksbron har de senaste åren varit avstängd vid flera tillfällen och sedan 1:a oktober är kollektivkörfältet permanent avstängd. Kontoret har inte påvisat några stora trafikkonsekvenser under dessa trafikavstängningar. Enbart mindre påverkan på framkomligheten under byggtiden förväntas. Kontoret planerar för att kunna utföra vissa trimningsåtgärder vid Henriksdals trafikplats för att förbättra situationen om det skulle uppstå att bussar har svårt att ta sig ut från stationen i Henriksdal till Södra Danviksbron.

##### **Framkomlighet för spårtrafik**

Spårtrafiken kommer att få en ökad framkomlighet när anläggningen är färdigställd. Bron blir driftsäkrare efter att åtgärderna är genomförda och när Saltsjöbanan är rustad möjliggörs en ökad turtäthet för spårtrafiken.

Förutsättningen för planeringen är att genomförandet sker under tiden Slussen byggs om och framkomligheten för spårtrafik påverkas därför inte under genomförandet.

#### **Framkomlighet för sjötrafik**

Sjötrafikens framkomlighet får vissa förbättringar när åtgärderna är genomförda genom färre avstängningar för drift- och underhållsarbeten på bron.

Sjöfarten genom Danvikskanalen kommer att påverkas vid vissa arbetsmoment under byggtiden då inskränkningar i kanalens bredd kommer att ske för att kunna utföra arbeten samt att det vid vissa arbetsmoment kommer att krävas totalavstängning av kanalen. Dialog med Sjöfartsverket sker för att hantera och minimera påverkan på framkomligheten mellan Mälaren och Östersjön samt för att förbereda kommunikationen med berörda under byggtiden.

#### **Miljö**

De miljömässiga konsekvenserna under genomförandet berör sedvanlig förbrukning av energi och material vid genomförandet. På anläggningen och inom markområdet finns det föroreningar som kommer att hanteras enligt gängse lagar och rutiner.

Under genomförandet kommer arbete vid vatten i Danvikskanalen att krävas. Projektet har utrett frågan och kommit fram till att det inte krävs en tillståndsansökan avseende vattenverksamhet.

#### **Kulturmiljö**

En stor del av Norra Danviksbrons konstruktion har uppnått sin tekniska livslängd och måste därför rivas. Detta får konsekvenser för kulturmiljön men genom att bevara brons grundläggande funktion och gestaltning så lika dagens anläggning som möjligt kan de övergripande kulturhistoriska värdena bibehållas.

Projektet har haft en kontinuerlig dialog med Stadsmuseet som bedömer att förslaget i huvudsak är möjligt att genomföra utan att brons övergripande drag går förlorade.

#### **Trygghet och jämställdhet**

Trygghetsperspektivet är prioriterat i Stockholm Stad. Passager under bron för båttrafik, gång- och cykeltrafik ska vara säkra samt tillgängliga och attraktiva för alla. Under genomförandet säkerställs att framkomligheten och trafiksäkerheten inte systematiskt missgynnar något av könen.

De föreslagna åtgärderna kommer att analyseras med avseende på tillgänglighet. Inom staden är tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning ett prioriterat område.

#### *Tidplan*

Projektets tidplan redovisas övergripande i nedanstående tabell:

<b>Aktivitet</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Genomföra ndebeslut (TN och KF)						

Projektering						
Upphandling (entreprenaderna)						
Entreprenad (rivning)						
Entreprenad (bro)						
Driftsättning						

Projektering har pågått under 2021 och en systemhandling har färdigställts under hösten 2021. Detaljprojektering är planerad att genomföras i nästa skede med start 2022 till hösten 2023.

Upphandling av entreprenör för huvudentreprenaden avses att utföras under hösten 2023 till våren 2024. Entreprenadarbetena är planerade att delas upp i en förberedande entreprenad för rivning som tidigast påbörjas hösten 2022, samt en huvudentreprenad för brouppbyggnaden som avses att påbörjas våren 2024 och pågå till hösten 2026. Driftsättning av bron och av Saltsjöbanans trafik är planerad till november 2026. Tidplanen förskjuts med drygt 10 månader jämfört med tidplanen vid inriktningsbeslutet.

#### Ekonomi

Den totala investeringsutgiften för båda parter för renoveringen av bron beräknas till 510 mnkr, inkl. indexpåslag och partspecifika delar. Nämndens bruttoutgift är 285 mnkr då trafiknämnden har inkomster på 25 mnkr mot trafikförvaltningen för projekteringskostnader. Stockholms stads del är 260 mnkr och region Stockholms del är 250 mnkr. I inriktningsbeslutet uppskattades projektets totala nettoutgift för det föreslagna alternativet totalrenoverad bro till 450 mnkr.

Enligt nuvarande förslag till avtal kommer varje part faktureras för sin andel av projektets utgifter av den andra parten. Nämndens totala utgifter och inkomster för projektet är därför i det föreslagna genomförandebeslutet lägre än vad som redovisades i inriktningsbeslutet. Trafiknämndens nettoutgift beräknas dock fortfarande vara 260 mnkr.

Enligt nuvarande förslag till genomförandeavtal ska utgifter för den gemensamma broanläggningen fördelas 50/50 mellan parterna. I föregående version av avtalet finansierade staden 59 % av projektet.

Projektets utgiftsram i inriktningsbeslutet var satt till 44 mnkr med en inkomst om 20 mnkr. Projektet har till dags dato totalt ca 34 mnkr i upparbetade utgifter. Projektet har även haft inkomster från trafikförvaltningen om totalt 9 mnkr.

Trafiknämndens utgifter och inkomster är fördelade enligt nedanstående tabell.

	<b>Tidigare nedlagt  (mnkr)</b>	<b>Beräk nade kommand e utgifter  (mnkr)</b>	<b>Totalt  (mnkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	26	15	41
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	8	48	56
Entreprenad		116	116
Index		22	22
<b>Gemensamma utgifter (50/50)</b>	<b>34</b>	<b>202</b>	<b>235</b>
Väganläggningen		11	11
Ställverk och trafikavstängning		20	20
Extra utgift - projektering		15	15
Index		4	4
<b>Övriga utgifter</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
<b>Summa utgifter</b>	<b>34</b>	<b>252</b>	<b>285</b>
Extra inkomst - projektering	-2	-15	-17
Inkomster från trafikförvaltningen	-7		-7
Index		-1	-1
<b>Summa inkomster</b>	<b>-9</b>	<b>-18</b>	<b>-25</b>
<b>Netto</b>	<b>25</b>	<b>233</b>	<b>260</b>

#### **Kommentarer**

Projektets produktionskalkyl har ökat efter kalkylen från inriktningsbeslutet. Eftersom trafiknämndens andel av de gemensamma utgifterna för projektets brodel minskat i nuvarande förslag till genomförandeavtal beräknas nämndens nettoutgift för projektet fortfarande till 260 mnkr.

Utöver de gemensamma utgifterna för brodelen har nämnden även egna utgifter för åtgärder på väganläggningen, trafikavstängningar och upprustning av ett ställverk.

Möjlighet till medfinansiering genom stadsmiljöbidrag har utretts i enlighet med inriktningsbeslutet som antogs under 2019. Denna utredning har utvisat att renoveringen av Norra Danviksbron inte uppfyller de kriterier som krävs för ett stadsmiljöbidrag.

Projektets budget är inrymd inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

#### **Driftkostnader**

Dagens anläggning innebär för nämnden en årlig drift- och underhållskostnad om ca 500 tkr.

Under de första 20 åren efter renoveringen av broanläggningen beräknas underhållskostnaderna (i 2021 års prisnivå) att minska. Kontoret bedömer att en minskning om ca 25%, dvs. med ca 125 tkr per år, är en realistisk ambition.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 5,6 mnkr från och med år 2027.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 203,9 mnkr.

#### *Risk/Osäkerhet*

Projektet arbetar systematiskt med osäkerheter och att identifiera och hantera risker. För risker som hittills har identifierats har åtgärder tagits fram för att minimera dessa.

Projektet arbetar löpande med att hantera och minimera risker och ser i dagsläget tre större risker.

- Risk avseende att materialkostnader och dess leveranser påverkar projektet. Norra Danviksbron är beroende av stål- och betongmaterial och tillverkning av stålkonstruktioner är tidskrävande och beroende av tillgången på material. Risken hanteras genom att ta höjd i kalkylen för ökade materialkostnader och genom kontakt med stålverkstäder och leverantörer gällande leveranstider på material.
- Risk för att produktionen inte kan utföras under önskad tidsperiod på grund av att framkomligheten för sjöfarten är prioriterad vilket medför risk för försening. Ombyggnation av Södertälje sluss planeras att pågå samtidigt och avstängning av sjöfarten får inte utföras samtidigt. Risken har hanterats genom tidig kontakt och dialog med projekt Södertälje sluss.
- Risk avseende projektorganisation och rätt kompetenser. Arbetet har och kommer att vara intensivt på grund av den korta genomförandefasen. Risk finns att arbetsbelastningen blir för stor för projektorganisationen vilket kan leda till ohälsa för nyckelpersoner och medföra förseningar. Projektet hanterar denna risk genom detaljerad rollbeskrivning med prognostiserade timmar för respektive roll.

#### *Kommunikation*



För att säkerställa förståelse och acceptans för projektet kommer information om projektet kommuniceras via:

- Fortsatt dialog med prioriterade intressenter (Stadsmuseet, Sjöfartsverket, Stockholm hamnar, Nacka kommun och Trafikverket).
- Kommunikation i enlighet med projektets kommunikationsplan och rutiner.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2022 framgår att Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. För att uppnå denna målsättning krävs stora investeringar i den infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Stadsledningskontoret bedömer att Norra Danviksbron är en fortsatt viktig infrastrukturanläggning, som utgör en förutsättning för att Saltsjöbanan ska kunna utvecklas i takt med att behovet av kollektivtrafik i denna del av regionen förväntas öka. Behovet av en utvecklad och förbättrad spårbunden förbindelse till Slussen bedöms kvarstå även med beaktande av den beslutade utbyggnaden av tunnelbana till Nacka. Projektet bedöms bidra till uppfyllandet av kommunfullmäktiges verksamhetsområdesmål.

Enligt investeringsstrategin, senast fastställd i budget för 2022, ska utrymme för ersättningsinvesteringar reserveras i investeringsplanen för att möta de behov som finns för att säkerställa värdet av de befintliga anläggningstillgångarna.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden genom god planering har säkerställt utrymme i investeringsplanen för renoveringen av Norra Danviksbron.

Stadsledningskontoret erfar att Region Stockholms trafiknämnd den 14 december 2021 fattade ett i allt väsentligt likalydande genomförandebeslut avseende deras del av renoveringen av Norra Danviksbron, inklusive genomförande- och förvaltningsavtal. Detta beslut är ett grundvillkor för kommunfullmäktiges godkännande av trafiknämndens framställan. Beslutet i Region Stockholms trafiknämnd innebar samtidigt en bekräftelse att projektets nya tidplan bygger på en senareläggning av Saltsjöbanans trafikering till Slussen. Det kan konstateras att det inte krävs ett bekräftande beslut av regionfullmäktige.

Stadsledningskontoret konstaterar att de föreslagna avtalen är grundade på principen om 50/50-fördelning av såväl investeringsutgifter som framtida driftkostnader, i enlighet med den tidigare beslutade inriktningen. Avtalen bedöms i övrigt reglera parternas mellanhavanden på ett tillfredsställande sätt, genom en tydlig nedbrytning av projektets omfattning, noggrann gränsdragning mellan parterna samt tydliga rutiner avseende ändringshantering, utgiftsökningar, riskfördelning och fakturering.

Även om de båda trafiknämndernas beslutsdokument till stora delar är likalydande finns en olikhet som stadsledningskontoret anser värt att lyfta. I beslutet som har fattats av regionens trafiknämnd framgår att de ekonomiska konsekvenserna av ett antal olika risker inte täcks av riskpåslaget i projektkalkylen. Skälet är att sannolikheten för riskutfall anses låg. Risker för försening i projektet bedöms dock ligga på 30-50 procent, med en bedömd tillkommande utgift om upp till 60 mnkr. Dessa avvägningar är inte tydliga i underlaget för stadens trafiknämnds beslut, men enligt uppgift från trafikkontoret kommer dessa till övervägande del drabba regionen (för ersättningstrafik). Stadsledningskontoret förutsätter att riskpåslaget är tillräckligt i trafiknämndens föreslagna projektbudget.

Stadsledningskontoret konstaterar att i enlighet med kommunfullmäktiges budget för 2022 ska nämnden i genomförandet av stora infrastrukturprojekt planera så att de negativa effekterna på trafiksystemet minimeras samtidigt som ekonomisk hållbarhet säkerställs och att återstartsarbetet efter pandemin möjliggörs. Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden tar höjd för detta i genomförandet av projektet.

Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämnden på ett godtagbart sätt har redovisat konsekvenserna för framkomligheten för väg- och sjötrafik.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige medger trafiknämnden att genomföra projekt Renovering av Norra Danviksbron till en utgift om 285,0 mnkr och med en inkomst om 25,0 mnkr. Utgifterna för 2022 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2023. Kontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige beslutar att genomförandeavtal med Region Stockholm, enligt bilaga 1, godkänns.