

Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2019/1969)

Renovering av Norra Danviksbron

Inriktningsbeslut

Framställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktningen för projekt Renovering av Norra Danviksbron godkänns.
2. Trafiknämnden medges rätt att fortsätta planera förutsättningarna för projekt Renovering av Norra Danviksbron till en investeringsutgift om 44,0 mnkr och investeringsinkomst om 20,0 mnkr som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
3. Utgifterna ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Norra Danviksbron ägs och förvaltas gemensamt av Stockholms stad och Region Stockholm. Stockholms stad äger 59 procent och regionen 41 procent. Brons konstruktioner är uttjänta och måste åtgärdas. Förutsättningen för genomförandet av åtgärderna är att de ska ske under tiden som Slussen och Saltsjöbanan byggs om, det vill säga att de ska vara avslutade senast 2025.

Trafiknämnden beslutade den 12 december 2019 att godkänna ett förslag till inriktning för projekt Renovering av Norra Danviksbron, som innebär en totalrenovering av den befintliga bron. Den totala investeringsutgiften beräknas uppgå till cirka 450 mnkr, varav Region Stockholms andel uppgår till cirka 190 mnkr enligt nuvarande avtal. Parterna har påbörjat arbetet med att upprätta förslag till genomförandavtal samt drift- och underhållsavtal för bron. Fördelningen av utgifterna för totalrenoveringen av bron ska preciseras i

genomförandeavtalet. Utgångspunkten för båda parter i förhandlingen är att projektet ska drivas gemensamt och att de framtida gemensamma utgifterna ska fördelas 50/50.

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. Stadsledningskontoret ställer sig positivt till det alternativ som trafiknämnden föreslår.

Mina synpunkter

Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. För att uppnå detta krävs stora investeringar i den infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen.

Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad väg- och järnvägsbro över Danvikskanalen. Bron som är öppningsbar byggdes mellan åren 1917-1922 och trafikeras idag av Saltsjöbanan och har ett körfält för buss och taxi från Nacka och Värmdö.

Staden och Region Stockholm bedömer att Norra Danviksbron är en 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 från T-Centralen.

Planerna på någon form av renovering eller utbyte av Norra Danviksbron har funnits länge och trafiknämnden har reserverat utrymme i sin långsiktiga investeringsplan. Projektet har haft en kontinuerlig dialog och stöd av Stadsmuseet som har utfört en antikvarisk förundersökning på uppdrag av trafikkontoret för att identifiera och dokumentera bronns kulturhistoriska värden.

Jag ställer mig positiv till alternativet *Totalrenoverad bro*, som visserligen innebär en högre utgift än för en ny bro, men som innebär lägre tekniska risker under byggtiden och större sannolikhet för att projektet kan genomföras inom

den tidsram som finns när Slussen och Saltsjöbanan byggs om. Med detta alternativ kan också det kulturhistoriska värdet bevaras.

Planeringen för renovering av bron förutsätter samverkan med Region Stockholm. Trafiknämnden i Region Stockholm beslutade den 17 december 2019 om ett förnyat inriktningsbeslut avseende Norra Danviksbron, vars innebörd i allt väsentligt överensstämmer med vad som framgår av trafiknämnden i Stockholms stads beslut.

Fortsatt planering och samordning med andra parter och andra trafikstörande projekt kommer att vara av central betydelse för projektets genomförande. Trafiknämnden ska i det fortsatta arbetet lägga stor vikt vid att minimera påverkan på framkomligheten såväl över bron som sjötrafiken under bron och att nämnden i samband med genomförandebeslutet redovisar omfattning av trafikpåverkan, vilka överväganden som gjorts och vilka förebyggande åtgärder som har vidtagits eller kommer att vidtas. Eftersom tidsfönstret för projektet är helt avgörande kan det innebära att andra närliggande och trafikstörande, men inte lika tidskritiska, projekt senareläggs. Jag stödjer även inriktningen mot att regionens ägarandel i bron ökar.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Investeringskalkyl
3. Underlag för inriktningsbeslut

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi anser att det är mycket positivt att trafikkontoret och trafikförvaltningen har vägt in kulturvärdena och kommit fram till lösningen med totalrenoveringen av Norra Danviksbron. Just dessa kulturvärden gör att vi vill se en utredning om bron kan bli ett byggnadsminnesmärke. Bron är unik i sitt slag i Europa, sånär som på en annan bro som redan blivit byggnadsminnesmärkt.

Vi önskar att möjligheterna att förbättra för gående och cyklister i anslutningarna till bron ska fortsätta att utredas, även om det innebär ökande kostnader. Det vore olyckligt att inte ta den chans som en ombyggnad innebär att även bredda den nu kraftigt underdimensionerade g/c-passagen efter bron i riktning mot Nacka.

Bron är en viktig förbindelse mellan Stockholm och Nacka. Därför är det viktigt att framkomligheten för gång- cykel- och kollektivtrafiken under byggtiden säkras. Om det finns behov av prioriteringar bör de göras utifrån framkomlighetsstrategins principer. Vi ser gärna även en analys om påverkan på sjötrafiken under byggandet.

Därför vill vi att dessa frågor är utredda när vi är framme vid genomförandebeslutet. Därutöver vill vi framföra ett önskemål om en skyndsam beredning så att arbetet kan utföras som planerat under den pågående avstängningen av Saltsjöbanan som sker på grund av Slussenprojektet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktningen för projekt Renovering av Norra Danviksbron godkänns.
2. Trafiknämnden medges rätt att fortsätta planera förutsättningarna för projekt Renovering av Norra Danviksbron till en investeringsutgift om 44,0 mnkr och investeringsinkomst om 20,0 mnkr som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
3. Utgifterna ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Stockholm den 19 februari 2020

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Mats Larsson

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Norra Danviksbron ägs och förvaltas gemensamt av Stockholms stad och Region Stockholm. Stockholms stad äger 59 procent och regionen 41 procent. Brons konstruktioner är uttjänta och måste åtgärdas. Förutsättningen för genomförandet av åtgärderna är att de ska ske under tiden som Slussen och Saltsjöbanan byggs om, det vill säga att de ska vara avslutade senast 2025.

Trafiknämnden beslutade den 12 december 2019 att godkänna ett förslag till inriktning för projekt Renovering av Norra Danviksbron, som innebär en totalrenovering av den befintliga bron. Den totala investeringsutgiften beräknas uppgå till cirka 450 mnkr, varav Region Stockholms andel uppgår till cirka 190 mnkr enligt nuvarande avtal. Parterna har påbörjat arbetet med att upprätta förslag till genomförandeavtal samt drift- och underhållsavtal för bron. Fördelningen av utgifterna för totalrenoveringen av bron ska preciseras i genomförandeavtalet. Utgångspunkten för båda parter i förhandlingen är att projektet ska drivas gemensamt och att de framtida gemensamma utgifterna ska fördelas 50/50.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2019 följande.

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt renovering av Norra Danviksbron till en investeringsutgift om 44 mnkr och investeringsinkomst om 20 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till inriktning och att trafiknämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt renovering av Norra Danviksbron till en investeringsutgift om 44 mnkr och investeringsinkomst om 20 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Mustonen m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) som instämmer i särskilt uttalande från Maria Mustonen m.fl. (V).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 november 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad väg- och järnvägsbro över Danvikskanalen. Bron byggdes mellan åren 1917-1922 och trafikeras idag av Saltsjöbanan och har ett körfält för buss och taxi från Nacka och Värmdö. Bron är öppningsbar och den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd över tolv meter. I dagsläget förvaltas bron gemensamt av Stockholms stad genom trafiknämnden med 59 % och Region Stockholm genom trafikförvaltningen (tidigare Stockholms läns landsting) med 41 %.

Befintlig bro har i tidigare utredningar dömts ut då den har uppnått sin tekniska livslängd. Konstruktionerna är uttjänta och den senaste utredningen från 2014 visar att bron måste åtgärdas för att kunna behålla sin funktion för trafik. Ett utredningsbeslut för projektet fattades i trafiknämnden i september 2015 där kontoret fick i uppdrag att utreda och planera för en ny bro. Under utredningen framkom det att en ny bro skulle medföra stora tekniska risker för Södra Danviksbron och en hög investeringsutgift samt att en ny bro skulle få stor negativ påverkan på kulturmiljön och de utpekade riksintressena ”Nacka-Norra Boo-Vaxholm-Oxdjupet-Lindalssundet” och ”Stockholms innerstad med Djurgården” som bron ingår i. Ett reviderat utredningsbeslut fattades av trafiknämnden i december 2017 med målsättningen att utreda ytterligare alternativ för åtgärder på bron som skulle kunna minska de tekniska riskerna, investeringsutgiften samt hitta en lösning där gestaltning och kulturmiljö är förankrad och tillgodosedd.

Befintliga avtal

År 1916 ingick Stockholms stad och järnvägsbolaget Stockholm-Saltsjön en överenskommelse avseende en rörlig bro vid Danviken, vilket är det avtal som legat till grund för ägande och förvaltning av bron till dagens datum.

År 2018 tecknades ett samverkansavtal mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen i syfte att i ett gemensamt projekt renovera eller byta ut den befintliga Norra Danviksbron. Samverkansavtalet förtydligar parternas ansvar för projektets framdrift till dess att parterna tecknat ett genomförandeavtal.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret och med trafikförvaltningen. Samråd har skett med Stadsledningskontoret. En dialog avseende påverkan, eventuella konsekvenser och framtida samplanering har utförts med Nacka Kommun (trafikenheten), Stadsmuseet, Sjöfartsverket, Stockholms hamnar samt Länsstyrelsen.

Parallellt med detta inriktningsbeslut planerar trafikförvaltningen ett förnyat inriktningsbeslut avseende Norra Danviksbron för deras del av projektet. Trafikförvaltningen planerar att tjänsteutlåtandet hanteras vid regionens trafiknämnds sammanträde i november 2019.

Mål och syfte

Renoveringen av Norra Danviksbron kopplar främst till KF:s inriktningsmål, ”En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt” samt nämndmålet ”Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet”. Projektets syfte är att säkerställa framtida trafikering av Norra Danviksbron, möjliggöra för en ökad turtäthet på Saltsjöbanan vilket är en viktig del

för att tätare knyta ihop Nacka med Stockholm. En fortsatt trafikering på Norra Danviksbron bidrar även till att den regelbundna arbetspendlingen mellan kommunerna kan ske på ett hållbart sätt avseende miljö och hälsa.

Analys och konsekvenser

Sedan det reviderade utredningsbeslutet togs har fördjupade utredningar och jämförelser utförts på flera olika alternativ. Följande aspekter har beaktats:

- Livslängd och framtida trafikering
- Drift- och underhållsaspekter samt arbetsmiljö under drifttid
- En ekonomisk hållbar lösning
- Hållbarhetsaspekter, kultur- och miljöaspekter
- Tidsaspekter för genomförandet (plan- och tillståndsprocesser m.m.)

Inledningsvis jämfördes två alternativ mot varandra: "*Renovering av befintlig bro*" och "*Ny bro*" varav kontoret föreslog alternativet *Ny bro*. Under projektets utredning och dialog framkom dock att fler alternativ behövde studeras och värderas. Mot bakgrund av detta växte alternativet "*Totalrenoverad bro*" fram.

Alternativet *Renovering av befintlig bro*, bygger på att restaurera bron och att behålla de befintliga materialen och byggmetoderna. Fördelen är att det kulturhistoriska värdet bevaras och det blir marginell påverkan på riksintressena för kulturmiljövården. Alternativet har dock visat sig alltför komplicerat eftersom den befintliga bron är i ett så pass dåligt skick att en restaurering inte längre är möjlig om nuvarande trafikfunktion ska kunna bibehållas.

Alternativet innehåller många osäkerheter avseende tid och kostnad. Det går inte heller att uppfylla dagens krav avseende driftsäkerhet eller arbetsmiljö samt att livslängden efter renoveringen av bron beräknas maximalt kunna bli 30 år. Alternativet skapar även begränsningar för en framtida utveckling av Saltsjöbanan och för utbyggnaden av kollektivtrafiken. Trafikkontoret rekommenderar inte detta förslag.



Bild 1. Befintlig bro/utseende efter Totalrenoverad bro.

Alternativet *Ny bro*, innebär att befintlig bro rivs och en ny bro med föreslagen gestaltning i utredningsbeslutet anläggs (bild 2).

Förslaget bestod kortfattat av att den fackverkskonstruktion och överliggande motvikt som finns på nuvarande bro flyttas in i Danviksberget bakom det västra

landfästet.

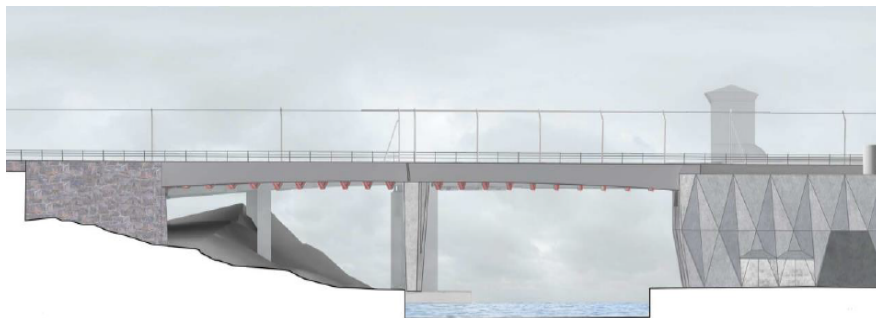


Bild 2. Skiss på alternativet ny bro.

En ny bro kan möta fler krav, framförallt avseende driftsäkerhet och arbetsmiljö samt att bron blir flexiblare för framtida trafikering. Livslängden för en ny bro blir 60 år.

En ny bro påverkar framförallt det kulturhistoriska värdet och riksintressena för kulturmiljövården negativt. Aktuella riksintressen enligt miljöbalken är "Nacka-Norra Boo-Vaxholm-Oxdjupet-Lindalssundet" och "Stockholms innerstad med Djurgården". Alternativet innehåller flera tekniska och planmässiga risker som är svåra att kalkylera och tidsätta. Framförallt finns stora tekniska risker som gör att Södra Danviksbron och dess trafik kan påverkas vilket i sin tur medför att projektets tid och kostnad påverkas. Förslaget med ny bro innebär förändringar i utformningen jämfört med dagens situation. Det är mycket osäkert om dessa förändringar kan genomföras utan att en järnvägsplan behöver tas fram. Att ta fram en järnvägsplan innebär en tidsrisk som kan medföra att det blir svårt att genomföra projektet inom den tidsram som finns. Trafikkontoret rekommenderar inte detta förslag.

Alternativ *Renovering av befintlig bro* och *Ny bro* redovisas utförligt i bilaga 2.

I slutet av utredningen genomfördes inledande dialog med flera intressenter för att informera och samla in synpunkter avseende utredda alternativ (*Renovering av befintlig bro och Ny bro*). Under tiden då dialog utfördes utformades ytterligare ett alternativ som fick namnet *Totalrenoverad bro*.

Alternativet *Totalrenoverad bro* innebär att befintligt material som är skadat (stål och betong) byts ut till nytt material. Moderna byggmetoder används som utformas i överensstämmelse med bronns befintliga utseende och karaktär samtidigt som den befintliga gestaltningen kvarstår. Bedömningen är att en stor del av det konstruktionstekniska materialet måste ersättas/bytas ut. Omfattning kommer att utredas mer i detalj i kommande projektering.

Målsättningen är att bron så långt det är möjligt får behålla sina utpekade värdebärande karaktärsdrag. Vid detta alternativ finns möjlighet att nå de tekniska fördelarna samt en livslängd som en modern ny bro på 60 år. Alternativet bevarar även det kulturhistoriska värdet samt att det blir en marginell påverkan på riksintressena för kulturmiljövården.

För att kunna jämföra och bedöma alternativet har ett par översiktliga utredningar tagits fram. Utredningarna visar att alternativet är möjligt att genomföra ur ett tekniskt perspektiv.

Trafikkontoret och trafikförvaltningen anser att det alternativ som bäst uppfyller kraven är *Totalreoverad bro*. Alternativet är det förslag till lösning som rekommenderas för att åtgärda bron och behålla den befintliga gestaltningen och sina utpekade värdebärande karaktärsdrag. Jämfört med alternativet *Ny bro* kommer de samhällsekonomiska konsekvenserna, på grund av de stora tekniska riskerna under byggtiden, även vara lägre för detta alternativ. Trafikkontoret rekommenderar detta förslag.

Kommunikation

Stadsmuseet

Projektet har haft en kontinuerlig dialog och stöd av Stadsmuseet sedan våren 2018 och har träffat dem vid flera tillfällen för att diskutera hanteringen av Norra Danviksbron och dess kulturvärden. Stadsmuseet har utfört en antikvarisk förundersökning på uppdrag av trafikkontoret för att identifiera och dokumentera bronns kulturhistoriska värden och förundersökningen sammanfattas i bilaga 2.

Under våren 2019 genomfördes en dialog för att diskutera och jämföra alternativen *Renovering av befintlig bro* och *Ny bro*. Stadsmuseet hade synpunkter på vilket alternativ trafikkontoret då rekommenderade att gå vidare med. Stadsmuseet ansåg inte att alternativet *Ny bro* var ett bra förslag. De påtalade att alternativet *Renovering av befintlig bro* hade flera värden som inte fanns med och var upptagna i jämförelsen. Som exempel kan nämnas rekreativvärde samt värdet för stadsbilden att bevara formen på bron. Stadsmuseet ansåg bland annat att brons överbyggnad i stål är av stort intresse och har ett värde att bevara. Stadsmuseet framförde att de har förståelse om det krävs att material/delar av bron måste bytas, men att gestaltningen och formen på bron bör bevaras på grund av det stora kulturhistoriska värdet.

Trafikkontoret och trafikförvaltningens kommentarer:

Projektet har efter den inledande dialogen presenterat och diskuterat det nya alternativet, *Totalreoverad bro*. Stadsmuseet anser att alternativet är en bra lösning som bevarar kulturvärdet.

Projektet har kontinuerlig kontakt med stadsmuseet och planerar även att ha det framöver för att utreda bevarande av detaljer och motivera utbyte av delar i anläggningen samt bedöma konsekvenser av olika alternativ.

Länsstyrelsen

Inget formellt samråd har genomförts men trafikkontoret har tillsammans med trafikförvaltningen träffat och haft en dialog med Länsstyrelsen under våren 2019. Länsstyrelsen bevakar riksintressena avseende kulturmiljövärden och kommenterade att de vill bevakna ärendet. Länsstyrelsen ser gärna att projektet tar fram en järnvägsplan, vilket medför att de kan medverka i en samrådsprocess avseende gestaltningen för bron.

Trafikkontoret och trafikförvaltningens kommentarer:

För befintlig bro finns ingen järnvägsplan och Norra Danviksbron ligger inom detaljplanerat område. En ny järnvägsplan krävs inte vid underhåll av befintlig infrastruktur och mot bakgrund av detta planerar inte projektet att ta fram en järnvägsplan. Alternativet *Totalreoverad bro* planeras att rymmas inom befintliga detaljplaner. Projektet har informerat Länsstyrelsen att en kontinuerlig kontakt hålls

med stadsmuseet avseende lokala kulturmiljöfrågor samt att trafikkontoret och trafikförvaltningen gärna informerar Länsstyrelsen framöver.

Sjöfartsverket

Samråd genomfördes under januari 2019. Sjöfartsverket lämnade inga synpunkter avseende val av alternativ men de önskar en fortsatt dialog och kommer att inkomma med krav på framkomlighet och inskränkningar i kanalen inför och under genomförandeskedet.

Trafikkontoret och trafikförvaltningens kommentarer:

Projektet och Sjöfartsverket planerar för fortsatt dialog under kommande skede av projektets planering.

Stockholms Hamnar

Samråd genomfördes i januari 2019. Stockholms Hamnar hade inga synpunkter på val av alternativ, men om en befintlig kajanläggning kan komma att påverkas under genomförandet vill Stockholms Hamnar granska handlingarna.

Trafikkontoret och trafikförvaltningens kommentarer:

Projektet och Stockholms Hamnar planerar för fortsatt dialog vid behov under kommande skede av projektets planering.

Nacka kommun

Samråd genomfördes under våren 2019. Nacka kommun lämnade inga synpunkter på val av alternativ, men ser fram emot en fortsatt god dialog och information i kommande skede, framförallt vad gäller framkomlighet under genomförandeskedet.

Trafikkontoret och trafikförvaltningens kommentarer:

Projektet och Nacka kommun har haft ytterligare kontakt efter samrådet och planerar för fortsatt dialog vid behov under kommande skede av projektets planering, framförallt avseende planering och åtgärder för en god framkomlighet under genomförandet.

Tidsplan

Planeringsförutsättningen är att genomförandet sker under tiden Slussen och Saltsjöbanan byggs om då Saltsjöbanan har tillfällig slutstation vid Henriksdal och därmed inte passerar över Norra Danviksbron. Saltsjöbanan är planerad att åter öppnas för trafik till Slussen i Januari 2026. Alternativet med en totalreovering av Norra Danviksbron beräknas ta ca 2-2,5 år genomföra.

Under våren 2020 fortsätter projektering för en systemhandling som ligger till grund för genomförandebeslut och fortsatt planering av projektet. Trafikkontoret och trafikförvaltningen har påbörjat ett arbete med ett genomförandeavtal samt drift- och underhållsavtal för bron. Genomförandeavtalet kommer att tas upp tillsammans med genomförandebeslut till nämnden.

Aktivitet	2019	2021 Q3	2022 Q3	2023 Q3
Systemhandling	X			
Genomförandebeslut		X		
Bygghandling		X	X	

Upphandling			X	X
Preliminär byggstart				X

Tabell 1: Övergripande tidsplan

Ekonomi

Ett utredningsbeslut om 5 mnkr netto fattades av nämnden i september 2015. Ett reviderat utredningsbeslut om 25 mnkr fattades i nämnden i december 2017. Av dessa 25 mnkr ska Region Stockholms trafikförvaltning finansiera 41 % och staden 59 % i enlighet med det fortfarande gällande avtalet från 1916.

Fördelningen av utgifterna för totalrenoveringen av bron skall preciseras i kommande genomförandeval mellan trafikförvaltningen och staden. Utgångspunkten för båda parter i förhandlingen är att projektet ska drivas gemensamt och att de framtida gemensamma utgifterna ska fördelas 50/50.

Eftersom det nya genomförandevaltet ännu inte är klart utgår fördelningen av projektets utgifter i detta inriktningsbeslut från det nuvarande avtalet, i vilket staden finansierar 59 % av projektet.

Totalt upparbetning i projektet är 14 mnkr, varav trafiknämndens del är 8 mnkr (t.o.m. juni 2019). Fram till att genomförandebeslutet fattas bedöms att projektet behöver en budget på totalt 44 mnkr. Projektet kommer även ha en inkomst på ca 20 mnkr avseende Region Stockholms del i projektet.

Beräknade investeringsutgifter samt driftkostnader för de tre alternativen beskrivs i det följande stycket samt redovisas i nedanstående tabell.

Renoverad bro

För alternativet *Renoverad bro* är livslängden bedömd till max 30 år, vilket är hälften av livslängden för övriga två alternativ. Totalkostnaden för alternativet under en 60-årsperiod är relativt hög då en ny renovering kommer att krävas efter ca 30 år. Den bedömda investeringsutgiften för att restaurera bron och samtidigt behålla de befintliga materialen och gamla byggmetoderna är högre än de andra alternativen. Mot bakgrund av detta är utgiften för alternativet svårbedömd.

Ny bro

För alternativet *Ny bro* är livslängden bedömd till max 60 år. Alternativet *Ny bro* har både lägst investeringsutgift samt totalkostnad, men med detta alternativ bevaras inte den befintliga bronns kulturvärden.

Som beskrivits i avsnitten ovan har alternativet flera tekniska och planmässiga risker, vilka är svåra att tidsätta och kalkylera.

Om de planmässiga riskerna faller ut, skulle det innebära att projektets tidsfönster för genomförande minskar, då arbetena måste ske under den tid som Slussen byggs om och Saltsjöbanan är avstängd. I bästa fall behöver projektet i så fall forceras, vilket skulle leda till ökade utgifter. I värsta fall kommer projektet inte att kunna genomföras.

För alternativet *Ny bro* är det inte möjligt att bevara de befintliga landfästena. Den tekniska risken skulle öka med detta alternativ eftersom bergarbeten krävs för att bygga nya landfästen. I värsta fall skulle trafiken på Södra Danviksbron påverkas.

Totalrenoverad bro

För alternativet *Totalrenoverad bro* är livslängden bedömd till max 60 år. Eftersom detta alternativ utgår från nya material och byggmetoder beräknas totalkostnaden bli lägre än alternativet *Renoverad bro*.

Alternativet beräknas ha en högre investeringsutgift och driftkostnad än alternativet *Ny bro*, men gör det möjligt att möta både tekniska krav samt att beakta kulturmiljövården. Jämfört med alternativet *Ny bro* kommer sannolikt även de samhällsekonomiska konsekvenserna, på grund av stora tekniska risker under byggtiden, vara lägre för detta alternativ.

Som även beskrivs i kommande avsnitt har alternativet *Totalrenoverad bro* lägre tekniska risker än alternativet *Ny bro*.

Alternativ	Investering utgift (inkl. tekniskt detaljpåslag och index.)	Drift- och investerings- kostnad t o m 30 år	Drift- och investerings- kostnad t o m 60 år	Total- kostnad efter 60 år (investering + drift)
Renoverad bro	480 mnkr	370 mnkr	390 mnkr	870 mnkr
Ny bro	390 mnkr	15 mnkr	40 mnkr	430 mnkr
Totalrenoverad bro	450 mnkr	25 mnkr	70 mnkr	520 mnkr

Tabell 2: Alternativens investeringsutgifter och livscykelkostnader

Det finns en osäkerhet i siffrorna på grund av den befintliga bronns komplexa karaktär och projektets tidiga skede. Även för alternativet *Ny bro* finns en osäkerhet i siffrorna på grund av de höga tekniska och planmässiga riskerna. Det är möjligt att skillnaden i totalkostnad mellan alternativet *Ny bro* och *Totalrenoverad bro* är mindre än vad som framgår av tabell 2.

Inför ett genomförandebeslut kommer en mer underbyggd budget att presenteras baserat på framtagen systemhandling.

Enligt det nuvarande avtalets villkor där staden finansierar 59 % av projektet beräknas investeringsutgiften för trafiknämnden för alternativet *Totalrenoverad bro* till ca 450 mnkr, varav 335 mnkr avser kalkylerad investeringsutgift och 115 mnkr avser tekniskt detaljeringspåslag och index. Baserat på det nuvarande avtalets villkor, där staden finansierar 59% av projektet, har Stockholm stads trafiknämnd även en inkomst på ca 190 mnkr för Region Stockholms del i projektet, se även tabell nedan.

Investeringsutgiften ligger inom ramen för trafikkontorets långsiktiga budget.

Organisation	Separata utgifter	Gemensamma utgifter	Teknisk detalj- påslag och index	Summa
--------------	----------------------	------------------------	--	-------

Stockholm stads andel (inkl. stadens index)	10 mnkr	180 mnkr	70 mnkr	260 mnkr
Region Stockholm, trafikförvaltningens andel (inkl. Tf index)	30 mnkr	120 mnkr	40 mnkr	190 mnkr
Totalrenoverad bro	35 mnkr	300 mnkr	115 mnkr	450 mnkr

Tabell 3, Kostnader för respektive organisation samt uppskattad totalkostnad för projektet

Ett genomförande av förslaget *Totalrenoverad bro* beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 4,0 mnkr per år från och med år 2026. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 60 år och intern ränta om 1,0 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 206 mnkr.

Risker och osäkerheter

Norra Danviksbron är en komplex anläggning som är 100 år gammal, den innehåller öppningsfunktion samt trafikerar av både spår- och vägtrafik, vilket gör den unik i Sverige. Kännedomen om anläggningen är begränsad vilket skapar osäkerhet. Det går inte att utesluta att projektet kan drabbas av förseningar och ökade utgifter p.g.a. okända delar i konstruktionen eller tekniska komplikationer.

I slutet av arbetet med systemhandlingen kommer en osäkerhetsanalys att genomföras. Syftet är att lokalisera och bearbeta de delar i projektet som bedöms som extra riskabla och kostnadsdrivande.

Projektet anser att den största konsekvensen av ett riskutfall skulle vara att få störningar och inskränkningar i vägtrafiken på den närliggande Södra Danviksbron. Eftersom Danviksbroarna är en viktig kommunikationsförbindelse mellan Nacka/Värmdö och Stockholm skulle det vara högst olyckligt om en negativ påverkan på framkomligheten drabbar trafiken som rör sig över bron.

Projektgruppen arbetar systematiskt med riskhantering. Vid alternativet *Totalrenoverad bro* kan flera tekniska risker minimeras. Framförallt kan stora delar av landfästet mot Södermalm bevaras. Landfästet samt dess grundläggning har en viktig funktion för både Norra och Södra Danviksbron. Genom att undvika svåra och avancerade bergssågningar och sprängningar i anslutning till Södra Danviksbron, minskar de tekniska riskerna som har varit svåra att kalkylera och tidsätta.

Miljö

De miljömässiga konsekvenserna är ringa och skillnaderna mellan alternativen är små. Projektet räknar med sedvanlig förbrukning av energi och material vid genomförandet. Bron innehåller blymönjat stål som kommer att rivs och saneras.

Vid det västra landfästet har en misstänkt markförorening identifierats och provtagning kommer att utföras i ett senare skede. Inom spårområdet finns giftiga järnvägssliprar, som är kreosotimpregnerade. Dessa kommer att omhändertas enligt gängse lagkrav och rutiner. Arbetet i vatten kommer att krävas under entreprenadtiden, huruvida det krävs en tillståndsansökan avseende vattenverksamhet

kommer att utredas under nästa skede. Projektet bedömer att tillstånd för vattenverksamhet inte ska påverka tidsplanen.

Framkomlighet

Framkomligheten över och i kanalen kommer att påverkas under genomförandet i samtliga alternativ, vid alternativet *Totalrenovering* minskar risken för störning på Södra Danviksbron betydligt jämfört med alternativet *Ny bro* (se mer under risk och osäkerheter).

Produktionsplanering och samordningen med andra parter samt gentemot andra trafikstörande arbeten är central i projektet och kommer att bli viktig att hantera inför och under genomförandet för att minimera påverkan på framkomligheten över bron samt sjötrafiken under bron.

Projektet har tagit del av de gedigna material av förebyggande åtgärder som utfördes vid renoveringen av Södra Danviksbron sommaren 2013. Renoveringen av Södra Danviksbron ansågs som väldigt lyckat utifrån hur man arbetade med förebyggande åtgärder för att minska trafikstörningar under byggtiden.

Projektet har undersökt möjligheten att i samband med renoveringen förbättra kommunikationen för gång och cykeltrafiken (GC-trafik). I dagsläget går den befintliga GC-trafiken över södra bron. En förbättring blir svår att utföra då väg- och spårtrafiken utgör en barriär mot befintlig GC-vägs anslutningar. Inom projektet finns passager för GC-trafik under bron på östra respektive västra sidan, vid bron landfästen. Dessa passager planerar projektet att utreda för att se över möjligheterna att öka tillgängligheten och tryggheten för de som vistas där. Beroende på omfattningen av åtgärderna får kontoret återkomma i samband med genomförandebeslutet om åtgärderna kan utföras i detta projekt eller separat.

Projektet kommer att ta fram en planering för att minimera påverkan på befintlig gång- och cykeltrafik på Södra Danviksbron under genomförandet.

Jämställdhetsanalys

Projektet har utfört en jämställdhetsanalys. I det fortsatta arbetet kommer bland annat följande att beaktas:

- Området ska vara tillgängligt och attraktivt för alla.
- Motverka eventuella uppkomna barriärer och trånga passager.
- Säkerställa att framkomligheten och trafiksäkerheten i samband med genomförandeskedet inte systematiskt missgynnar något av könen.
- Säkerställa att skötsel och underhåll utifrån ett trygghetsperspektiv förs med från projektskedet till driftskede.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 januari 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I budget för 2020 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. Enligt investeringsstrategin, senast fastställd i budget för 2020, ska utrymme för ersättningsinvesteringar reserveras i investeringsplanen för att möta de behov som finns för att säkerställa värdet av de befintliga anläggningstillgångarna.

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 från T-Centralen.

Stadsledningskontoret kan konstatera planerna på någon form av renovering eller utbyte av Norra Danviksbron har funnits länge och att trafiknämnden har prioriterat projektet genom att reservera utrymme i sin långsiktiga investeringsplan.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till det alternativ som trafiknämnden föreslår, som visserligen innebär en högre utgift än för en ny bro, men som innebär lägre tekniska risker under byggtiden och större sannolikhet för att projektet kan genomföras inom den tidsram som finns när Slussen och Saltsjöbanan byggs om. Med detta alternativ kan också det kulturhistoriska värdet bevaras.

Stadsledningskontoret anser att ett godkännande av trafiknämndens förslag till fortsatt planering för renovering av bron förutsätter ett motsvarande beslut inom Region Stockholm. Stadsledningskontoret erfar att trafiknämnden i Region Stockholm den 17 december 2019 fattade ett förnyat inriktningsbeslut avseende Norra Danviksbron, vars innebörd i allt väsentligt överensstämmer med vad som framgår av trafiknämnden i Stockholms stads beslut.

Dock framgår i underlaget till ovan nämnda beslut att det finns planer på att ansöka om extern finansiering från staten genom stadsmiljöavtal, vilket inte framgår av underlagen från trafiknämnden. Stadsledningskontoret förordar att en ansökan om extern finansiering görs på sådant sätt att den tillfaller de bägge parterna utifrån ägarandelarna i bron.

Stadsledningskontoret instämmer i trafiknämndens konstaterande att produktionsplanering och samordning med andra parter och andra trafikstörande projekt kommer att vara av central betydelse för projektets genomförande. Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden i det fortsatta planeringsarbetet lägger av stor vikt vid att minimera påverkan på framkomligheten såväl över bron som sjötrafiken under bron och att nämnden i samband med genomförandebeslutet

redovisar omfattning av trafikpåverkan, vilka överväganden som gjorts och vilka förebyggande åtgärder som har vidtagits eller kommer att vidtas. Eftersom tidsfönstret för det här projektet är helt avgörande kan det innebära att en åtgärd kan vara att andra närliggande och trafikstörande, men inte lika tidskritiska, projekt senareläggs.

Stadsledningskontoret vill uppmärksamma ett riskområde som trafiknämnden inte tar upp i underlagen. Kontoret menar att utformningen av genomförandeaftalet är av stor betydelse för ett lyckosamt projekt, eftersom två parter är i lika grad berörda. Risken för oenighet kan minskas genom en tydlig nedbrytning av projektets omfattning, noggrann gränsdragning mellan parterna samt tydliga rutiner avseende ändringshantering, utgiftsökningar, riskfördelning, fakturering och index.

Stadsledningskontoret stödjer inriktningen mot att regionens ägarandel i bron ökar, och förutsätter att nämnden i samband med genomförandebeslutet tydligt redovisar grunder för förslag om ändrad ägarandel och bedömningar av de konsekvenser som detta kan medföra.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige medger trafiknämnden att fortsätta planera förutsättningarna för projekt Renovering av Norra Danviksbron till en utgift om upp till 44,0 mnkr och med en inkomst om 20,0 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Utgifterna ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Trafiknämnden ska beakta vad som framgår av stadsledningskontorets utlåtande.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Maria Mustonen m.fl. (V) enligt följande.

Vi anser att det är mycket positivt att trafikkontoret och trafikförvaltningen har vägt in kulturvärdena och kommit fram till lösningen med totalrenoveringen av Norra Danviksbron.

Vi önskar att möjligheterna att förbättra för gående och cyklister i anslutningarna till bron ska fortsätta att utredas, även om det innebär ökande kostnader. Det vore olyckligt att inte ta den chans som en ombyggnad innebär att även bredda den nu kraftigt underdimensionerade g/c-passagen efter bron i riktning mot Nacka.

Bron är en viktig förbindelse mellan Stockholm och Nacka. Därför är det viktigt att framkomligheten för gång- cykel- och kollektivtrafiken under byggtiden säkras. Om prioriteringar behövs bör de göras utifrån framkomlighetsstrategins principer. Vi ser gärna även en analys om påverkan på sjötrafiken under byggandet. Därför ser vi fram emot att kontoret återkommer till nämnden angående dessa frågor vid genomförandebeslutet. Därutöver vill vi framföra ett önskemål om en skyndsam beredning så att arbetet kan utföras som planerat under den pågående avstängningen av Saltsjöbanan som sker på grund av Slussenprojektet.