

Handläggare
Malin Key**Till**
Trafiknämnden
2025-11-13

Lägesrapport stora projekt 2025Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna lägesrapport avseende projekt Norra Danviksbron och Västerbron etapp 1

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
Avdelningschef

Sammanfattning

Lägesrapportens syfte är att ge trafiknämnden en årlig överblick över de av trafikkontorets pågående stora projekt som överstiger 300 miljoner, med inriktnings- eller genomförandebeslut, och som nämnden under det innevarande året inte redan fått information om genom andra beslutsärenden. I årets lägesrapport redovisar kontoret projekten Norra Danviksbron och Västerbron etapp 1.

Norra Danviksbron stänges av för trafik 2021 och är nu till stora delar riven. Bron är nu under återuppbyggnad. Stockholms stad och Region Stockholm äger Norra Danviksbron gemensamt. Kostnaden för projektet fördelas med 50 % för vardera parten.

Genomförandebeslut fattades i trafiknämnden 2021-12-16 och i kommunfullmäktige 2022-02-21. Rivningsentreprenad genomfördes mellan augusti 2023 och april 2024. Ett reviderat genomförandebeslut fattades i trafiknämnden 2023-12-14 och i kommunfullmäktige 2024-02-19. De fysiska entreprenadarbetena för återuppbyggnaden påbörjades i juni 2024 och beräknas pågå till maj 2027.

Nämndens del av utgiften i det reviderade genomförandebeslutet är redovisat till 425 mnkr inklusive index i löpande prisnivå. Projektet har även en inkomst om 50 mnkr inklusive index i löpande prisnivå.

Nettoutgiften är därmed 375 mnkr i löpande prisnivå, vilket motsvarar 352 mnkr i 2023 års prisnivå.

Västerbron genomgår en renovering för att säkerställa att bron tekniska livslängd ska kunna förlängas med ytterligare minst 80 år. Renoveringen är uppdelad i två separata projekt, där de mer omfattande arbetena kommer att genomföras efter 2030.

Genomförandebeslut för projektet Västerbron etapp 1 fattades i trafiknämnden 2024-05-23 och i kommunfullmäktige 2024-09-02. Entreprenadarbeten påbörjades i april 2025 och beräknas pågå fram till oktober 2027. De trafikpåverkande arbetena utförs enbart under sommarhalvåret under de tre år projektet pågår. Övriga arbeten under och intill bron pågår utan uppehåll.

Utgiften i genomförandebeslutet är redovisat till 310 mnkr inkl. index i löpande prisnivå, motsvarande 270 mnkr i 2024 års prisnivå. Beräknad slutkostnad är nu beräknad till 179 mnkr inkl. index i löpande prisnivå, motsvarande 156 mnkr i 2024 års prisnivå. Slutkostnadsprognosen har sänkts då flera identifierade risker inte har fallit ut.

Övergripande inledning

Lägesrapportens syfte är att ge trafiknämnden en årlig överblick över de av trafikkontorets pågående stora projekt som överstiger 300 miljoner, med inriktnings- eller genomförandebeslut, och som nämnden under det innevarande året inte redan fått information om genom andra beslutsärenden.

För närvarande driver kontoret fem projekt över 300 miljoner kronor. Två av dessa har redan redovisats som egna beslutsärenden under året: Vasabron konstruktioner, inriktningsbeslut (Dnr T2024-01632) 2025-05-22 och Västerbron etapp 2, Renovering av stål och betongkonstruktioner, inriktningsbeslut (Dnr T2025-00464) 2025-03-20. Ett tredje projekt inom kategorin, Liljeholmsbroarna, kommer att tas upp som ett enskilt beslutsärende i början av 2026. Kontoret har därför, i samråd med stadsledningskontoret, valt att utelämna detta projekt ur lägesrapporten.

Föreliggande lägesrapport behandlar således enbart de två pågående projekten Norra Danviksbron och Västerbron etapp 1.

Norra Danviksbron

Trafikkontoret
Infrastruktur

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

Bakgrund

Norra Danviksbron är en öppningsbar klaffbro över Danvikskanalen med en tillfartsbro på östra sidan. Bron är en kombinerad gatu- och järnvägsbro som byggdes åren 1917-1922. Parallellt med bron går Södra Danviksbron som är en renodlad vägtrafikbro. Norra Danviksbron har inte enbart varit en viktig strategisk länk, utan även kommit att bli ett känt landmärke med högt kulturhistoriskt och gestaltningsmässigt värde.

Bron stänges för trafik i oktober 2021. Den hade då sedan flera år tillbaka uppnått sin tekniska livslängd och konstruktioner bedömdes vara uttjänt. Bron är nu till stora delar riven och återuppbyggnad pågår.

Stockholms stad och Region Stockholm äger Norra Danviksbron gemensamt. Investering och förvaltning fördelas med 50 % för vardera parten.

Trafiknämnden fattade 2021-12-16 (Dnr T2019-01868) beslut om genomförande av renovering av Norra Danviksbron. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige 2022-02-21. Reviderat genomförandebeslut (Dnr T2019-01868) fattades i trafiknämnden 2023-12-14 och i kommunfullmäktige 2024-02-19.

En rivningsentreprenad genomfördes mellan augusti 2023 och april 2024. Tilldelning av entreprenad för återuppbyggnad genomfördes i juni 2024. Entreprenadarbetena för återuppbyggnad av bron påbörjades i september 2024.



Bild 1: Foto på Norra Danviksbron, sedd norrifrån, före påbörjad renovering.

Investeringsens mål och syfte

Projektets syfte är att genomföra en totalrenovering av Norra Danviksbron för att åter kunna ta den i drift och säkerställa en driftsäker anläggning för framtida trafikering. Projektet syftar även till att möjliggöra en ökad turtäthet på Saltsjöbanan och att förbättra vägstandarden för busstrafiken.

Målet är att åtgärderna på anläggningen ska förlänga den tekniska livslängden med ytterligare 120 år. Samtidigt ska det befintliga gestaltungsmissiga och kulturhistoriska värdet bevaras så långt det är möjligt.

Beskrivning av projektet

Norra Danviksbron totalrenoveras och gestaltas likt tidigare bro och återställs med samma funktion. Projektet drivs som ett samverkansprojekt mellan Staden och Region Stockholm. Båda parter organisationer arbetar i nära samverkan med varandra med en gemensam projektorganisation och en gemensam styrgrupp.

Projektet omfattar ny grundläggning och komplettering av befintlig grundläggning. Vissa konstruktioner har ersatts med nya och andra förstärks och bevaras. Maskineriet för öppning av bron ersätts med ett nytt med nya elinstallationer. Det karaktäristiska manöverhuset renoveras i samråd med stadsmuseet.

Broavvattningen bedömdes vara undermålig och kompletteras nu med ett dagvattensystem anpassat till dagens krav. I projektet ingår

även utbyte och komplettering av brons belysning för att understryka bron gestaltning och göra platsen tryggare.

Genomförda och planerade större händelser under entreprenaden

November 2023: Den gamla broklaffen lyftes av med sjökran vid en totalavstängning av kanalen. Även trafiken på södra bron var totalavstängd nattetid under en kort tid.

November och december 2025: Totalavlysning av Danvikskanalen under fyra veckor medan nya konstruktioner lyfts på plats med hjälp av en sjökran.

April 2026: Totalavlysning av kanalen i två veckor för montering av ny broklaff med hjälp av sjökran.

November 2026: Driftsättning av den nya bron. Normal sjötrafik samt broöppningar med båda broarna kan åter genomföras. Busskörfältet på norra bron kan tas i bruk och körfälten på södra bron återställs. Saltsjöbanan färdigställs i annat projekt och tas i drift efter att denna entreprenad avslutats.



Bild 2: Foto som visar pågående betongarbeten på nya brostöd på östra sidan av kanalen.

Produktionsplanering och trafiksituation

Påverkan på framkomligheten för fordonstrafik under hela byggtiden hanteras löpande. Ett körfält i riktning in mot Slussen har

tagits i anspråk som säkerhetszon för byggnationen. Detta kommer kvarstå för större delen av det återstående genomförandet.

Kritiska arbetsmoment är de lyft som ska göras med sjökran för att få ny broklaff samt annan utrustning på plats. Vid dessa tillfällen krävs en större begränsning av trafiken på södra bron, dock under ett fåtal tillfällen och under kort tid.

Gång- och cykeltrafiken över Danvikskanalen påverkas inte då den går på södra bron. Däremot påverkas framkomligheten för gångtrafiken under bron på båda sidor under hela entreprenadtiden.

Sjöfarten genom Danvikskanalen påverkas under större delen av byggtiden då inskränkningar i kanalens bredd är nödvändig för att kunna utföra närliggande arbeten. Vissa kritiska arbetsmoment kräver totalavstängning av kanalen. Dialog med Sjöfartsverket sker löpande för att hantera och minimera påverkan på framkomligheten.



Bild 3: Foto som visar pågående entreprenadarbeten på östra landfästet med befintliga och nya betongkonstruktioner.

Ekonomi och tid

Utgiften i det reviderade genomförandebeslutet är redovisat till 425 mnkr inklusive index i löpande prisnivå. Projektet har även en inkomst om 50 mnkr inklusive index i löpande prisnivå. Nettoutgiften är därmed 375 mnkr i löpande prisnivå, vilket motsvarar 352 mnkr i 2023 års prisnivå.

Klimatbidrag om 600 tkr har sökts och beviljats 2025 för att köpa in klimatneutralt stål i tillverkningen av stålkonstruktioner där det har varit möjligt.

I det reviderade genomförandebeslutet angavs att den nya bron skulle kunna tas i drift under 2027.

Flertalet risker med påverkan på tid och ekonomi återstår att hantera i projektet, se nedan. En risk som fallit ut är att anbudet för entreprenaden för återuppbyggnad var något högre än beräknat. Kontoret bedömer dock att tidplanen håller och att slutkostnaden kommer att ligga inom beslutad budget.

Risk och möjligheter

Kvarstående risker är främst av teknisk karaktär med påverkan på tid och ekonomi.

Större kvarstående risker som kan nämnas är:

Risk för fel i handlingar eller behov av ändringar av tekniska lösningar

Arbetena avser renovering av befintliga delar som antagits ha en viss status i planeringsskedet men som inte alltid stämmer. Det är också mycket trångt på platsen och arbeten ska genomföras mycket nära södra bron. Föreslagna lösningar är i vissa fall, på grund av detta, svåra att genomföra på traditionellt sätt och kräver justering av omfattning eller förändrade lösningar. Dessa sena ändringar kan försvåra för entreprenören och därmed ge ökade kostnader för projektet.

Risk för förseningar i projektet

I dagsläget är risken att den planerade sluttiden 2027 förskjuts relativt låg. Däremot kan flera deltider kopplade till avlysningar av kanalen behöva justeras. Nya avlysningstider kräver lång handläggningstid och risken finns att de nya tider som önskas inte godkänns av Sjöfartsverket. Eventuellt kan detta innebära stopp i produktionen och ersättningskrav från entreprenören

Risk för förändrad omfattning av arbeten i kulvert med påverkan på tid och ekonomi

I projektet ingår installationsarbeten i en befintlig teknikkulvert under kanalen. Arbetena innebär stora utmaningar arbetsmiljömässigt. Åtgärder på kulverten ingick inte i projektet initialt. För att kunna genomföra de installationsarbeten som krävs för norra

bronsdriftsättning behöver flera omfattande åtgärder genomföras på kulverten. Detta innebär bland annat ombyggnation av utrymningsvägar, rivning av gamla ledningar som inte är i bruk, eventuellt tätning av konstruktionen samt nya stöd och infästningar för nya ledningar.



Bild 4: Foto som visar insidan av den teknikkulvert som innehåller installationer som försörjer broarna med bland annat el och fiber.

Västerbron etapp 1

Bakgrund

Västerbron öppnades upp för trafik år 1935. Den närmare 970 meter långa bron sträcker sig över Riddarfjärden och Pålsundet, via Långholmen och sammanbinder Kungsholmen med Södermalm. Bron har sedan invigningen inte enbart varit en viktig strategisk länk, utan även kommit att bli ett av Stockholms mest kända landmärken. Bron används idag av alla trafikslag, men är framförallt en viktig koppling för gående, cyklister och kollektivtrafiken.

Kontoret genomförde under åren 2020-2023 en tillståndsbedömning av brons ingående konstruktionsdelar. Arbetet resulterade i en handlingsplan för att förlänga brons livslängd med 80 år. Åtgärder av olika omfattningsgrad kommer att genomföras som två separata projekt under en tioårsperiod.

Genomförandebeslut för etapp 1 fattades i trafikinämnden 2024-05-23 och i kommunfullmäktige 2024-09-02 (Dnr T2020-03234). Etapp 1 beskrivs under rubriken Beskrivning av projektet medan.

Åtgärderna som genomförs under etapp 1 medför att mer omfattande renoveringsarbeten på hela Västerbron kan skjutas för utförande efter 2030. De mer omfattande åtgärderna som kommer utföras under etapp 2 omfattar i huvudsak utbyte av brons konsoler (del av GC-banor), utbyte av brokanträcken, nya räcken mellan körbana och GC-bana, impregnering av undersida brofarbanor, fördröjnings- och dagvattenreningsanläggning, lokala förstärkningar och ommålning av hela brons stålkonstruktioner.



Bild 1: Ortofoto som visar Västerbrons läge. Bron sträcker sig från Kungsholmen över Långholmen till Södermalm.

Investeringsens mål och syfte

Syftet med etapp 1 är att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att brons tekniska livslängd skall kunna förlängas.

Målet med projektet är att renovera skadade delar samt att säkra funktionen intill dess renovering av hela Västerbron är möjlig att genomföras.

Beskrivning av projektet

Ettapp 1 omfattar renovering, reparation och förstärkning av del av befintlig bro. Arbetena omfattar i huvudsak renovering av brons mittrefug, körbanor, broupplag, pelar- och bågfundament, reparation av skador pga. korrosionsangrepp samt förstärkningar av bärande stålkonstruktioner. I samband med renoveringsarbetena förses bron med nya dagvattenbrunnar och ny gatubelysning.

I projektet ingår att förse bron med nya dagvattenbrunnar som ansluts till befintliga stuprör.

Trygghet och jämställdhet har beaktats genom att gång-, cykel- och fordonstrafik har god framkomlighet, sikt och belysning samt möjligheter till ordinarie drift- och underhåll under de tidsperioder då arbeten genomförs.

I projektet ingår utbyte av brons belysning.

Produktionsplanering och trafiksituation

Entreprenaden kommer genomföras under tre år. Trafikpåverkande arbeten på brons ovansida är förlagda till april-oktober för att inte riskera att påverka snöröjning och framkomligheten vid vinterväglag. De mest trafikpåverkande arbetena utförs nattetid. Övriga arbeten under och intill bron pågår utan uppehåll.

Under perioden april-oktober minskas antal körfält från fyra till två. Gång- och cykelbanorna på båda sidor bron kommer att vara öppna för trafik under hela entreprenadtiden.

Projektet har löpande dialog med de intilliggande båtklubbarna för information och planering av kommande arbeten.

Genomförda och planerade större händelser under entreprenaden

Entreprenadarbetena påbörjades 2025-04-01 och beräknas pågå till och med oktober 2027. Det finns i dagsläget inget som indikerar att tidplanen kommer att förskjutas.

Pågående entreprenadarbeten under 2025 har hittills, i skrivande stund, kunnat genomföras i stort sett som planerat. Kontoret har inte observerat någon större trafikpåverkan på vare sig gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik eller annan fordonstrafik.

Ekonomi och tidplan

Utgiften i genomförandebeslutet är redovisat till 310 mnkr inkl. index i löpande prisnivå, vilket motsvarar 270 mnkr i 2024 års prisnivå.

Efter genomförandebeslutet har detaljprojektering av arbetena inklusive mer detaljerade kalkylarbeten utförts. Dessa arbeten har medfört att beräknad slutkostnad kan reduceras till 179 mnkr inkl. index i löpande prisnivå, vilket motsvarar 156 mnkr i 2024 års prisnivå. Förändringarna består av:

- Effektivare och robustare metoder för genomförande av arbetena utan konsekvens på kvalitetskrav, riskexponering eller trafikpåverkan (ca 45 mnkr)
- Avsättning om 15% detaljeringspåslag för osäkerheter i projektering har inte fallit ut och kan avskrivas (ca 25 mnkr).
- Identifierade projekterings- och upphandlingsrisker har inte fallit ut så riskavsättning kan reduceras (ca 10 mnkr).
- Avsättningar för osäkerheter i genomförandeskedet kan minskas med minskad entreprenadvolym (ca 10 mnkr)
- Minskad indexavsättning (ca 30 mnkr).

I genomförandebeslutet angavs att projektet skulle utföras under åren 2025-2027, med trafikstörande arbeten förlagda till sommarhalvåret samtliga år. Det finns i dagsläget inget som indikerar att tidplanen inte kommer att hålla.

Risk och möjligheter

Flertalet risker och osäkerheter som identifierades innan genomförandebeslutet har inte fallit ut. Slutkostnadsprognosen har därför, i förhållande till genomförandebeslutet, kunnat reduceras väsentligt. Kontoret tycker trots den kraftigt sänkta prognosen att riskpåslagen var välmotiverade utifrån den kunskap som fanns vid tidpunkten för genomförandebeslutet, inte minst med hänsyn till att ett eventuellt reviderat genomförandebeslut skulle ha försenat genomförandet med minst ett år, vilket i sin tur skulle ha kunnat ge följdverkningar på tidplanen för den kommande renoveringen av Liljeholmsbroarna.

Kvarstående risker är av teknisk karaktär då arbetena avser renovering av befintligt byggnadsverk där antaganden om konstruktionens status erfordrats i planering- och projekteringsskedet. Vissa avvikelser har identifierats gentemot projekteringen men dessa bedöms inrymmas i kvarstående risk- och osäkerhetsavsättning inom ny slutkostnadsprognos.

Kontoret arbetar med identifierade risker med tillhörande åtgärdsplaner löpande under projektets genomförande.

Slut

Trafikkontoret
Infrastruktur

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