

## **Projektdirektiv – Byte av Norra Danviksbron**

Författare: Sofi Persson  
Version: 2.0

## Utgåvehistorik för dokumentet

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
2015-09-01	v 1.0	Lars Jolérus		
2017-11-20	v 2.0	Lars Jolerus	1-8	
	v 2.1			
	v 2.2			
	v 2.3			
	v 2.4			

## Innehåll

Projektbakgrund .....	4
Mål och syfte.....	5
Övergripande målsättningar och effektmål.....	5
Geografiskt område.....	5
Utredningsorganisation .....	6
Tidsåtgång.....	6
Ekonomi .....	6
Utredningsutgifter .....	7
Risk .....	7
Projektrisker .....	7
Kommunikation .....	7
Rapportering .....	8

## Projektbakgrund

Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikeras idag av Saltsjöbanan och har ett körfält för bussar och taxi från Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd över tolv meter. I dagsläget förvaltas bron gemensamt av staden med 59 % och SLL/Trafikförvaltningen med 41 %.

Befintlig bro har dömts ut i ett flertal utredningar. Under 2014 genomfördes återigen en förnyad utredning som visar på att befintlig bro inte kan trafikeras utan inskränkningar.

Ett utredningsbeslut för byte av bron togs i TN september 2015 och en systemhandling har tagits fram för utrett broalternativ. Gestaltningen av utrett broalternativ har mött på kritik med avseende på kulturmiljö.



Bild från 1920-talet, Stockholmskällan, F 88784, okänd fotograf

### Befintliga avtal

Följande befintliga avtal finns för Norra Danviksbron. År 1916 ingick Stockholms stad och järnvägsbolaget Stockholm-Saltsjön en överenskommelse avseende en rörlig bro vid Danviken, ”Överenskommelse emellan Stockholms stad och järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjön angående reglering av en del båda parterna vidkommande förhållanden, som uppkommit i samband med Hammarbyledens utförande”

År 2000 tecknades ett tilläggsavtal om Danviksbron, ”Tillägg till 1916- års avtal”.

## Mål och syfte

### Övergripande målsättningar och effektmål

Det övergripande målet är att åstadkomma en modern bro med lägre underhållskostnader, högre driftsäkerhet och tryggad reservdelsförsörjning.

Brons läge och trafikering ändras inte i någon väsentlig grad. Effektmålen är följande:

- Förutsättningar ska skapas för störningsfri bropassage och bättre trafikmiljö för tåg, bussar och sjöfarande.
- Gestaltningen av bron ska förankras med avseende på kulturmiljö.

## Geografiskt område



Danviksbroarna, Norra bron överst

## Utredningsorganisation

Organisationen för projektet är följande:

- Projektägare – Trafikkontoret
- Projektorganisation framgår av projektplanen
- Övriga förvaltningar/bolag och representanter/kompetenser som förväntas att delta –SLL, upphandlad projektör/projektörer

## Tidsåtgång

Fler broalternativ behöver utredas i en alternativstudie som syftar till att hitta en ekonomiskt mer fördelaktig lösning för en ny bro. Det fortsatta utredningsarbetet kommer att beskriva de tekniska, ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna för broalternativen. Gestaltningen av broalternativen ska också förankras med avseende på kulturmiljö hos relevanta intressenter. Utredning i en alternativstudie genomförs under 2018 och 2019. Utredningen i en systemhandling för valt alternativ genomförs under 2019 och 2020.

Planeringsförutsättningen för ett brobyte är att genomförandet ska ske då Slussen byggs om och Saltsjöbanan har tillfällig slutstation vid Henriksdal och därmed inte passerar över Norra Danviksbron. Saltsjöbanan är planerad att åter öppnas för trafik till Slussen 2025.

Samordningen gentemot andra trafikstörande arbeten är central i projektet där även sjötrafiken berörs av brobytet. Trafiken över bron är till största delen pendlingsresor med kollektiva färdmedel, buss och Saltsjöbanan.

Brobytet beräknas ta ca 1,5-2 år.

## Ekonomi

Kontoret bedömer investeringsutgifterna till mellan 250-300 mnkr. Fördelningen av dessa utgifter skall preciseras i kommande genomförandeavtal mellan SLL och staden.

Överenskommelse om fördelning av investeringsutgift och framtida kostnad för drift och underhåll kommer att träffas i ett separat avtal.

## Utredningsutgifter

Utredningsutgiften uppgår nu till 11,1 mnkr brutto dvs inklusive SLL/TFs del av utgiften. Kontorets bedömning är att det kan krävas 13,9 mnkr, brutto, för kompletterande utredningsarbete. Kontorets förslag på reviderad utredningsutgift om 25 mnkr ska täcka redan upparbetade utgifter för utfört utredningsarbete. Av dessa 25 mnkr så ska SLL/Trafikförvaltningen finansiera 41 % i enlighet med det ursprungliga fortfarande gällande avtalet från 1916.

## Kommande avtal

Trafikkontoret har för avsikt att teckna ett samverkansavtal med SLL/Trafikförvaltningen om Norra Danviksbron innan inriktningsbeslut presenteras för nämnden. Inför genomförandebeslut skall sedan ett genomförandeavtal tecknas.

## Risk

### Väsentliga projektrisker

Projektet kan i detta skede identifiera följande projektrisker:

- Förankring av gestaltning för broalternativ kan dra ut på tiden
- Arbetet med att demontera och transportera bort broklaffen och motvikt kan vara tekniskt svårt och kan skapa fördyringar.
- Södra Danviksbrons funktion kan påverkas av arbetena.
- Utredningsarbete för en ny bro kan dra ut på tiden.
- Stora störningar för såväl väg- som sjötrafiken under byggtiden.

## Kommunikation

Projektet kommer i samråd med kommunikationsenheten utse kommunikationsansvarig och en kommunikationsstrategi kommer att tas fram.

Följande intressenter förväntas påverkas av projektet: SLL/Trafikförvaltningen, Sjöfartsverket, Stockholms hamnar, Nacka och Värmdö kommuner, Saltsjön och Mälarens båtförbund med flera sjöfarande, Stadsmuséet och Skönhetsrådet.

## Rapportering

Projektet kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för mycket stora bygg- och anläggningsprojekt.