

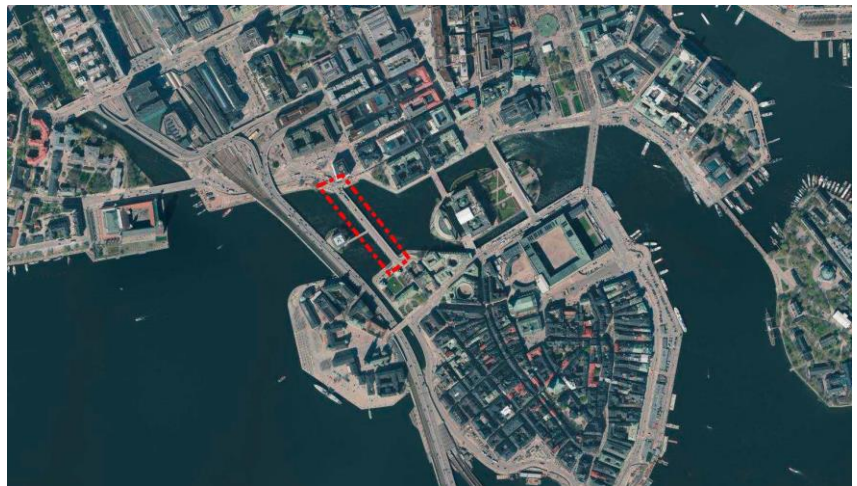
Projektdirektiv – Fortsatt programutredning av Vasabrons konstruktioner

Författare:

Johan Hedenström

Version:

1.0



Godkännanden av projektdirektivet

Datum	Godkänd av: Namn och förvaltning
2020-03-25	Jonas Loberg, Trafikkontoret/Infrastruktur/Anläggning

Innehåll

Godkännanden av projektdirektivet.....	2
Projektbakgrund.....	4
Beskrivning av projektet.....	5
Geografiskt område.....	6
Mål & syfte.....	6
Förutsättningar för projektets genomförande.....	7
Utredningsorganisation.....	7
Tidplan fram till inriktningsbeslut.....	7
Ekonomi.....	8
Risk, kvalitet och möjligheter.....	8
Projektrisker.....	8
Kommunikation.....	8
Rapportering.....	8
Samråd/samverkan.....	9

Projektbakgrund

Vasabron färdigställdes 1878 och består av sju stycken bågbroar med spännvidder mellan 22,8 m till 32,5 m som sammanbinder Gamla Stan med Norrmalm. Bron är 17,7 m bred och 207,6 m lång och har idag bärighetsklass 8/8 ton i axel/boggilast med en bruttovikt på 12 ton i eget körfält.

Vasabron har kulturhistorisk klassificering av högsta klassen, ”bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde”, enligt Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering. Detta innebär att byggnadens kulturhistoriska värde ska tas till vara och att byggnadens karaktärsdrag ska beaktas vid en renovering

Vasabron är över 140 år gammal och dess teoretiska tekniska livslängd är uppnådd. Genomförda utredningar visar att Vasabron har brister i form av äldre sprött stålmaterial som inte uppfyller dagens tekniska krav och är utsatt för omfattande korrosionsangrepp.

Sedan bron färdigställdes 1878 till och med 2019 har det utförts ett antal större och mindre åtgärder för att reparera och underhålla bron. Den senaste åtgärden utfördes 2004 och omfattade nytt tätskikt, ommålning samt utbyte av övergångskonstruktioner. Trots utförda åtgärder har sprickbildning och korrosionsangrepp i stålet fortsatt. Detta beror på att det äldre stålmaterial inte uppfyller dagens tekniska krav. Stålet är sprött har dokumenterad spricktillväxt samt är utsatt för omfattande korrosionsangrepp.

Kontoret har efter utredningsbeslutet under åren 2010 - 2019 utfört omfattande utredningsarbeten omfattande provningar, mätningar, revisioner, hållfasthetsberäkningar och inspektioner. Särskilda inspektioner/sprickrevisioner har utförts årligen sedan 2014 och bron är försedd med särskilt kontrollprogram med avseende på töjningsmätning. Vid eventuella töjningar överstigande larm- och gränsvärden finns handlingsplaner för akuta åtgärder.

Beskrivning av projektet

Projektet omfattar utredningsskedet enligt Trafikkontorets projekthandbok och avser programutredning som är indelad i två faser:

- A. Tillståndsbedömning för identifiering av förutsättningar
 - B. Programhandling med förslag till åtgärder för upprätthållande av bronns funktion och kulturhistoriska värde
- A. I tillståndsbedömning ingår bedömning av status och återstående livslängd för grundläggning, stål-, betong- och stenkonstruktioner baserade på:
- Genomgång av arkivinformation rörande konstruktionerna från byggskede samt utförda underhålls- och ombyggnadsåtgärder
 - Genomgång av tidigare utförda provningar, mätningar, revisioner, hållfasthetsberäkningar och inspektioner
 - Genomgång av tidigare genomförda bärighetsberäkningar samt kompletterande bärighetsberäkningar/ bärighetsuppskattningar
 - Analys av trafikbelastning från byggskede 1878 till dags datum
 - Utförande av kompletterande broinspektioner och revisioner på stål- och betongkonstruktioner
 - Utförande av kompletterande materialprovningar
 - Utförande av kompletterande rörelsemätningar i stålkonstruktioner
- B. I arbete med framtagande av programhandling med förslag till åtgärder för upprätthållande av bronns funktion och kulturhistoriska värde ingår:
- Geoteknikutredning
 - Konstruktionsutredning
 - Trafikutredning (förutsättningar och förslag till övergripande hantering av trafikpåverkan under byggskedet)
 - Belysningsutredning
 - Teknik/installation/VA utredning
 - Miljöutredning (material/föroreningar/kulturhistoria)
 - Produktion/genomförandeutredning
 - Kalkyl (produktionskostnadskalkyl/schablonkalkyl, osäkerhetsanalys samt nuvärdeskostnadskalkyl)

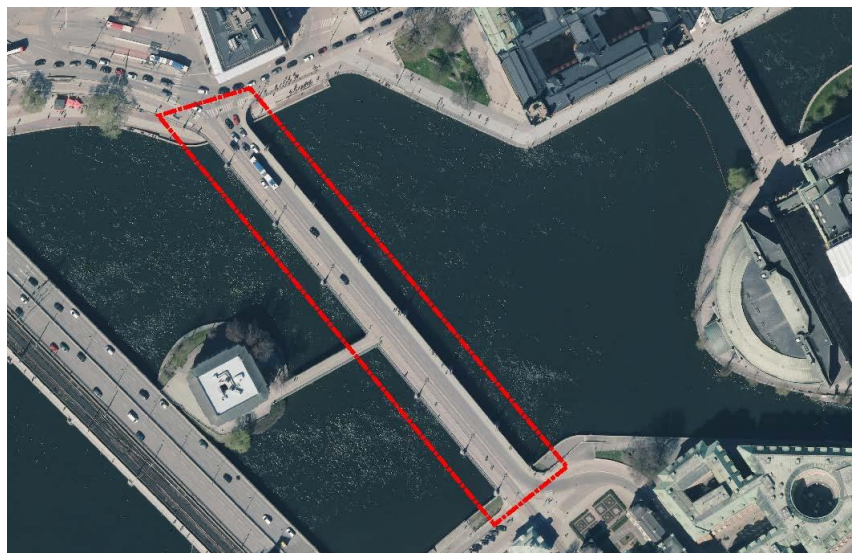
- Risk (projektrisker)
- Tillståndsbehovsutredning
- Intressentförteckning med analys
- Programhandling i form av sammanfattningsrapport med redovisning av förutsättningar, utfall, bedömningar, konsekvenser, risker och förslag på åtgärder utifrån genomförda programutredningar

För redovisat förslag till åtgärder ska nuvärdeskalkyl upprättas. Nuvärdeskalkyl ska inkludera samtliga utgifter och inkomster kopplade till projektet, även de som förväntas att genereras efter projektavslut. Även drifts-, underhålls- och kapitalkostnader ska inkluderas i den ekonomiska redovisningen. Projektrisker ska få genomslag i nuvärdeskalkylen.

Projektet ska efter utredningsskedet övergå i inriktningsbeslut till systemhandlingsskede och efter detta i genomförandebeslut till bygghandlings- och produktionsskede. Respektive skede ska detaljplaneras innan tjänsteutlåtande upprättas för beslut i trafiknämnden.

Geografiskt område

Vasabron begränsas geografiskt mellan Gamla Stan och Tegelbacken.



Mål & syfte

Målet med programutredningen är att upprätta en programhandling med förslag på åtgärder för att upprätthålla bronns funktion och kulturhistoriska värde.

Syftet med programutredningen är att utreda Vasabrons tillstånd och föreslå renoveringsåtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt försvarbara så att brons livslängd kan förlängas.

Projektet går i linje med framkomlighetstrategin och dess inriktning att ”Trafiken ska bli mer pålitlig”. Det möter nämndmålet ”Stockholm har hållbara trafiklösningar och god framkomlighet” som är en del av Kommunfullmäktiges inriktningsmål ”Ett klimatsmart Stockholm”. I tillägg så stämmer det också med nämndmålet ”Stockholm växer med god framkomlighet och attraktiva offentliga rum”.

Förutsättningar för projektets genomförande

Förutsättning för att nå målen för utredningsskedet är att trafیکنämnden fattar reviderat utredningsbeslut och lyckad upphandling av resurser.

Utredningsorganisation

- Projektägare - Trafikkontoret
- Beställare – Gunilla Glantz, förvaltningschef
- Beställare ombud - Anne Kemmler, avdelningschef
- Beställare representant – Jonas Loberg, enhetschef
Infrastruktur/Anläggning
- Projektledare utredning – Johan Hedenström, extern
Infrastruktur/Anläggning samt Nazette Strandberg,
Infrastruktur/Anläggning
- Övriga förvaltningar/bolag och representanter/kompetenser som förväntas att delta – trafikplanering, kommunikation, stadsmiljö, anläggning, Stadsbyggnadskontoret, Region Stockholm/Trafikförvaltningen, Stockholms hamnar, Riksdagsförvaltningen, Sjöfartsverket, Stadsmuséet och Skönhetsrådet

Tidplan fram till inriktningsbeslut

Utredningsarbetet startas	april 2020
Planerad Inriktningsbeslut i nämnd	januari 2022

Ekonomi

Ett utredningsbeslut om 5 mnkr fattades av Trafik- och renhållningsnämnden i maj 2010. Under perioden 2010-2019 är denna utredningsbudget upparbetad.

Utgift för återstående utredningsskede omfattande tillståndsbedömning och programhandling uppskattas i dag till ca 10-15 mnkr.

Utgiften för en renovering av bron kan i dag inte uppskattas då omfattningen av en sådan renovering inte är känd. I programutredningen ingår att ta fram förslag till åtgärder till inriktningsbeslutet med kostnads- och nuvärdeskalkyl.

Risk, kvalitet och möjligheter

Projektrisker

De risker som ses i projektets utredningsfas för programutredning är framförallt tillgång till resurser internt och externt.

Utredningen ska sedan kartlägga och dokumentera de risker som finns för hela projektet och minimum innefatta:

- Legala risker
- Finansiella risker
- Risker för begränsad framkomlighet för trafikanter
- Tekniska risker
- Risker för genomförande och entreprenad
- Kulturhistoriska och arkitektoniska risker
- Miljörisker och miljökonsekvenser

Kommunikation

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

Rapportering

Detta projektdirektiv utgör underlag för reviderat utredningsbeslut och om detta projektdirektiv godkänns så ska projektet utredas vidare inför ett inriktningsbeslut.

Projektet ska följa stadens gemensamma styrmodell för stora investeringsprojekt ”Stöd för stora investeringsprojekt”, SSIP,

kontorets metodik för utförande av projekt, projekthandboken samt arbetssätt redovisat i tjänsteutlåtande med Dnr T2020-00414 Stadens byggnadsverk. Framtida behov och arbetssätt.

Samråd/samverkan

Följande intressenter förväntas påverkas av projektet: Trafikverket, Region Stockholm/Trafikförvaltningen, Stockholms hamnar, Riksdagsförvaltningen, Sjöfartsverket, Saltsjön och Mälarens båtförbund med flera sjöfarande, Stadsmuseet och Skönhetsrådet.