

Handläggare
Joakim Bylund
08-508 875 84**Till**
Trafiknämnden
2021-12-16

Renovering av Norra Danviksbron. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

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.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJoachim Lejdström
Enhetschef

Sammanfattning

Norra Danviksbron är en öppningsbar bro som är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro. Bron byggdes åren 1917-1922 och är än idag en viktig länk över Danvikskanalen. Bron har mycket stora kulturhistoriska värden, framförallt på grund av den sällsynta brokonstruktionen designad av Joseph Baermann Strauss.

Norra Danviksbron har sedan flera år tillbaka uppnått sin tekniska livslängd; konstruktionen är uttjänt och har skador som kan leda till trafikstopp. Den befintliga bron uppfyller inte dagens krav avseende miljö- och arbetsmiljöaspekter. Bron måste snarast åtgärdas för att kunna fortsätta behålla sin funktion för trafik. Projektets syfte är att utreda och genomföra en ändamålsenlig totalrenovering av Norra

Danviksbron för att säkerställa en driftsäker anläggning för den framtida trafikeringen samt bevara kulturmiljövärdet så långt det är möjligt. Projektet för att totalrenovera Norra Danviksbron drivs som ett samverkansprojekt mellan staden och region Stockholm. Gällande avtal fördelar investering och förvaltning av bron med 59% för staden och 41% för region Stockholm. Enligt det förslag till genomförandeavtal som nämnden nu har att ta ställning till förändras fördelningen av investeringsutgifter och förvaltningskostnader mellan parterna till 50 % vardera för den gemensamma broanläggningen.

Enligt projektets tidplan kommer detaljprojektering att påbörjas 2022 och byggstart kan tidigast ske hösten 2022. Genomförandet behöver ske parallellt med Slussens ombyggnad. Projektet behöver färdigställas innan Saltsjöbanan åter öppnas för passagerartrafik till Slussen, det vill säga i slutet av 2026.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Norra Danviksbron till en investeringsutgift av 285 mnkr. Projektet har även en inkomst om 25 mnkr, vilket innebär att nettoutgiften är 260 mnkr.

Bakgrund

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 infrastrukturensystem*. 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 genomförandeaftalet 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 totalreivering 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 reivering 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. Kollektivkörfältet 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. Kollektivkörvärdet på

Norra Danviksbron nyttjas i huvudsak av bussar mot Slussen. Siffror från 2018 visar ca 620 fordon per dag använder bronns kollektivkörfält.

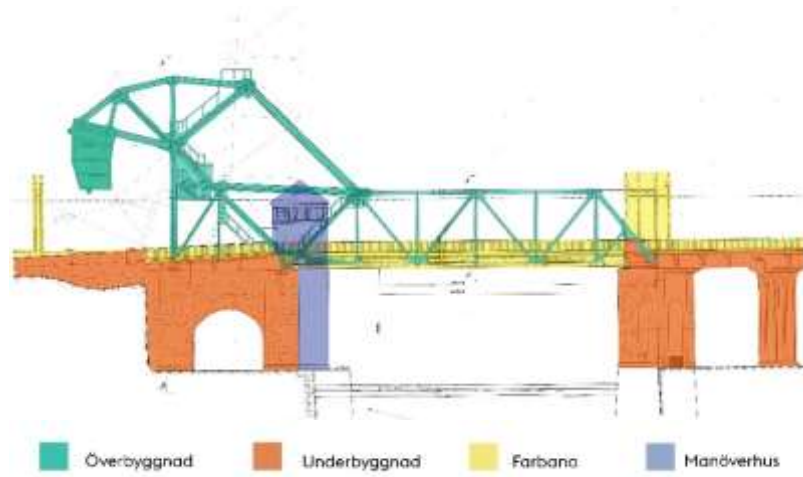


Bild 5. Från sammanställningsritning från år 1922 som kompletterats med färgmarkeringar 2018 för att visa bronns övergripande delar.

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 bronns 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 busskörväg 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 genomförandavtal och ett förvaltningsavtal har nu tagits fram för att reglera det fortsatta samarbetet med att totalrenovera och förvalta Norra Danviksbron.

Genomförandavtalet, 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.

Genomförandavtalet 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. Passagerna 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 trinningsåtgärder vid Henriksdals trafikplats för att förbättra situationen om det skulle uppdragas 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 bronns 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 bronns 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:

Aktivitet	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Genomförandebeslut (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.

	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	26	15	41
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	8	48	56
Entreprenad		116	116
Index		22	22
Gemensamma utgifter (50/50)	34	202	235
Väganläggningen		11	11

Ställverk och trafikavstängning		20	20
Extra utgift - projektering		15	15
Index		4	4
Övriga utgifter	0	50	50
Summa utgifter	34	252	285
Extra inkomst - projektering	-2	-15	-17
Inkomster från trafikförvaltningen	-7		-7
Index		-1	-1
Summa inkomster	-9	-18	-25
Netto	25	233	260

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.

Slut

Bilagor

Bilaga 1. Nuvärdeskalkyl

Bilaga 2. Genomförandeavtal

Bilaga 3. Förvaltningsavtal