

Utlåtande 2007:6 RII (Dnr 314-4523/2006)

## **Reparation av Norrbro. Genomförandebeslut. Hemställan från trafiknämnden**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförande av reparation av Norrbro omfattande investeringsutgifter om 150 mnkr godkänns.
2. Investeringsutgifterna och investeringsinkomsterna för år 2007 får rymmas inom trafik- och renhållningsnämndens investeringsplan för 2007.
3. Finansiering av investeringsutgifter och investeringsinkomster för efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommande investeringsplaner.
4. Finansiering av tillkommande drift- och kapitalkostnader för trafik- och renhållningsnämnden får beaktas i budgetarbetet för kommande år.
5. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

### *Ärendet*

Norrbro är ett byggnadsverk med ett mycket stort kulturhistoriskt värde enligt Stadsmuseets bedömning. Bron började byggas efter fransk förebild för 250 år sedan för att manifestera huvudstaden och riket. Norrbro har stått för såväl banbrytande teknik som ett för staden centralt och socialt liv.

Norrbro är i dåligt skick på grund av att delen över Helgeandsholmen har ojämna sättningar som bryter sönder konstruktionen. Vatten rinner in och påskyndar nedbrytningen och särskilt problematiskt är det med inläckage hos Medeltidsmuseet. Norrbros fasad mot Strömparterren behöver en omfattande renovering, annars riskerar stenar att lossna från muren och ramla ner.

Ett flertal alternativ är utvärderade för Norrbro där olika varianter av nedklassning/degradering av bron ingår liksom alternativ att riva den befintliga bron och bygga en ny. Olika aspekter kopplade till kostnader, tid, stadens behov av infrastruktur, behov hos berörda grannverksamheter, Stockholms historia och kulturhistoriska intressen har vägts samman.

Det går inte längre att garantera säkerheten för de personer som vistas i Norrbros invändiga valvutrymmen. De verksamheter som bedrivs i brons lokaler kommer att evakueras inom ett år. De som berörs är Medeltidsmuseet, Forum (nätstation) och en restaurang (café Strömparterren). För samtliga hyresgäster är utflyttningen processad.

Den grundläggande ståndpunkten är att Norrbro skall bevaras och att åtgärder omgående skall sättas in för att bron även i framtiden skall kunna fungera som trafikbärare. Att låta den accelererande nedbrytningen fortgå innebär att ett kulturhistoriskt byggnadsverk går förlorat och att staden därmed ger sig in i den mycket omfattande processen att finna en ersättningslösning till slottets paradgata, riksdagens infart och Medeltidsmuseet.

Kostnaden för grundförstärkning och reparation av Norrbro är beräknad till 150 mnkr och projektet är planerat att pågå från hösten 2007 till hösten 2009.

### *Beredning*

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret för synpunkter.

*Stadsledningskontoret* bedömer att projektets utgifter uppgår till 150 mnkr i löpande prisnivå. Det finns en betydande osäkerhet om projektets ekonomi, inte minst beroende på prisutvecklingen inom byggsektorn samt av att arbete av denna art anses svårkalkylerat. Det är angeläget att den nybildade trafik- och renhållningsnämnden har en noggrann ekonomisk planering och uppföljning så att projektet kan genomföras inom beslutad medelsram.

### *Mina synpunkter*

Norrbro har genom åren tyvärr prioriterats ned när underhåll och reparationer budgeterats. Resultatet ser vi nu med ett akut behov av en genomgripande och kostsam renovering.

Norrbro är inte bara ett kulturarv och en av Sveriges vackraste broar utan också en viktig trafikled som binder samman Södermalm och Gamla Stan med Norrmalm och city. Trafikkontoret har getts uppdrag att utreda alla möjligheter till att hålla framkomligheten över Norrström så bra som möjligt under den långa byggtiden.

Stadsledningskontoret framför av flera skäl åsikter om vikten av noggrann ekonomisk styrning i projektet. Dels finns det indikationer på överhettning inom anläggningsmarknaden, dels är projektet tekniskt unikt och därför myck-

et svårkalkylerat i planeringsskedet. Trafik- och renhållningsnämnden bör därför genomföra en mycket genomtänkt upphandling där möjligheter finns för justeringar och ändringar även under projektets projekterings- och produktionsfas och samtidigt genom hela projektet arbeta med en stark och tydlig ekonomistyrning som kontinuerligt avrapporteras.

Min slutsats är att renoveringen är nödvändig och måste utföras samt att projektet måste genomföras med fullt fokus på att hålla framkomligheten för trafiken så god som möjligt under byggtiden.

#### *Bilaga*

Reservationer m.m.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförande av reparation av Norrbro omfattande investeringsutgifter om 150 mnkr godkänns.
2. Investeringsutgifterna och investeringsinkomsterna för år 2007 får rymmas inom trafik- och renhållningsnämndens investeringsplan för 2007.
3. Finansiering av investeringsutgifter och investeringsinkomster för efterföljande år får beaktas vid upprättande av kommande investeringsplaner.
4. Finansiering av tillkommande drift- och kapitalkostnader för trafik- och renhållningsnämnden får beaktas i budgetarbetet för kommande år.
5. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 10 januari 2007

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

Norrbro är ett byggnadsverk med ett mycket stort kulturhistoriskt värde enligt Stadsmuseets bedömning. Bron började byggas efter fransk förebild för 250 år sedan för att manifestera huvudstaden och riket. Norrbro har stått för såväl banbrytande teknik som ett för staden centralt och socialt liv.

Norrbro är i dåligt skick på grund av att delen över Helgeandsholmen har ojämna sättningar som bryter sönder konstruktionen. Vatten rinner in och påskyndar nedbrytningen och särskilt problematiskt är det med inläckage hos Medeltidsmuseet. Norrbros fasad mot Strömparterren behöver en omfattande renovering, annars riskerar stenar att lossna från muren och ramla ner.

Kostnaden för grundförstärkning och reparation av Norrbro är beräknad till 150 mnkr och projektet är planerat att pågå från hösten 2007 till hösten 2009.

### Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 november 2006 efter propositioner på framställda yrkanden, enligt det av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Ulf Fridebäck m fl (fp) och tjänstgörande ersättaren Hannah Ekeroos (kd) gemensamt framställda yrkandet d v s att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut:

1. Trafiknämnden godkänner för sin del genomförandet av grundförstärkning och reparation av Norrbro, med undantag av beläggnings detaljutformning, omfattande investeringsutgifter om 150 mnkr.
2. Nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger nämnden, genom kontoret, i uppdrag att genomföra projektet.
3. Nämnden uppdrar åt kontoret att återkomma till nämnden angående den nya beläggnings utformning i samband med behandlingen av genomförandebeslut för Gustav Adolfs Torgs upprustning.

att uppdra åt kontoret att som tillfällig åtgärd under byggtiden öppna Vasabron till två körfält i vardera riktning, att den projekterade lösningen med avsmalnat körfält görs om och körfälten ges motsvarande bredd som i dagsläget och att därutöver anföra följande:

Framkomligheten på innerstadens gator är redan i dag ett problem som leder till både köbildningar och fara för trafikanter säkerhet. Under den period som Norrbro-reparationen planeras kommer även Centralbron och övriga nordsyd-axeln att ha begränsad framkomlighet. De trafikanter som då väljer att passera Gamla Stan och Norrström på mer lokala gator kommer ytterligare att öka framkomlighetsproblemen. Det är därför av yttersta vikt att alla möjligheter för att öka framkomligheterna genomförs. En av dessa är att åter nyttja Vasabron i sin maximala körfältskapacitet.

I utredningen uttalas att Norrbro är ”onödigt bred”. Denna skrivning är inte relevant och nämnden önskar inte att smala av körbanan.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Mirja Särkiniemi (s) samt ledamöterna Jimmy Lindgren (s), Reine Meyer-Strömberg (s), Kåre Gustavsson (s) och Ann-Marie Strömberg (-) enligt det av vice ordföranden Mirja Särkiniemi m fl (s) och ledamoten Ann-Marie Strömberg (-) gemensamt framställda yrkandet, *bilaga*.

*Reservation* anfördes av tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) enligt kontorets förslag.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 oktober 2006 har i huvudsak följande lydelse.

### **Sammanfattning**

Norrbro är ett byggnadsverk med ett mycket stort kulturhistoriskt värde enligt Stadsmuseets bedömning. Bron började byggas efter fransk förebild för 250 år sedan för att manifestera huvudstaden och riket. Norrbro har stått för såväl banbrytande teknik som ett för staden centralt och socialt liv.

Norrbro är i dåligt skick på grund av att delen över Helgeandsholmen har ojämna sättningar som bryter sönder konstruktionen. Vatten rinner in och påskyndar nedbrytningen och särskilt problematiskt är det med inläckage hos Medeltidsmuseet. Norrbros fasad mot Strömparterren behöver en omfattande renovering, annars riskerar stenar att lossna från muren och ramla ner.

Trafikkontoret har utvärderat ett flertal alternativ för Norrbro där olika varianter av nedklassning/degradering av bron ingår liksom alternativ att riva den befintliga bron och bygga en ny. Olika aspekter kopplade till kostnader, tid, stadens behov av infrastruktur, behov hos berörda grannverksamheter, Stockholms historia och kulturhistoriska intressen har vägts samman.

Då Trafikkontoret inte längre kommer att kunna garantera säkerheten för de personer som vistas i Norrbros invändiga valvutrymmen så kommer de verksamheter som bedrivs i brons lokaler att evakueras inom ett år. De som berörs är Medeltidsmuseet, Fortum (nätstation) och en restaurang (café Strömparterren). För samtliga hyresgäster är utflyttningen processad.

Trafikkontorets standpunkt är att Norrbro skall bevaras och att åtgärder omgående skall sättas in för att bron även i framtiden skall kunna fungera som trafikbärare. Att låta den accelererande nedbrytningen fortgå innebär att ett kulturhistoriskt byggnadsverk går förlorat och att staden därmed ger sig in i den mycket omfattande processen att finna en ersättningslösning till slottets paradgata, riksdagens infart och Medeltidsmuseet.

Kostnaden för grundförstärkning och reparation av Norrbro är beräknad till 150 mnkr och projektet är planerat att pågå från hösten 2007 till hösten 2009.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden för sin del godkänner genomförandet av

grundförstärkning och reparation av Norrbro omfattande investeringsutgifter om 150 mnkr.

Vidare föreslår kontoret att detta beslut underställs kommunfullmäktige för slutgiltigt genomförandebeslut.

Trafikkontoret föreslår därtill att trafikinämnden uppdrar åt kontoret att återkomma angående den nya beläggnings utformning i samband med att genomförandebeslut för Gustav Adolfs torg behandlas.

#### **Tidigare beslut**

Tidigare beslut i ärendet är inriktningsbeslut i trafikinämnden 2005-12-13.

#### **Bakgrund**

##### **Allmänt om Norrbro**

Norrbro är Stockholms äldsta bro och den enda stenvälsbron i sitt slag i Sverige. Norrbro förbinder slottets norra entré och Gustav Adolfs torg och består av

- södra Norrbro över Stallkanalen
- delen över Helgeandsholmen
- norra Norrbro över Norrström



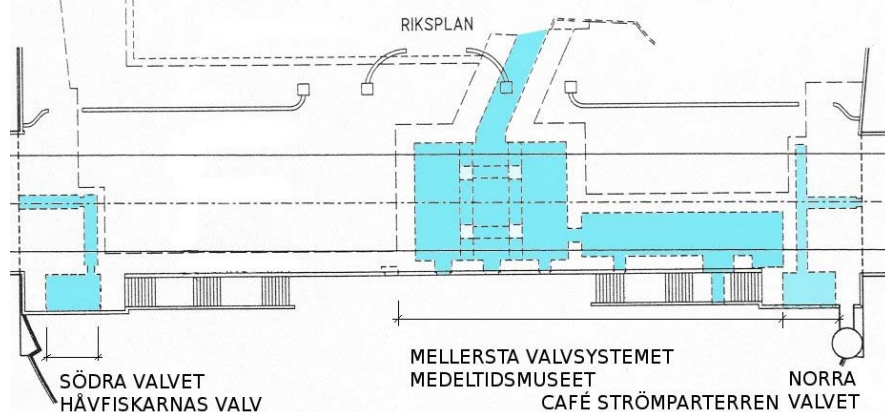
*Norrbro förbinder Slottskajen med Gustav Adolfs torg.*

Norrbro är byggt med ett valv över Stallkanalen och tre över Norrström. I delen över Helgeandsholmen är Norrbro uppbyggd av ett system av invändiga valv och murar. Dessa är åtkomliga från Strömparterren och i fasaden mot densamma finns öppningar och ljusinsläpp.



*Norrbros fasad mot Strömparterren.*

Stockholms medeltidsmuseum nyttjar större delen av valvutrymmena som biljetthall och kontor. I den norra delen av Norrbro över Helgeandsholmen finns idag en restaurang samt ett utrymme för en nätstation. Valvet längst söderut på Helgeandsholmen disponeras av Kamratföreningen Sänkhåvfiskarna.



*Valven under Norrbros del över Helgeandsholmen.*

### **Skadebild och problematik**

Norrbro har sättningar som är ojämna och medför att konstruktionen bryts sönder. Skadorna har hittills visat sig som sprickor i valven samt spräckta och lösa stenar. På senare tid har en oroande förskjutning om fem centimeter uppträtt i ett av valven beläget i Medeltidsmuseets lokaler.

Kärnbörningar och provgropar indikerar att grundläggningen saknar pålar och rustbädd samt att grundmurarna delvis är byggda på lerlager. Stenarna i grundmurarna har på sina håll helt förlorat den inbördes kontakten på grund av sättningsrörelserna. De senaste kontrollmätningarna visar att sättningarna accelererar.



*Stenarna i grundmurningen har förlorat kontakt pga sättningar.*

Norrbro läcker som ett såll vilket starkt bidrar till nedbrytningen. I Medeltidsmuseet läcker vatten in och vatten i konstruktionen orsakar sönderbrytning av stenar då vattenfyllda sprickor spränger sönder stenblocken vid frysning. Vattnet medför dessutom att dubbar och kramlor i stenarna rostas sönder och det i sig spräcker hela block (rostat järn tar större plats än friskt järn) förutom att förankringen går förlorad. Vattnet urlakar även fogarna mellan stenarna varvid den tryckutjämnande och tätande effekten går förlorad.

Fasadmuren mot Strömparterren har till stor del tappat sin bakåtförankring och många stenblock har spruckit av orsaker som beskrivits i stycket ovan.

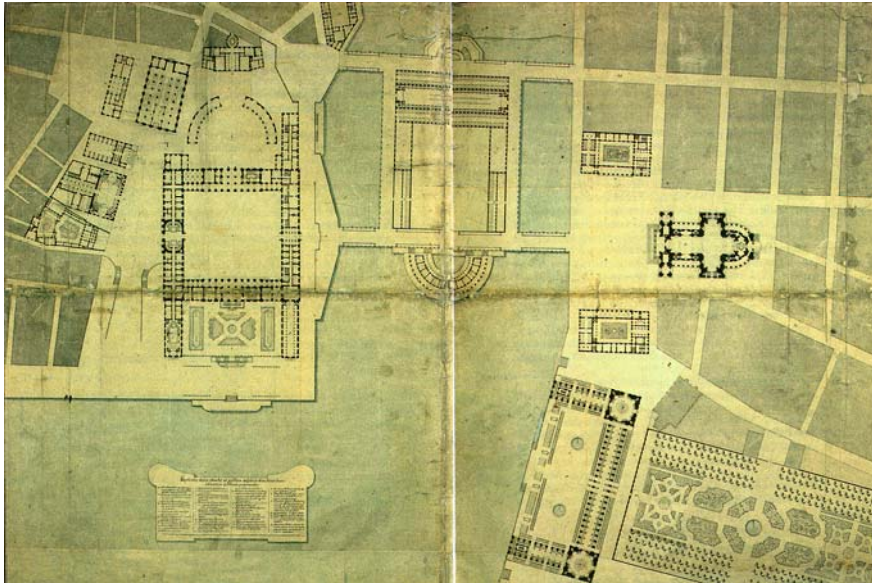
Norrbros ytbeläggning av idag bidrar inte till att skapa en tilltalande miljö. Ytskikten av asfalt och betongplattor gör inte den gedigna och historieskrivande omgivningen rättvisa. Gångbanorna är smala och körytan omotiverat bred.

#### **Historik**

Norrbro började byggas år 1757 med en för den tiden i Sverige banbrytande teknik och med den franska bron Point de Neuilly över Seine som tydlig förebild. Norrbro öppnades för trafik år 1807 efter en inte helt problemfri byggtid. Norrbro har således fungerat i stadens tjänst i 200 år nästa år.

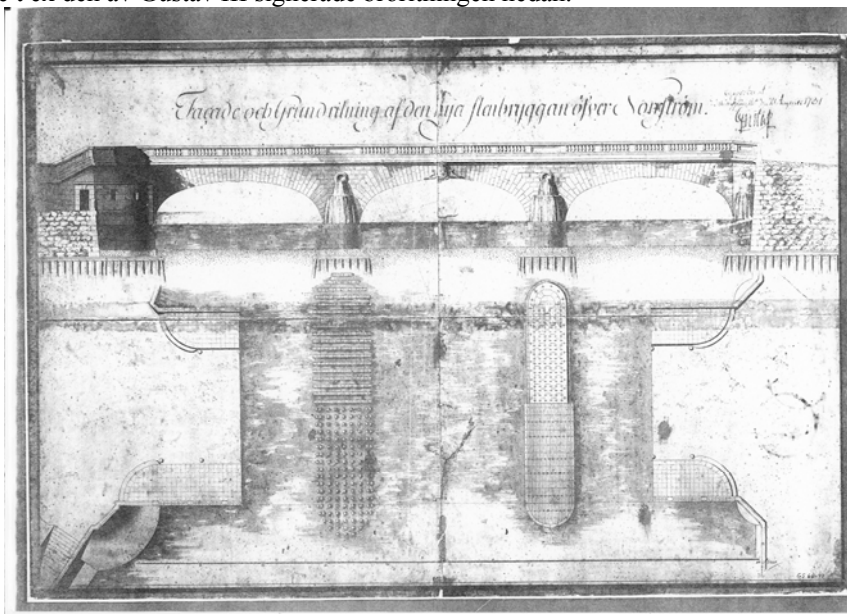
Norrbro byggdes i syfte att på ett ståndsmässigt sätt förbinda det kungliga slottet med den övriga maktens boningar kring nuvarande Gustav Adolfs torg. Omgivningarna kring Stockholms slott planerades av Nicodemus Tessin d. y. som redan var engagerad i ombyggnationen av borgen Tre Kronor till ett modernt slott. Målsättningen för hela området var att manifesteras stormakten Sverige och dess huvudstad.





*Tessin d. y's generalplan över slottsomgivningarna från 1712.*

Ett flertal svenska kungar har personligen varit engagerade i Norrbrös tillblivelse. Se t ex den av Gustav III signerade broritningen nedan.



*Adelcrantz's ritningar för Norrbrö godkänns av Gustav III år 1781.*

Norrbrö har i mångt och mycket haft en central roll i Stockholms historia. Mycket av det sociala livet försiggick på Norrbrö och på Strömparterren. På Norrbrös västra sida fanns under åren 1839 till 1904 en basarlänga i vilken bl a Adolf Bonnier etablerade sig. Norrbrö fick Stockholms första trottoarer, Strömparterren var Stockholms

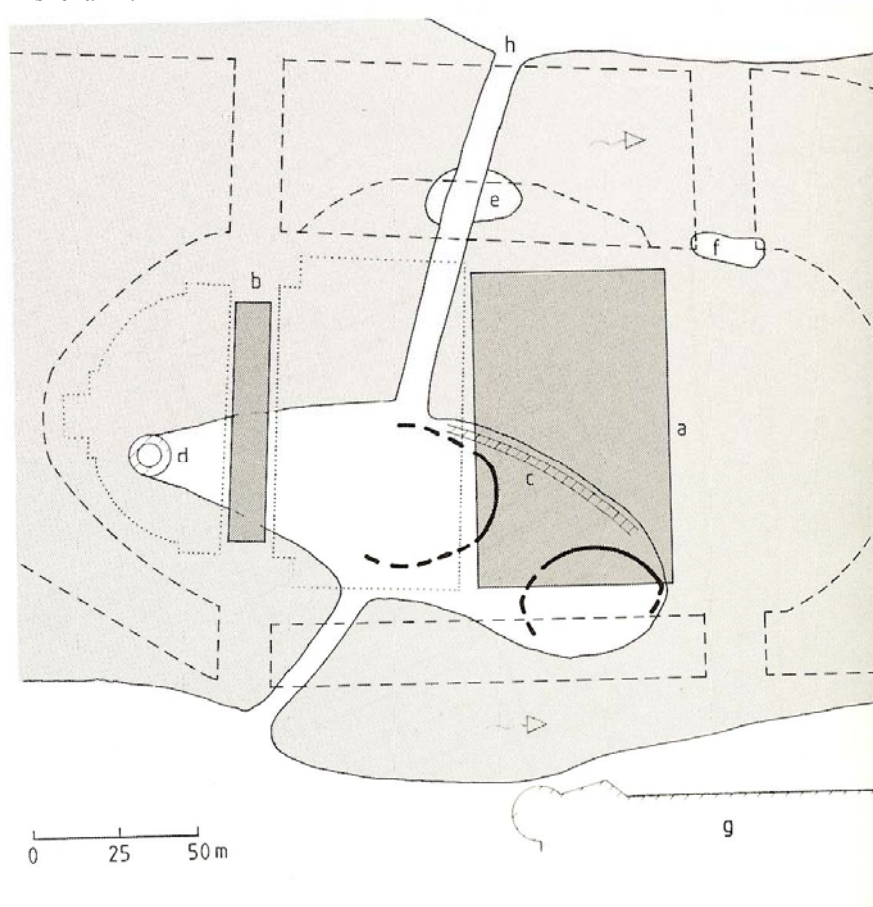
första kommunala park, de första gaslyktorna sattes upp på Norrbro och stadens första energinät utgjordes av Norrbros elektriska belysning.

För en utförlig redogörelse av Norrbros historia hänvisas till bilagda historiska sammanställning, Norrbro och Strömparterren, Stockholms Stadsmuseum 2006.

### Arkeologi

Norrbro är byggd inom ett område som i princip utgör Stockholms ursprung. I direkt anslutning till Norrbros västra sida grävdes 1978-1980 den så kallade "riksgröpen", dvs den stora arkeologiska utgrävning som utfördes inför byggandet av det som skulle bli garage till Riksdagshuset men som istället till stor del kom att bli Medeltidsmuseets utställningslokaler. Vid denna utgrävning hittades bland annat rester av den medeltida stadsmuren.

I en arkeologisk förstudie som Stockholms stadsmuseum för närvarande utför, framgår att det under brons parti över Helgeandsholmen kan finnas rester av båtvrak och pålar från bryggor och trähus som helt eller delvis var byggda i vattnet, t ex slakthus och fiskehamn.



*De tjocka halvrundlarna visar strandlinjen omkring år 1250 för de två ursprungliga öarna som idag ingår i Helgeandsholmen. Det ljusa området är strandlinjen vid medeltiden.*

*tidens slut. Rektanglarna markerar arkeologiskt utgrävda områden.*

Från Helgeandsholmens mitt och norrut består Norrbro av rumsbildningar och valvgångar. Den södra delen av Helgeandsholmen utgörs vad vi vet idag, av fyllnadsmassor.

Eventuella arkeologiska fynd i övrigt är framförallt avhängigt i hur stor grad området på Helgeandsholmen schaktades ur innan grundläggning för Norrbro påbörjades.

I planeringsarbetet för Norrbros reparation ingår att ta hänsyn till arkeologiska undersökningar som med stor sannolikhet kommer att inträffa i någon mån.

### **Analys**

#### **Omedelbara åtgärder**

Trafikkontoret bedömer det inte vara möjligt att fortsätta bedriva verksamheter i de valvutrymmen som finns under bron med anledning av det dåliga skick som Norrbro befinner sig i för närvarande. Befintliga hyresgäster är informerade om nödvändig evakuering, vilken av säkerhetsskäl måste företas inom kort. Med "kort" menas i det här fallet ett år.

#### **Värderingsgrunder**

##### **Kulturhistorien**

Norrbro ingår i område av riksintresse för kulturminnesvården.

I bilagda kulturhistoriska värdebeskrivning för Norrbro från Stadsmuseiförvaltningen redogörs för Norrbros obestridliga kulturhistoriska värde. "Bron är ett av 1700-talets mest krävande byggnadsverk avseende teknik, konstnärlig kraft, arbete tid och pengar och är fortfarande en viktig del av stadens och landets centrum." Stadsmuseet talar också om Norrbros betydelse för arkitekturhistorien, teknikhistorien, dess autenticitet och brons upplevelsevärde.

##### **Infrastrukturen**

Trafikkontoret av åsikten att Norrbro behövs i stadens infrastruktur. Att låta Norrbro gå förlorad skulle innebära problem för innerstadstrafiken eftersom samtliga förbindelser mellan Norrmalm och Gamla Stan (Vasabron, Stallbron/Riksbron, Norrbro och Strömbro) har någon form av begränsning vad gäller bärighet eller bredd och kapacitet.

Då Norrbros nedbrytning tenderar att ha ett accelererande förlopp kommer även dess funktion som trafikbro att gå förlorad inom en viss tid. Hur lång tid det rör sig om är svårt att bedöma, men en gradvis nedgradering av bärförmågan är det som Trafikkontoret rimligen behöver göra.

##### **Turistnäringen**

Vidare har Stockholm Visitors Board genom VD Martin Rosborg redovisat sin syn på Norrbros betydelse ur ett turistfrämjande perspektiv.

Det är Stockholms unika, natursköna läge som mer än någonting annat ger staden dess karaktär och atmosfär. I centrum ligger Gamla Stan och Riddarholmen där bl. a. Norrbro förbinder den historiska stadskärnan med det modernare Stockholm. Vare sig våra besökare är här som turister eller i affärer bidrar kulturhistoriska byggnadsverk mycket till stadens gedigna miljö och är viktiga för Stockholms attraktion. Stockholm har ett rikt utbud av sevärdheter och Stockholms historia intresserar turisterna i stor grad.

/.../

Våra kulturhistoriska byggnader är en del av vår gemensamma historia och framtid och man bör renovera Norrbro istället för att riva och bygga nytt. Våra unika kulturhi-

storiska värden förgyller stadsmiljön och gör Stockholm mer levande och det är av största vikt att vi lyfter fram originalbyggnaderna för att stärka upplevelsen av Stockholm.

#### **Ställningstagande**

Trafikkontoret har utvärderat ett flertal alternativ för Norrbro där olika varianter av nedklassning/degradering av bron ingår liksom alternativ att riva den befintliga bron och bygga en ny. Olika aspekter kopplade till kostnader, tid, stadens behov av infrastruktur, behov hos berörda grannverksamheter, Stockholms historia och kulturhistoriska intressen har vägts samman.

Kontoret anser mot bakgrund av främst det stora kulturhistoriska värdet och därtill av stadens behov av Norrbro som förbindelse och lokal att Norrbro skall repareras i syfte att bevaras.

Att ersätta Norrbro är enligt kontorets bedömning inte ett realistiskt alternativ. Norrbros nuvarande status kan heller inte bibehållas med enbart mindre reparationsinsatser. För att säkerställa säkerheten i de underliggande lokalerna krävs omfattande reparationer.

Av anledningar enligt ovan har kontoret inte utfört någon nuvärdesberäkning.

#### **Genomförande**

##### **Planerade åtgärder**

För att komma tillrätta med tidigare redovisade problem planerar Trafikkontoret för följande insatser:

##### **Grundförstärkning**

Delar över Helgeandsholmen, som också är den del som uppvisar sättningar, grundförstärks med borrade pålar. Landfästen och bropelare är stabila då dessa undergjutits och åtgärdats tidigare. Pålning görs till ett djup om ca 15 m med en typ av stålörspålar som injekteras med bruk. Pålning utförs på in- och utsida om varje murkonstruktion och förbinds genom betongbalkar. Metoden illustreras i bilagd folder.

##### **Fuktisolering**

Samtliga valv över Helgeandsholmen schaktas fram och kläs in med fuktisolerande lager. Befintlig fuktisolering på broarna över Norrström och Stallkanalen har undersökts och funnits fungera väl.

##### **Reparation av fasadmuren**

Granitfasaden mot Strömparterren repareras genom att spruckna stenar byts ut och genom att delar av muren helt demonteras för att återuppbyggas. Vid nedplockning och återuppbyggnad ges möjlighet att montera i ny dubb och förankring bakåt.

##### **Nytt utseende**

Norrbro föreslås beläggas med granit istället för dagens asfalt och grå betongplattor. Graniten understryker på ett bättre sätt den historiska miljön och framhäver Norrbro som det storslagna byggnadsverk det är.

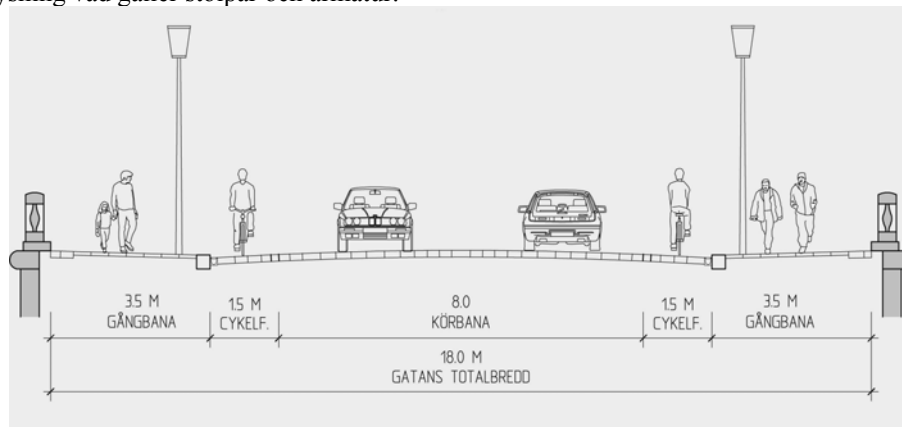
Den exakta utformningen av beläggningen på Norrbro anpassas till hur Gustav Adolfs torg kommer att gestaltas efter dess upprustning. Ytorna hänger ihop och utgör en helhet i området varför de också skall arbetas fram tillsammans.

Dagens tre körfält på Norrbro reduceras till två. Framkomligheten kommer inte att försämrats med den aktuella trafikmängden. Istället tas möjligheten att skapa mer yta till gående och att tillföra cykelfält i båda riktningar.

Gångbanornas ursprungliga bredd på ca 3,5 m (6 alnar) återskapas samtidigt som

Norrbro ges de symmetriska linjer som idag saknas och som bör vara på slottets paradgata.

Trafikkontoret arbetar med en historisk översyn av hur belysningen på Norrbro har sett ut och fungerat genom tiderna. Detta kommer att ligga till grund för valet av belysning vad gäller stolpar och armatur.



*Norrbro's nya gatuindelning.*

### **Samråd/dialog**

Den centrala platsen i Stockholm som Norrbro har, i kombination med stor påverkan för berörda grannar, medför krav på noggranna samråd genom ömsesidigt utbyte av information.

Nedan följer en redogörelse för de nära verksamheter som berörs och vilka åtgärder som är planerade:

#### **Medeltidsmuseet**

Eftersom arbetet med att grundförstärka Norrbro innebär schaktning även på insidan så finns det inga möjligheter att ha någon verksamhet i lokalerna. Inför byggstart evakueras Medeltidsmuseets biljetthall/kaprum samt alla personalutrymmen och museet stänger för besökare. Under byggtiden bedrivs istället en mindre utställningsverksamhet samt butik i Kulturhuset. För detaljer kring Medeltidsmuseets planer hänvisas till tjänsteutlåtande dnr S 2006/722-704 till Stadsmuseinämnden 2006-08-31.

Då museet har behov av större lokaler för både personal och besökare och för att förbättra arbetsmiljön planeras för en utbyggnad inunder bron.

Trafikkontoret har i samråd med Fastighets- och saluhallskontoret som museets hyresvärd beaktat de önskade planerna på en utbyggnad och sett dessa praktiskt möjliga att genomföra i samband med de schakter som ändå skall göras för grundförstärkningen. Kostnaderna för utbyggnaden belastar inte Trafikkontoret.

#### **Riksdagshuset**

Riksdagsförvaltningens fastighet gränsar mot stadens fastighet i linje med Norrbro's västra balustrad.

Norrbro kommer att helt stängas av under byggtiden. Till riksdagshuset levereras dagligen stora mängder material via Norrbro och nedfarten i Riksplan och vissa besökare har behov av att kunna köras ända fram till entrén mot Riksplan.

För att kunna garantera riksdagen obegränsad tillgänglighet och tillfredsställande säkerhet och för att entreprenadarbetena skall kunna bedrivas effektivt så föreslår Trafikkontoret att en tillfällig bro byggs över Stallkanalen enbart för Riksdagens nyttjande.



*Norrbro arbetsområde tar viss del av Riksplan i anspråk. För Riksdagens nyttjande iordningsställs en provisorisk bro över Stallkanalen.*

Stor möda har lagts på att undvika riksdagens fastighet i möjligaste mån, dels genom att planera för att använda sponter och dels genom att det omfattande ledningsstråket över Norrebro provisoriskt installeras på platsbyggda konsolbryggor.

Lösning för riksdagshuset enligt ovan är presenterad för riksdagsdirektören, administrativa chefen samt Riksdagens fastighetschef. Det fortsatta planeringsarbetet kommer att bedrivas i samarbete med riksdagsförvaltningen.



*Norra Norrbro med Riksdagshuset i bakgrunden.*

### **Kungliga slottet och vaktparaden**

Slottet är informerat om projektets syfte och omfattning via dess ståthållare, vilken även ombesörjer informationen till vaktparaden.

### **Statens fastighetsverk**

Statens fastighetsverk som förvaltar fastigheterna för bl a slottet, UD och Operan har fått information om projektet vid särskilt möte.

### **Café Strömparterren**

Restauratören som driver Café Strömparterren är liksom Medeltidsmuseet varskodd att lämna lokalerna under byggtiden. Fastighets- och saluhallskontoret bistår i förhandlingen angående villkoren.

### **Stadsdelsförvaltningen**

Maria Gamla stans och Norrmalms stadsdelsförvaltningar är informerade om projektet. Ytterligare samråd kommer att hållas med stadsdelarna under bl a produktionsplaneringsfasen och vad gäller information till medborgare.

### **Fortum distribution**

Fortum har en nätstation i ett valvutrymme. Trafikkontoret anser inte att ett valvutrymme i Norrbro är en lämplig plats för en nätstation. Fortum är uppsagt för avflyttning och mellan staden och Fortum har överenskommit om en ersättning om 1 mnkr till Fortum.

### **Sänkhåvfiskarnas kamratförening**

I det valv som är beläget närmast Stallkanalen hyr Sänkhåvfiskarnas kamratförening ett utrymme av staden. Den delen av Norrbro renoverades under 2004-2005 och bedöms som stabil varför hyresgästen inte av säkerhetsskäl är tvingad att evakueras.

### **Kollektivtrafiken**

SL's busslinje 43 måste flyttas under byggtiden och planeringen utgår från att Strömbron blir ersättningsförbindelse. Norrbro har en lastbegränsning om 8 ton axeltryck och 12 ton boggityck. Linje 43 kör idag på dispens över Norrbro eftersom bussarna egentligen har ett för högt axeltryck. Ambitionen är att hitta en permanent alter-

nativ väg för linje 43. SL är informerat.

#### **Trafikkommitte**

Planeringen för projektet är redovisat i Trafikkommitte där representanter för trafikpolisen, bussbranschen, taxi, SL och dess entreprenörer m fl deltar.

#### **Ledningsägare**

I Norrbro finns de allra flesta ledningsslag representerade. Samtliga ledningsägare är informerade om konsekvenserna och har påbörjat erforderligt projekteringsarbete.

#### **Projekt Gustav Adolfs torg och Strömparterren**

Trafikkontoret arbetar med en upprustning av Gustav Adolfs torg. Norrbros yta hänger ihop med torgets yta och dessa två platser har till stor del en gemensam historia. Gustav Adolfs torgs historik finns sammanställd av Stadsmuseet i "Gustav Adolfs torg - en central plats i stadens historia". Norrbros beläggning skall utformas så att den harmonierar med Gustav Adolfs torg i syfte att en värdig och stilfull helhet skall skapas för hela området.

Genomförandebeslut för Gustav Adolfs torg behandlas under december, i vilket även Norrbros beläggning presenteras.

I ett långsiktigt projekt ingår även en upprustning av resterande ytor på Strömgatan samt Slottskajen.

Nämns bör att Stockholms hamn kommer att förnya Strömkajen framför Grand Hotel och Nationalmuseum vilket ytterligare kommer att höja områdets estetiska värde och status.

Strömparterren förvaltas sedan årsskiftet av Trafikkontoret och här finns behov av viss förnyelse. Dessa åtgärder är framskjutna i tid men kommer att aktualiseras efter reparationen av Norrbro.

#### **Tidsplanering och aktiviteter**

Reparationen av Norrbro är ett komplicerat och tidskrävande arbete. Konstruktionen är gammal och kräver en varsam och försiktig hantering. Stora volymer skall schaktas bort för att valven skall friläggas ned till grundläggningsnivån som är sju till åtta meter under befintlig gata. Spontar kommer att användas för att begränsa schaktens utbredning.

Ett stort antal (ca 300 stycken) pålar kommer att installeras genom borring för att minimera de skadliga vibrationerna. Balkar skall gjutas på både in- och utsidan av lokalerna och fasadmuren mot Strömparterren.

För att hindra vatten att tränga in i framtiden kommer fuktisolering att utföras med hopsvetsade gummidukar. Stenfasaden kommer att delvis demonteras för att spruckna stenar skall kunna ersättas.

I planeringen har projektiden komprimerats mesta möjligt. Olika sidoentreprenader och aktiviteter pågår självklart parallellt för att tidsplanen skall hålla.

Följande aktiviteter (schematiskt beskrivna) kommer att pågå under olika skeden:

<b>Tidsperiod</b>	<b>Aktivitet</b>
2006, resterande	Kompletterande undersökningar och detaljprojektering.
2007, första halvåret	Byggande av provisorisk bro och förstärkning av södra Norrbro. Upphandling av entreprenader för grundförstärkning och fuktisolering samt fasad och



	murar
2007, andra halvåret	Start ovan nämnda entreprenader.
2008, hela året	Grundförstärkning och fuktisolering pågår. Till viss del stenarbeten. Gatuarbeten upphandlas.
2009, första halvåret	Stenarbeten slutförs. Gatubeläggning utförs.
2009, hösten	Gemensam invigning med Medeltidsmuseet.

### **Konsekvenser**

#### **Trafik under byggtiden**

Med de omfattande arbeten som krävs vid reparation av Norrbro är det enda rimliga alternativet att bron stängs av för all trafik under hela byggtiden. Framförallt är det den djupa schakten (7-8 m) och dess utbredning som omöjliggör att inrymma även passerande trafik över Norrbro.

På Norrbro går det ca 9 500 fordon per dygn. Fördelningen är ca 7 000 fordon söderut och 2 500 norrut beroende på att Strömbron endast är öppen för allmän trafik norrut. De broar som i huvudsak får ta Norrbros trafik i snittet över Norrström är Vasabron och Strömbron.

#### **Åtgärder**

För att klara avstängningen av Norrbro föreslår kontoret följande åtgärder:

- Stråket Kungsträdgårdsgatan och Strömbron öppnas för allmän trafik söderut
- Västersvängen Hamngatan - Kungsträdgårdsgatan tillåts för all trafik
- Korsningen Strömgatan/Strömbron byggs om så att högersväng från Strömgatan söderut blir möjlig
- För att öka kapaciteten för trafiken vid Tegelbacken söderut mot Vasabron justeras trafiksignalerna så mer trafik från Norrmalm kan gå söderut på Vasabron
- Information om Norrbros avstängning placeras på strategiska platser.

Åtgärderna redovisas på bilagd översiktsritning.

#### **Alternativa vägar**

Kontoret gör bedömningen att merparten av Norrbros trafik kan föras över till Strömbron och Vasabron med hjälp av dessa åtgärder. Av tidigare erfarenheter kontoret har av gatuavstängningar så kan man anta att det kommer att ske en omfördelning av trafiken även till mer avlägsna förbindelser som t ex Centralbron och Västerbron.

#### **Vasabron**

Det har diskuterats att öka kapaciteten söderut på Vasabron genom att skapa två körfält i denna riktning. Vasabron utgör en viktig länk i stadens cykelstråk med ca 9000 cyklister per dygn under sommaren. Kontoret anser att denna lösning har alltför stora negativa konsekvenser och skulle inte heller ge någon avsevärd förbättring för framkomligheten söderut över Vasabron.

#### **Konsekvenser**

Det är dock viktigt att påpeka att en avstängning av Norrbro naturligtvis får vissa negativa konsekvenser för trafiken, bl a kan förutsättas viss störning för SL-trafiken på Strömbron jämfört med dagens situation. Avstängningen kommer att vara under två år, från hösten 2007 till hösten 2009.

Under perioden för Norrbros avstängning kommer Trafikkontoret att utföra repara-

tioner av Nord-Syd-axeln vid två tillfällen, sommaren 2008 och sommaren 2009, varvid belastningen på alternativa leder ökar. Eftersom detta sker under sommarperioder då trafikmängden totalt sett minskar bedömer kontoret att situationen inte kommer bli oacceptabel.

#### **Höjdbegränsningar**

Temporära höjdbegränsningar har satts upp på ömse sidor om Norrbro i syfte att hindra den stora mängden turistbussar att passera på väg till och från slottet. Norrbro har en skyltad lastbegränsning som inte respekteras, vilket har föranlett att kontoret tvingats sätta upp fysiska hinder då sprickutvecklingen på gata sätningar i Norrbro är av accelererande art. Tydligare skyltning och en ombyggnad av Strömbron – Strömgatan skall förhoppningsvis lösa problemet.

#### **Miljöpåverkan**

Under byggtiden kommer utsläpp att förekomma i form av avgaser från fordon och maskiner. Stadens miljökrav för maskiner och transporter kommer att vara en förutsättning vid upphandling och gälla genom hela byggtiden. Luftkvaliteten bedöms inte förändras påvisbart av entreprenaden.

Inga arbeten skall utföras i vattnet varför risken för grumling orsakat av projektet är minimal. Cementbruk som används vid pålningen stannar i marken, inga utsläpp sker till vattnet. Vid utförandet är arbetsytan naturligt invallad genom den schakt som kommer göras.

Grundvattnet kommer lokalt och tillfälligt att påverkas av pålningsarbetena men är av ringa art.

Vid schaktning kommer jordlager att friläggas som eventuellt innehåller arkeologiska lämningar eller icke kända konstruktionsdelar. Schaktkontroll enligt kulturminneslagen kommer att utföras.

Naturvårdsverkets normer för buller skall uppfyllas vid utförandet. Arbetsmoment som mest troligt ger upphov till buller är schaktning, spontning och pålning.

Inga farliga avfall kommer att genereras av arbetena. Största mängden avfall kommer att vara schaktmassor.

#### **Ekonomi**

De kostnader som presenteras nedan är resultatet av ett översiktligt kalkylunderlag. Kontoret har valt metod för utförandet och bedömt risker och produktionsstyrande förutsättningar, men detaljerade handlingar föreligger inte i dagsläget. Projektet har påbörjat arbetet med detaljprojektering för de olika teknikområdena.

Kostnaderna är redovisade i 2006 års prisnivå.

#### **Kalkyl**

<b>Kalkyldel</b>	<b>Utgift (mnkr)</b>
Utredning och projektering	13
Reparation av Norrbro genom grundförstärkning, fuktisolerering, fasadrenovering	123
Lokalkostnader mm	9
	<b>145</b>

Mellan Trafikkontoret och Fastighets- och saluhallskontoret (FSK) har överenskommit att Trafikkontoret tar kostnader för utrivning och återuppbyggnad av Medel-

tidsmuseets befintliga lokaler som är inrymda i Norrbro. Denna kostnad ingår i kalkyl enligt ovan.

Kostnader om 5 mnkr för evakuering av museet under byggtiden belastar FSK. I denna post ingår utflyttning, hyra i och anpassning av alternativ lokal i Kulturhuset.

#### **Budgetkonsekvenser**

Investeringsutgifterna för genomförandet beräknas till ca 150 mnkr i löpande priser. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell.

	2005	2006	2007	2008	2009	Totalt
<b>Bedömd utgift (mnkr)</b>	<b>-1</b>	<b>-6</b>	<b>-30</b>	<b>-81</b>	<b>-32</b>	<b>-150</b>

I förslag till budget 2007 och inriktning 2008-2009 har medel för Norrbro inte kunnat inrymmas. Kontoret bedömer att investeringarna 2007 kan inrymmas i verksamhetsprogram 2007. Medelsbehovet för 2008 och 2009 kommer att redovisas i treårsprogram 2008 med inriktning 2009-2010.

I kalkylen förutsätts beläggning på Norrbros överytor utföras med granit. Merkostnaden jämfört med att återställa till befintlig asfalt är 4 mnkr. Kontoret motiverar det dyrare alternativet med tidigare angivna kulturhistoriska aspekter samt platsens betydelse i staden.

Drift- och underhållskostnaderna förväntas oförändrat uppgå till 1,5 mnkr årligen enligt schablonberäkning. Dessa kostnader uppkommer dock inte under de närmaste 20 åren efter investeringen.

#### **Risikfaktorer**

Kontoret bedömer att en reell risk finns för att marknadspriserna vid tiden för upphandling av de olika entreprenaderna är högre än vad som har antagits vid kalkyltillfället. Redovisad kalkyl har uppräknats enligt uppskattad prisutveckling.

Kostnaderna är starkt kopplade till eventuella stillestånd och/eller komplikationer med anledning av att det är ett kulturhistoriskt byggnadsverk som inte får förvanskas. Aktuell typ av arbete är svårkalkylerat varför redovisade kostnader är översiktliga. Det går inte helt att utesluta att projektet kan drabbas av förseningar och ökade kostnader p g a t ex arkeologiska fynd, okända konstruktioner eller tekniska komplikationer.

#### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden för sin del godkänner genomförandet av grundförstärkning och reparation av Norrbro, med undantag av belägningens detaljutförning, omfattande investeringsutgifter om 150 mnkr.

Vidare föreslår kontoret att detta beslut underställs kommunfullmäktige för slutgiltigt genomförandebeslut.

Trafikkontoret föreslår därtill att trafiknämnden uppdrar åt kontoret att återkomma angående den nya belägningens utförning i samband med att genomförandebeslut för Gustav Adolfs torg behandlas.

**SLUT**

## BEREDNING

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret för synpunkter.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 november 2006 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

Reparationen av Norrbro är en av de stora reinvesteringar som staden inom kort måste genomföra eftersom konstaterade skador inte kan avhjälpas med löpande underhållsinsatser. Stadsledningskontoret tillstyrker därför att kommunfullmäktige beslutar att investeringen får genomföras på sätt som framgår i detta ärende.

Projektets utgifter bedöms uppgå till 150 mnkr i löpande prisnivå. Det finns en betydande osäkerhet om projektets ekonomi, inte minst beroende på prisutvecklingen inom byggsektorn samt av att arbete av denna art anses svårkalkylerat. Det är angeläget att den nybildade trafik- och renhållningsnämnden har en noggrann ekonomisk planering och uppföljning så att projektet kan genomföras inom beslutad medelsram.

De verksamheter som bedrivs i brons lokaler, bl.a. Medeltidsmuseet, måste evakueras inom ett år. Eftersom Medeltidsmuseet har behov av större lokaler för både personal och besökare och för att förbättra arbetsmiljön planeras en tillbyggnad under bron. Inför återflyttningen planeras även en modernisering av museets utställningsverksamhet. Tillbyggnaden samt förnyelsen av Medeltidsmuseet är en utökning av Norrbroprojektet som inte ingår i kommunfullmäktiges genomförande-beslut och ska beslutas av respektive nämnd, i detta fall fastighetsnämnden och kulturnämnden.

Trafiknämnden har för sin del godkänt genomförandet av grundförstärkning och reparation av Norrbro, med undantag av beläggnings detaljutformning, som avses fastställas i samband med förestående genomförandebeslut för Gustav Adolfs torg. Stadsledningskontoret anser att det vore olyckligt om detta innebär en låsning som hindrar Norrbroprojektets färdigställande.

#### *Bakgrund*

Norrbro är Stockholms äldsta bro och den enda stenvalvsbron i sitt slag i Sverige. Norrbro förbinder slottets norra entré och Gustav Adolfs torg och består av

- södra Norrbro över Stallkanalen
- delen över Helgeandsholmen
- norra Norrbro över Norrström

Norrbro är byggt med ett valv över Stallkanalen och tre över Norrström. I delen över Helgeandsholmen är Norrbro uppbyggd av ett system av invändiga valv och murar. Dessa är åtkomliga från Strömparterren och i fasaden mot densamma finns öppningar och ljusinsläpp.

Stockholms medeltidsmuseum nyttjar större delen av valvutrymmena som biljetthall och kontor. I den norra delen av Norrbro över Helgeandsholmen finns idag en restaurang samt ett utrymme för en nätstation. Valvet längst söderut på Helgeandsholmen disponeras av Kamratföreningen Sänkhåvfiskarna.

Norrbro är i dåligt skick på grund av att delen över Helgeandsholmen har ojämna sättningar som bryter sönder konstruktionen. Vatten rinner in och påskyndar nedbrytningen och särskilt problematiskt är det med inläckage hos Medeltidsmuseet. Norrbros fasad mot Strömparterren behöver en omfattande renovering, annars riskerar stenar att lossna från muren och ramla ner.

#### *Ärendet*

Ett flertal alternativ för Norrbro har utvärderats där olika varianter av nedklassning/degradering av bron ingår liksom alternativ att riva den befintliga bron och bygga en ny. Olika aspekter kopplade till kostnader, tid, stadens behov av infrastruktur, behov hos berörda grannverksamheter, Stockholms historia och kulturhistoriska intressen har vägts samman.

Då säkerheten för de personer som vistas i Norrbros invändiga valvutrymmen inte längre kommer att kunna garanteras måste de verksamheter som bedrivs i brons lokaler evakueras inom ett år. De som berörs är Medeltidsmuseet, Fortum (nätstation) och en restaurang (café Strömparterren). Samtliga hyresgäster är informerade och det finns en evakueringsplan.

Trafiknämnden anser att Norrbro skall bevaras och att åtgärder omgående skall sättas in för att bron även i framtiden skall kunna användas för trafik. Om man skulle låta den accelererande nedbrytningen fortgå skulle det enligt nämnden innebära att ett kulturhistoriskt byggnadsverk går förlorat och att staden därmed ger sig in i den mycket omfattande processen att finna en ersättningslösning till slottets paradgata, riksdagens infart och Medeltidsmuseet.

Kostnaden för grundförstärkning och reparation av Norrbro är beräknad till 145 mnkr (i prisnivå 2006), vilket uppges motsvara 150 mnkr i löpande prisnivå. Projektet är planerat att pågå från hösten 2007 till hösten 2009. Drift- och underhållskostnaderna förväntas oförändrat uppgå till 1,5 mnkr per år men kostnaderna beräknas inte uppkomma de närmaste 20 åren. I ärendet redovisas även konsekvenser av projektet för bl.a. miljön och trafikföringen i området samt beskrivs risker och osäkerhetsfaktorer.

Trafiknämnden har för sin del godkänt genomförandet av grundförstärkning och reparation av Norrbro, med undantag av beläggnings detaljutformning, omfattande investeringsutgifter om 150 mnkr. Trafiknämnden har uppdragit åt trafikkontoret att återkomma angående den nya beläggnings utformning i samband med att genomförandebeslut för Gustav Adolfs torg behandlas.

Eftersom Medeltidsmuseet har behov av större lokaler för både personal och besökare och för att förbättra arbetsmiljön planeras en tillbyggnad under bron. En sådan tillbyggnad har bedömts möjlig att genomföra i samband med de schakter som ändå skall göras för grundförstärkningen. Inför återflyttning planeras även en modernisering av museets utställningsverksamhet. För dessa åtgärder svarar kulturnämnden och museets hyresvärd fastighetsnämnden och åtgärderna ingår inte i trafiknämndens investering.

#### *Ärendets beredning*

Trafiknämndens genomförandebeslut har underställts kommunfullmäktige för godkännande. Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av ekonomiavdelningen i samråd med infrastrukturavdelningen.

#### *Stadsledningskontorets synpunkter*

##### **Projektets förutsättningar**

Av trafiknämndens framställan framgår att en genomgripande reparation av Norrbro är nödvändig på delen över Helgeandsholmen – för att undvika kapitalförstöring, be-

vara brons trafikfunktioner samt möjliggöra fortsatt användning av underbyggnaden för Medeltidsmuseets verksamhet. Alternativa lösningar har studerats men bedömts vara orealistiska. Stadsledningskontoret delar denna uppfattning.

Tillbyggnad av ny kontorsdel samt förnyelse av Medeltidsmuseet är en utökning av Norrbroprojektet som inte ingår i kommunfullmäktiges genomförandebeslut. Dessa åtgärder är av den storleksordningen att de kan beslutas av respektive nämnd, i detta fall fastighetsnämnden och kulturnämnden. Erforderliga medel har avsatts i stadens budget för 2007 och inriktning för 2008 och 2009.

På stadsledningskontorets begäran har redovisats att utbytet av befintliga asfaltytor mot granitsten kostar ca 4 mnkr, vilket får betraktas som en acceptabel merkostnad för att få en bra anpassning av brons ytskikt till den kulturhistoriska miljön på platsen. En samplanering av beläggningen på Norrbro och Gustaf Adolfs torg är lämplig men det vore olyckligt om detta innebär en låsning som hindrar Norrbroprojektets färdigställande. Det är ju inte säkert att ombyggnad av Gustaf Adolfs torg kan komma att inrymmas bland prioriterade investeringar de närmaste åren. Stadsledningskontoret anser att detta bör beaktas i samband med trafiknämndens ställningstagande till eventuell ombyggnad av torget och om val av beläggning för torget och Norrbro.

#### **Beslutsunderlag**

Trafiknämnden har i december 2005 fattat inriktningsbeslut och dessförinnan har trafikkontoret haft samråd med stadsledningskontoret i enlighet med stadens investeringsregler. Det nu aktuella ärendet följer i allt väsentligt dessa regler. Nuvärdeskalkyl har inte upprättats eftersom det inte finns något realistiskt alternativ till planerad reparation att jämföra med. Stadsledningskontoret kan i övrigt konstatera att beslutsunderlaget innehåller en gedigen utredning av Norrbros stora kulturhistoriska värden.

#### **Ekonomiskt resultat**

Projektets utgifter som i inriktningsbeslutet uppskattades till 115 mnkr (i 2005 års prisnivå) bedöms nu uppgå till 145 mnkr (i 2006 års prisnivå) och 150 mnkr i löpande prisnivå.

De nya uppgifterna är resultatet av ett översiktligt kalkylunderlag men får anses mer realistiska än tidigare uppskattning. Det finns dock fortfarande en betydande osäkerhet om projektets ekonomi, inte minst beroende på prisutvecklingen inom byggsektorn samt av att arbete av denna art anses svårkalkylerat. Stadsledningskontoret har ifrågasatt att skillnaden mellan utgifter i fasta och rörliga priser bara är ca 5 mnkr men fått tillfredsställande förklaring till hur prisutvecklingen beaktats.

Stadsledningskontoret ifrågasätter även beräkningen av projektets påverkan på stadens löpande ekonomi (minskade kostnader med 1,5 mnkr respektive år). De första ca 20 åren kan staden troligen slippa större delen av underhållskostnaderna men driftkostnader för belysning, renhållning och vinterväghållning kommer att finnas liksom hittills. Dessutom tillkommer kapitalkostnader för genomförd investering.

Det är angeläget att den nybildade trafik- och renhållningsnämnden har en noggrann ekonomisk planering och uppföljning så att projektet kan genomföras inom beslutad medelsram.

#### **Samlad bedömning**

Reparationen av Norrbro är en av de stora reinvesteringar som staden inom kort måste genomföra eftersom konstaterade skador inte kan avhjälpas med löpande underhållsinsatser. Stadsledningskontoret tillstyrker därför att kommunfullmäktige beslutar att investeringen får genomföras på sätt som framgår i detta ärende. Stadsledningskon-

toret förutsätter därvid att investeringsutgifter och investeringsinkomster inryms i beslutad och kommande investeringsplaner för trafik- och renhållningsnämnden samt att drift- och kapitalkostnader kommer att inrymmas i kommande budgetramar.

RESERVATIONER M.M.

**Trafiknämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Mirja Särkiniemi (s) samt ledamöterna Jimmy Lindgren (s), Reine Meyer-Strömberg (s), Kåre Gustavsson (s) och Ann-Marie Strömberg (-) enligt det av vice ordföranden Mirja Särkiniemi m fl (s) och ledamoten Ann-Marie Strömberg (-) gemensamt framställda yrkandet enligt följande

Trafiknämnden beslutar

att godkänna kontorets förslag till beslut

samt

att därutöver anföra följande:

Kontoret bör när man återkommer om detaljutformning av belägningen även tydligt redovisa hur förslaget garanterar trafiksäkra cykellösningar där konflikt mellan trafikslagen undviks. Möjligheten med separata cykelbanor ska prövas.