

Projektdirektiv – Byte av Norra Danviksbron

Författare:	Lars Matz
Version:	1.0

Utgåvehistorik för dokumentet

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
2015-09-01	v 1.0	Lars Jolérus		
	v 1.1			
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			

Innehåll

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

Projektbakgrund

Norra Danviksbron byggdes i samband med att Hammarbyleden kom till 1917 – 1925 som en kombinerad landsväg och järnvägsbro. Det ekonomiska ansvaret för brons underhåll delades då mellan staden 59 % och järnvägsföretaget 41 %. Fördelningen baserades på hur bron till en början utnyttjades för järnväg respektive övrig trafik.

Detta har inte ändrats trots att norra Danviksbron sedan tillkomsten av Södra bron numera endast utnyttjas för kollektivtrafik; bussar och Saltsjöbanan. Bron har tidigare dömts ut. Avsikten var att byta den vid millennieskiftet men då aktualiserades att en fast högbro skulle byggas i projektet Danvikslösen, vilket gjorde att brobytet senarelades.

Mål och syfte

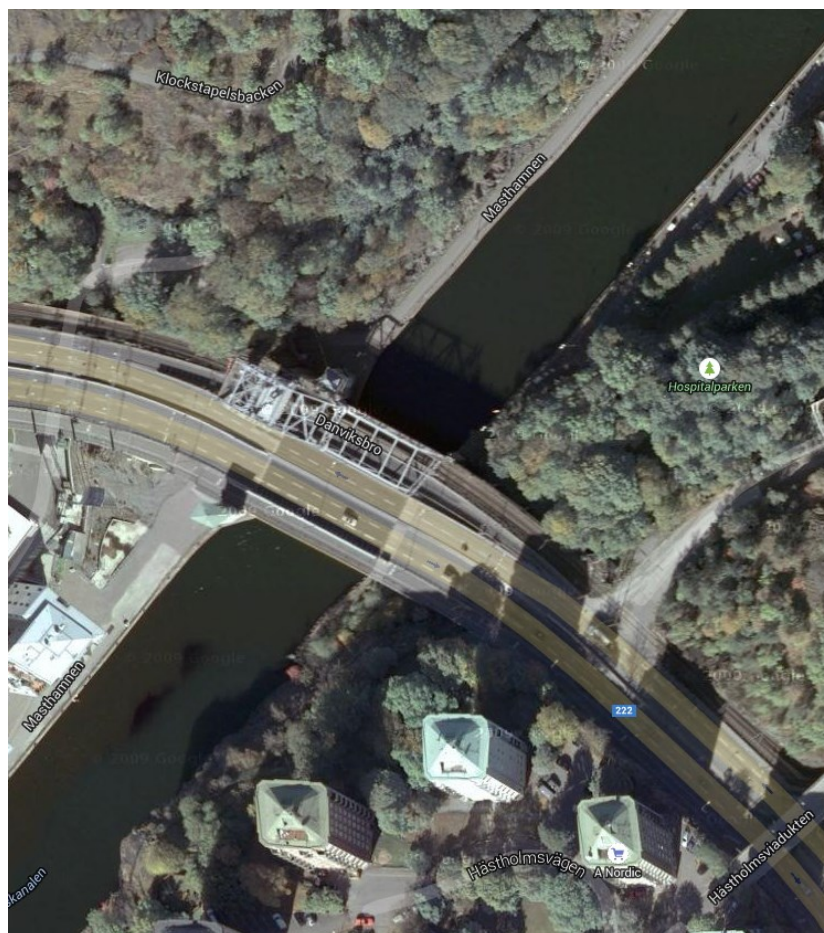
Övergripande målsättningar och effektmål

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.
- Förutsättningar för förbättringar för gående och cyklister studeras.

Geografiskt område



Danviksbroarna, Norra bron överst

Utredningsorganisation

Organisationen för projektet är följande:

- Projektägare – Trafikkontoret/Anläggning
- Projekteringsledare – Lars Matz
- Projekteringsledare, styr, el och mekanik – Roland Kolmodin
- Övriga förvaltningar/bolag och representanter/kompetenser som förväntas att delta – SLL, Projektörer; ELU, WSP

Tidsåtgång

Kontoret föreslår att fortsatt utredning för bron genomförs för att klargöra förutsättningarna gällande ett utbyte. Utredningarna genomförs under kommande höst. Vägledande för ett utbyte är att arbetena utförs under den tid tågtrafiken på Saltsjöbanan är

inställd till och med 2019 och med de sjötrafikpåverkande aktiviteterna samordnade med den planerade reparationen av Liljeholmsbroarnas klaffar. Tidpunkten för genomförandet måste samordnas med andra projekt för att trafikstörningarna skall minimeras.

Ekonomi

Brobytet av Norra Danviksbron bedöms i dagsläget kräva investeringsutgifter på mellan 175-200 mnkr och därtill kommer SLL/Trafikförvaltningens utgifter avseende spår-, el-, signalarbeten.

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

Utredningsutgifter

Utredningsutgifterna uppskattas till totalt 5 mnkr

Risk

Väsentliga projektrisker

Projektet kan i detta skede identifiera följande projektrisker:

- Arbetet med att demontera och transportera bort broklaffen och motvikt kan vara tekniskt svårt och kan skapa fördyringar.
- Planarbetet 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 formulera en kommunikationsstrategi som implementeras då anbudin inkommit och definitivt beslut om genomförande fattas.

Följande intressegrupper förväntas påverkas av projektet:

- Interna intressenter – Konstbyggnadsteknik, Trafikplanering, Belysning.
- Externa intressenter – SLL, Sjöfartsverket, Stockholms hamnar, Saltsjön och Mälarens båtförbund med flera sjöfarande.

Rapportering

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