

Natur -och trafiknämnden

Investeringsärende Neglingebron S-802

Projektnummer: 93105101

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige fattar följande beslut:

Kommunfullmäktige beslutar om investeringsramar för att ersätta vägbro S-802 vid Neglingemaren i Saltsjöbaden. Investeringskostnaden uppskattas till 30,7 miljoner kronor.

Sammanfattning av ärendet

Vägbro S-802 är en del av Stockholmsvägen och ligger vid Neglingeviden i Saltsjöbaden. Bron är uppförd i början av 30-talet och utgörs av fyra längsgående stålbalkar med en ovanpåliggande, ej samverkande, betongfarbana. Brons västra del utgörs av en GC-bana. Nackas bro S-802 delar landfästen med Trafikförvaltningens spårbro.

Under 2021 och 2022 utfördes två enskilda bärighetsberäkningar av vägbron. Resultatet visar att befintlig vägbro endast uppnår BK 3 (bärighetsklass tre). Nacka kommun vill ha full framkomlighet över bron och fortsatt tillåta exempelvis ersättningsbussar för Saltsjöbanan och tunga transporter till verksamheter i Saltsjöbaden. Därför föreslås den nya bron ha bärighet BK 1. Val av byggmetod ska ha ett fokus på att minimera störningar och påverkan för trafikanter och medborgare. Kommunikationsåtgärder riktade till medborgarna kommer prioriteras.

Projektet kommer att drivas av resurser från anläggningsenheten. Investeringskostnaden uppskattas till 30,7 miljoner kronor. För att påbörja projektering under 2022 tas kostnader för projektering på redan beslutade reinvesteringar i projekt *Reinvestering konstruktionsbyggnader*. Om medel avsätts för ersättning av Neglingebron kommer projekteringskostnaden att flyttas från projekt *Reinvestering konstruktionsbyggnader* till kommande projekt *Investeringsärende Neglingebron S-802*.

Ärendet

Vägbro S-802 är en del av Stockholmsvägen och ligger vid Neglingeviden i Saltsjöbaden, se Figur 1. Bron är uppförd i början av 30-talet och utgörs av fyra längsgående stålbalkar med en ovanpåliggande, ej samverkande, betongfarbana. Brons västra del utgörs av en GC-bana.

Bron har en spännvidd på cirka 21 m och en bredd på cirka 8 m. Nackas bro S-802 delar landfästen med Trafikförvaltningens spårbro.



Figur 1: Flygfoto över bro S-802. Ortofoto 2021.

Under 2021 utförde WSP en bärighetsberäkning av vägbron. Resultatet visade att bron med föreskriven säkerhetsmarginal saknar kapacitet för bärighetsklass (BK) BK1, BK2 eller BK3. Beräkningarna utfördes för en oskadad bro.

Det som begränsar brons kapacitet är betongfarbanan. Det är ett rimligt resultat då trafiklasterna har ökat sedan 1930-talet, armeringsinnehållet är lågt och farbaneplattan har en tjocklek om endast 160 mm. Dagens brobaneplattor har gått upp i dimension då broarna belastas med tyngre fordon. Brodimensioneringen utförs enligt Trafikverkets nu gällande kravdokument.

Nacka kommun har bett konsultbolaget ELU om ett kompletterande yttrande rörande brons bärighet. ELU klassade farbanans bärighet till BK3, en något högre bärighet än WSPs resultat, men fortfarande lägre än vad Nacka kommun vill ha på platsen. Nacka kommun vill ha full framkomlighet över bron och fortsatt tillåta exempelvis ersättningsbussar för Saltsjöbanan och tunga transporter till verksamheter i Saltsjöbaden. Därför föreslås den nya bron ha bärighet BK 1.

Den föreslagna åtgärden är att ersätta brons överbyggnad med en samverkansbro i stål och betong. Den nya bron föreslås ha motsvarande gestaltning som den befintliga bron. För att det nya systemet ska nå en avsedd livslängd om 120 år kan det krävas en förstärkning av brons befintliga landfästen.

Projekteringen av brobytet ska hantera räddningstjänstens och Trafikförvaltningens framkomlighetskrav. Vid ett brobyte kan väg- samt gång- och cykeltrafik behöva ledas om på alternativa vägar. Val av byggmetod ska ha ett fokus på att minimera störningar och påverkan för trafikanter och medborgare. Kommunikationsåtgärder riktade till medborgarna kommer prioriteras.

Närheten till Trafikförvaltningens spårbro kommer att kräva god samverkan mellan parterna. Projektet kommer att drivas av resurser från anläggningsenheten. Investeringskostnaden för projektering och utförandeentreprenad uppskattas till sammanlagt 30,7 miljoner kronor.

För att påbörja projektering under 2022 tas kostnader för projektering på redan beslutade reinvesteringsmedel i projekt *Reinvestering konstruktionsbyggnader*. Om medel avsätts för ersättning av Neglingebron kommer projekteringskostnaden att flyttas från projekt *Reinvestering konstruktionsbyggnader* till kommande projekt *Investeringsärende Neglingebron S-802*.

Tillkommande medel, miljoner kronor

Projekt	Prio	Förslag nytt beslut		Ny projektbudget	
		Utgifter	Netto	Utgifter	Netto
Investeringsärende Neglingebron S-802	Mkt angelägen	30,7	30,7	30,7	30,7

Förslag nytt beslut, fördelning per år, miljoner kronor

Projektnamn	Årsbudget								Årsprognos	
	2022		2023		2024		2025		2026=>	
	Utgifter	Netto	Utgifter	Netto	Utgifter	Netto	Utgifter	Netto	Utgifter	Netto
Investeringsärende Neglingebron S-802	2,9	2,9	27,8	27,8	0	0	0	0	0	0

Brobytet medför inga ökade driftkostnader.

Tillkommande kapital- och övriga driftkostnader, miljoner kronor

Projektnamn	Tillkommande årlig kapitalkostnad	Total årlig kapitalkostnad	Tillkommande årlig driftkostnad	Total årlig driftkostnad	Aktiveringsdatum (ÅÅÅÅMM)
Investeringsärende Neglingebron S-802	0,7	0,7	0	0	202401

Ekonomiska konsekvenser

Förenklad investeringskalkyl, miljoner kronor

Projekt	Total	2022	2023	2024	2025	2026=>
Total investeringsutgift	30,7	2,9	27,8	0	0	0
varav:						
Extern kostnad för utredning/projektering/köpta tjänster	28,8	2,3	26,5	0	0	0
Material	0	0	0	0	0	0
Intern personalkostnad/nedlagd tid	1,9	0,6	1,3	0	0	0
Övriga kostnader	0	0	0	0	0	0
Total investeringsinkomst	0	0	0	0	0	0
Netto	30,7	2,9	27,8	0	0	0

I tabellen nedan ges upplysningsinformation om engångsdriftkostnader som orsakas av investeringsprojektet. Dessa engångskostnader ska även tas upp i samband med ramärendet inför planering om driftbudgeten. Rivningskostnaden uppskattas till 2 miljoner kronor och bronns restvärde är mindre än 200 000 kronor.

Engångsdriftkostnader för projektet, miljoner kronor

Projektnamn	2022	2023	2024	2025	2026=>
Sanering	0	0	0	0	0
Rivning	0	2	0	0	0
Flyttkostnad	0	0	0	0	0
Tillfälliga paviljonger	0	0	0	0	0
Evakuering	0	0	0	0	0
Hyseskostnader	0	0	0	0	0
Montage	0	0	0	0	0
Demontage	0	0	0	0	0
Restvärde	0	0,2	0	0	0
Summa	0	2,2	0	0	0

Riskanalys vid utebliven investering eller försenad investering

En ersättning av bron kommer att medföra en fortsatt god framkomlighet på platsen. Jämfört med att renovera den befintliga bron skulle en ny bro vara fördelaktigt både ekonomiskt och sett till framkomlighet, då tidsintervall mellan nödvändiga underhållsarbeten skulle öka.

Alternativa lösningar för investeringen

Det saknas alternativa lösningar för investeringen. Av framkomlighetsskäl är det nödvändigt med en vägbro med tillräcklig bärighet på platsen.



Påverkan på annan nämnd

Projektet saknar påverkan på annan nämnd.

Konsekvenser för barn

Projekteringen saknar konsekvenser för barn.

Kristina Petterqvist
Enhetschef
Enheten offentlig utemiljö

Johan Ramstedt
Förvaltare byggnadsverk
Enheten offentlig utemiljö