

2016-07-28

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2016/426

Natur- och Trafiknämnden

Avtal för övertagande gångbro vid BRF Bergudden i Neglinge

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att inte överta gångbron över Saltsjöbanan vid Neglinge från BRF Bergudden övre och nedre.

Sammanfattning

Gångbron över Saltsjöbanan i Neglinge byggdes 1990/1991 och ägs av bostadsrättsföreningarna BRF Bergudden övre och BRF Bergudden nedre (föreningarna). Servitutsavtal mellan gångbrons ägare och Stockholms läns landsting, SLL, behövs för att reglera skötsel, underhåll, ansvar, säkerhetsåtgärder och dylikt. Sådant avtal har inte tecknats då SLL har som princip att bara ha kommuner som avtalspart.

Frågan har diskuterats sedan 1993 och vägenheten har under 2014-2016 konstaterat att gångbron utgör en genväg som föreningarna kan använda för att förkorta sitt gångavstånd till Neglinge station med 3-5 minuter, att den inte är tillgänglighetsanpassad och att ett antal brister och skador behöver åtgärdas.

Vägenheten redovisar tre alternativ: (A) övertagande med ersättning + rivning, (B) övertagande med ersättning + tillgänglighetsanpassning och (C) att inte ta över. Vägenheten förordar alternativ C eftersom brons allmännytta är för begränsad för att motivera ett övertagande.

Ärendet

Bostadsrättsföreningarna BRF Bergudden övre (60 bostäder) och BRF Bergudden nedre (42 bostäder) i Neglinge (*föreningarna*) äger en gångbro som går över Saltsjöbanan. Bron utfördes 1990/1991 som kvartersanläggning – enskild egendom, utförd utan kommunens tillsyn av

exploatören Byggnads AB Tage Ljungberg. Bron är en planskild förbindelse för gångtrafik över Saltsjöbanan.

Redan 1991 konstaterades att servitutsavtal mellan gångbrons huvudman och Stockholms Läns Landsting, SLL, behövs för att reglera skötsel, underhåll, skadeståndsansvar, säkerhetsåtgärder och dylikt. Däremot har SLL som princip att i dylika fall ha kommuner som avtalspart och inte enskilda personer eller föreningar varför frågan förblivit oreglerad. Enligt GK 1993/387-311 har *föreningarna* begärt att kommunen övertar ansvaret för gångbron. Av denna anledning har kommunen begärt in uppgifter för ärendets hantering, alltså för utredning av frågan och förhandling med SLL. Frågan har emellertid inte lösts då det inte varit några stora praktiska problem eller yttre omständigheter har funnits förrän nu då Saltsjöbanan renoveras.

Kommunens praxis vid övertagande av en anläggning är att funktionen är optimal vid övertagandetillfället, och att tidigare huvudman ansvarar för erforderliga åtgärder för att anläggningen uppnår den optimala funktionaliteten. Under 2014-2016 har kommunen utrett brons tillstånd och undersökt *föreningarnas* uppgifter om bron, med följande resultat:

Bron är inte tillgänglighetsanpassad och brons trappa är obekvämt. Gångavståndet från *föreningarna* till Neglinge station är i snitt ca 300 m (ca 5 min) över bron och Stockholmsvägen och ca 600 m (ca 8 min) genom Pålänsvägen och Torsvägen. Bron utgör inte någon stor nytta för gående utanför *föreningarna*. Gångvägen från *föreningarna* och ner till bron är inte tillgänglighetsanpassad. Gångbron saknar relationshandlingar och har ett antal skador och brister som behöver åtgärdas. Kostnaden för att åtgärda bristerna och skadorna uppskattas till ca 350 000 kr. *Föreningarna* anser att de inte ska belastas med denna utgift.

Vägenheten ser följande alternativ, varav alternativ C förespråkas.

- A. Övertagande med ersättning 250 tkr och utredning om eventuell rivning inom ca 4 år: vägenheten kan ej se att bron utgör en nytta för alla, då funktionshindrade, mindre barn och äldre inte kan utnyttja den. Drift- och underhållskostnaderna är högre än en normal gångbro och samhällsnyttan med bron är svår att se med det underlag som finns idag. Efter övertagandet bör därför en utredning göras om det allmänna behovet innan slutligt beslut om ev. rivning tas. Kostnad för rivning ca 250 tkr skall erläggas av föreningarna. Avtal behöver tecknas med *föreningarna*.
- B. Övertagande med ersättning samt utredning om eventuell tillgänglighetsanpassning: Ersättningen uppskattas till 350 000 kr vilket då begärs av föreningarna innan övertagande. Om bron ska vara allmäntillgänglig bör möjligheterna för tillgänglighetsanpassning utredas. Möjligheten för tillgänglighetsanpassning på *föreningarnas* sida är oklar. Utbyggnad av en hiss på Stockholmsvägens sida uppskattas till ca 1,5 mkr exklusive ersättningen. Servitutsförhållanden mellan Nacka kommun och SLL kan regleras i det förnyade samverkansavtalet för hela



Saltsjöbanan som bearbetas av parterna. Avtal behöver tecknas med *föreningarna*.

- C. Inget kommunalt övertagande: Bron är inte planlagd och byggdes inte för att vara allmäntillgänglig. Ett övertagande bedöms inte som en långsiktigt hållbar lösning, det heller ger inte värde för skattepengarna eller befrämjar ökad framkomlighet. Inget avtal med föreningarna behövs.

Ekonomiska konsekvenser

- Alternativ A: Drift- och underhållskostnad 25 tkr/år i 4 år samt utredningskostnader. Om man beslutar att inte riva efter 4 år tillkommer även en kostnad för upprustning av bron och ev. tillgänglighetsanpassning liknande alternativ B.
- Alternativ B: 1 850 000 kr vid ombyggnad samt utredningskostnader om tillgänglighetsanpassning genomförs. Drift- och underhållskostnad 25 tkr/år i 40 år.
- Alternativ C: inga ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Större Barn som bor i *föreningarna* och kan ta sig själva till Neglinge station kan utnyttja bron idag. Vid rivning kommer inte dessa barn att kunna göra det, vilket innebär ca 3-5 minuter längre gångsträcka. Vid tillgänglighetsanpassning av bron kommer samtliga barn som bor i *föreningarna* att kunna nyttja bron.

Bilagor

1. Karta
2. Vy bild
3. Utredning stålrevision
4. Utredning åtgärdsförslag stål
5. Kalkyl (inkluderar inte byggherrekostnader)

Mats Wester

Rafael Mancera

Enhetschef

Gatuingenjör

M&H Vägenheten

M&H Vägenheten