Investeringsprojekt

Handläggare
Karin Svingby
070-786 30 33
karin.svingby@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-11-25

Trafiknämnden
17 december 2019, punkt 9

Ärende
SL 2017-0735

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förnyat inriktningsbeslut för investeringsobjekt Danviksbron

Ärendebeskrivning

Ärendet avser förnyat inriktningsbeslut för investeringsobjektet Danviksbron som gäller Norra Danviksbron.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Bilaga 1. Investeringskalkyl

samt

- 2016-11-22: Inriktningsbeslut för åtgärder på Norra Danviksbron (LS 2016-1030)
- 2014-02-11: Förnyat genomförandebeslut för program Slussen avseende Saltsjöbanan samt verkställighetsbeslut avseende installation av ATC-system och kapacitetshöjande åtgärder (TN 2013-0710).

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden fattar förnyat inriktningsbeslut för planeringsfasen för investeringsobjekt Danviksbron med ett belopp om högst 20 miljoner kronor inklusive index, inom ramen för 2020 års budget med inriktningsnivåer för åren 2021-2029.

2. Förvaltningschefen uppdras att för Norra Danviksbron basera planeringsfasen på alternativet totalrenoverad bro.

3. Förvaltningschefen uppdras att ta fram genomförandeavtal med Stockholms stad samt att återkomma till trafiknämnden med underlag för genomförandebeslut baserat på föreslagen ny ägandefördelning av den del av anläggningen som samägs med Stockholms stad.

4. Förvaltningschefen uppdras att teckna för planeringsfasen erforderliga avtal.

Förslag och motivering

Bakgrund

Den 11 februari 2014 beslutade trafiknämnden att fördjupade utredningar avseende åtgärder på Norra Danviksbron skulle tas fram (TN 2013-0710). Landstingsstyrelsen, numera regionstyrelsen, tog den 22 november 2016 ett inriktningsbeslut om 10 mkr för planeringsfasen gällande åtgärder på Norra Danviksbron (LS 2016-1030). Det inriktningsbeslutet förutsatte en ersättning av den nuvarande bron med en modern, kostnadsoptimerad bro.

Norra Danviksbron är ca 100 år gammal och har nått sin tekniska livslängd. Tidigare antaganden om en ny kostnadsoptimerad bro alternativt renovering har utretts.

Projektet har därefter påverkats av dels omorganisation inom Trafikkontoret vid Stockholms stad som inneburit en tidsförskjutning och dels Stadsmuseets förordande av bevarande av brons kulturhistoriska värde. Detta har inneburit ett ökat utredningsbehov och därmed utökade investeringsutgifter.

Norra Danviksbrons styrgrupp – i vilken representanter från Trafikkontoret vid Stockholms stad och trafikförvaltningen ingår – förordar att inriktningen i det fortsatta arbetet ska vara att gå vidare med en totalrenoverad bro, det vill säga en ny bro med befintlig gestaltning med bibehållet material där så är möjligt.

Inriktningen med alternativet totalrenoverad bro kräver framtagande av ny systemhandling.

Ägaravtalet mellan SL och Stockholms stad daterat 1916, avseende gemensamt ägda delar gällande Norra Danviksbron, är otydligt och tolkas av parterna som att SL:s ägandeandel till dags dato omfattar 41 procent och Stockholms stads ägandeandel omfattar 59 procent. Spåranläggningen ägs till 100 procent av SL.

Parallellt med detta förnyade inriktningsbeslut, planerar Trafikkontoret ett samordnat tjänsteutlåtande med förslag till inriktningsbeslut avseende Norra Danviksbron för deras del av projektet.

Under 2019 har en översyn av ägandefördelningen gjorts och förslag från Norra Danviksbrons styrgrupp till ny fördelning mellan parterna är 50 procent vardera av de delar av bron som ägs gemensamt, vilket innebär en ny och mer logisk och funktionell fördelning mellan parterna (bild 1). Detta föranleder behov av framtagande av nytt förslag till avtal med Stockholms stad gällande ägande och finansiering inför kommande genomförandebeslut.



Bild 1. Befintlig bro indelad i ett järnvägsspår och ett vägkörfält

Överväganden och motivering

Saltsjöbanans framtida roll

Resandeprognoser för Saltsjöbanan som har gjorts för år 2030 visar att den ökade befolkningen innebär en generell ökning av behovet av kollektivtrafik i området. Det leder till att Saltsjöbanan får en ny och större roll i trafiksystemet. Även om den nya tunnelbaneutbyggnaden erbjuder en direktförbindelse mellan

Nacka och T-centralen kommer byte vid Slussen fortsatt vara den snabbaste resvägen för många resenärer i området.

Konsekvenser om åtgärder på Norra Danviksbron inte genomförs
Att fullfölja planeringsfasen är en förutsättning för att genomföra erforderliga åtgärder på Norra Danviksbron. Saltsjöbanan är idag avstängd mellan Slussen och Henriksdal. Sträckan trafikeras med ersättningsbussar och är planerad att öppnas för tågtrafik när Stockholms stad är klara med sina arbeten vid Slussen. Om åtgärderna på Norra Danviksbron inte genomförs kan sträckan Slussen – Henriksdal inte öppnas som planerat på grund av brons dåliga skick. Detta skulle innebära att Saltsjöbanans fordon fortsatt tvingas vända i Henriksdal även efter Slussens färdigställande.

Utredning av alternativa åtgärder
Trafikkontoret och trafikförvaltningen har tillsammans utrett och jämfört flera olika alternativ till åtgärd som syftar till att hitta en gestaltningsmässig lösning där brons befintliga kulturmiljövärde hanteras samt en lösning som är ekonomiskt fördelaktig och att bron får en lång livslängd.

Norra Danviksbron har ett högt kulturhistoriskt värde, exempelvis då endast ett fåtal broar med samma brokonstruktion finns bevarade i världen. Stadsmuseet som är en viktig intressent har understrukit betydelsen att ta hänsyn till detta, vilket de beskrivit i en antikvarisk förundersökning publicerad 2018. Utredningar och den systemhandling som togs fram i ett tidigare skede beaktade inte detta kulturhistoriska värde.

Därefter har utredningar och jämförelser utförts på flera olika alternativ utifrån nedanstående aspekter:

- Livslängd och framtida trafikering
- Drift- och underhållsaspekter samt arbetsmiljö under drifttid
- En ekonomisk hållbar lösning
- Hållbarhetsaspekter, kultur- och miljöaspekter
- Tidsaspekter för genomförandet (plan- och tillståndsprocesser m.m.)

Initialt utvärderades två alternativ; **Renovering av befintlig bro** och **Ny bro**. Under projektets utredning och dialog framkom dock att fler alternativ behövde studeras och värderas. Mot denna bakgrund har även alternativet

Totalrenoverad bro utformats under pågående utredningsarbete. De tre alternativen beskrivs i korthet nedan.

Alternativ 1 – Renovering av befintlig bro
Alternativet Renovering av befintlig bro (bild 2), bygger på att restaurera bron och att behålla de befintliga materialen och byggmetoderna. Fördelen är att det kulturhistoriska värdet bevaras och det blir marginell påverkan på riksintressena för kulturmiljövården. Alternativet har dock visat sig alltför komplicerat eftersom den befintliga bron är i ett så pass dåligt skick att en restaurering inte längre är möjlig om nuvarande trafikfunktion ska kunna bibehållas.

Alternativet innehåller många osäkerheter avseende tid och kostnad. Det går inte heller att uppfylla dagens krav avseende driftsäkerhet eller arbetsmiljö samt att livslängden efter renoveringen av bron beräknas maximalt kunna bli 30 år. Alternativet skapar även begränsningar för en framtida utveckling av Saltsjöbanan och för utbyggnaden av kollektivtrafiken.



Bild 2. Befintlig bro och förväntat utseende efter renoverad/totalrenoverad bro

Alternativ 2 – Ny bro
Alternativet Ny bro, innebär att befintlig bro rivs och en ny bro med föreslagen gestaltning i utredningsbeslutet anläggs (bild 3). Förslaget bestod kortfattat av att den fackverkskonstruktion och överliggande motvikt som finns på nuvarande bro flyttas in i Danviksberget bakom det västra landfästet. En ny bro

kan möta fler krav, framförallt avseende driftsäkerhet och arbetsmiljö samt att bron blir flexiblare för framtida trafikering. Livslängden för en ny bro blir 60 år.

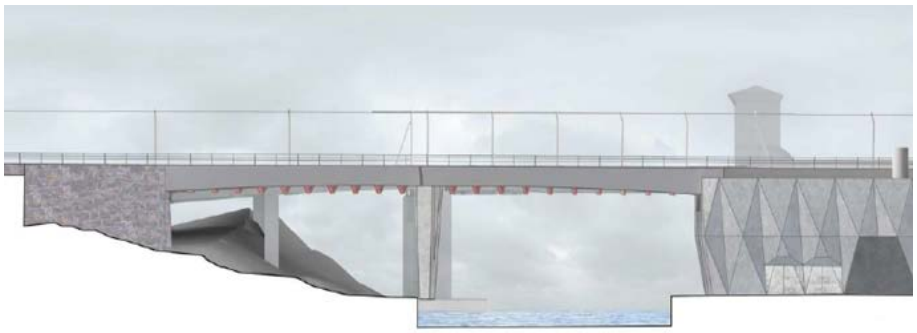


Bild 3. Skiss på alternativet ny bro

Dock påverkar en ny bro det kulturhistoriska värdet och riksintressena för kulturmiljövården negativt. Alternativet innehåller också flera tekniska och planmässiga risker som är svåra att kalkylera och tidsätta. Framförallt finns stora tekniska risker som gör att Södra Danviksbron och dess trafik kan påverkas vilket i sin tur medför att projektets tid och kostnad påverkas.

Förslaget med ny bro innebär förändringar i utformningen jämfört med dagens situation. Det är mycket osäkert om dessa förändringar kan genomföras utan att en järnvägsplan behöver tas fram. Att ta fram en järnvägsplan innebär en tidsrisk som kan medföra att det blir svårt att genomföra projektet inom den tidsram som finns. Dialoger med intressenter har indikerat att en järnvägsplan med en ny brogestaltning med stor sannolikhet kan komma att bli överklagad.

Alternativ 3 – Totalrenoverad bro
Alternativet Totalrenoverad bro innebär att befintligt material som är skadat byts ut till nytt material, såväl i brodel av stål som av betong (bild 4). Moderna byggmetoder används som utformas i överensstämmelse med brons befintliga utseende och karaktär samtidigt som den befintliga gestaltningen kvarstår. Bedömningen är att en stor del av det konstruktionstekniska materialet måste ersättas/bytas ut. Omfattning kommer att utredas mer i detalj i kommande projektering.

Målsättningen är att bron så långt det är möjligt får behålla sina utpekade värdebärande karaktärsdrag. Vid detta alternativ finns möjlighet att nå de tekniska fördelarna samt en livslängd som en modern ny bro på 60 år.

Alternativet bevarar även det kulturhistoriska värdet samt att det blir en marginell påverkan på riksintressena för kulturmiljövården.



Bild 4. Befintlig brodel i betong

För att kunna jämföra och bedöma alternativet har ett par översiktliga utredningar tagits fram. Utredningarna visar att alternativet är möjligt att genomföra ur ett tekniskt perspektiv.

Förordat åtgärdsalternativ
Totalrenoverad bro är det förslag till lösning som rekommenderas för att åtgärda bron och behålla den befintliga gestaltningen och sina utpekade värdebärande karaktärsdrag. Jämfört med alternativet Ny bro kommer de samhällsekonomiska konsekvenserna, på grund av de stora tekniska riskerna under byggtiden med en ny bro, även vara lägre för detta alternativ.

För att omhänderta det kulturhistoriska värdet samt minska de samhällsekonomiska konsekvenserna på grund av de stora tekniska riskerna under byggtiden förordar därför trafikförvaltningen tillsammans med Stockholms stads trafikkontor i den gemensamma styrgruppen för projekt Norra Danviksbron att inriktningen i det fortsatta arbetet ska baseras på alternativ 3, **Totalrenoverad bro**. Fördjupade utredningar och framtagandet av en ny systemhandling resulterar i ökade utgifter för planeringsfasen.

Ekonomiska konsekvenser
Enligt nuvarande beslut uppgår investeringsobjektet Danviksbrons ram till 10 mkr för planeringsfasen. För att kunna fullfölja arbetet utifrån aktuella förutsättningar beräknas investeringsutgiften för planeringsfasen behöva utökas med 10 mkr till 20 mkr inklusive index, se bilaga 1 *Investeringskalkyl*. Dessa utgifter avser trafikförvaltningens andel av den totala investeringsutgiften för planeringsfasen om 44 mkr inklusive trafikförvaltningens särinvestering av en ny BEST-anläggning. Stockholms stad finansierar 24 mkr av den totala investeringsutgiften för bron.

Trafikförvaltningens totala investeringsutgift för Danviksbron bedömdes i samband med budget 2020 till 177 mkr vid för tiden aktuell broutformning med en ny modern bro, med fördelning av investeringsutgiften enligt gällande avtal. 177 mkr motsvarade en ökning om 77 mkr jämfört med den tidiga uppskattning om 100 mkr som gjordes i samband med det första inriktningsbeslutet och som även legat kvar i budget 2019. Denna initialt grova uppskattning om 100 mkr gjordes innan alternativa brolösningar och dess konsekvenser hade definierats. En ny uppskattning om 177 mkr gjordes efter framtagande av systemhandling för en ny modern bro, men innan det tredje alternativet totalrenoverad bro var utrett och identifierat vilket skedde under våren 2019.

Nu framtagna kalkyler, baserade på det nya och av Norra Danviksbrons styrgrupp förordade alternativet totalrenoverad bro, pekar på en total investeringsutgift på 450 mkr för Stockholms stad och trafikförvaltningen tillsammans. Trafikförvaltningens totala investeringsutgift uppskattas till 190 mkr, baserat på idag gällande avtal, vilket innebär en ökning med 13 mkr jämfört med 2020 års budget om 177 mkr. Denna ökning beror i huvudsak på det nya alternativet totalrenoverad bro.

Tabell 1. Total investering i mkr fördelad mellan fas och parter.

Fas	SL	Staden	Total
Planeringsfas*	20	24	44
Genomförandefas*	170	236	406
Summa	190	260	450

* Ägandefördelning SL 41 % och Stockholms stad 59 % för gemensamma anläggningsdelar, värdet inkluderar även separata anläggningsdelar såsom BEST-anläggning

En utredning och förhandling avseende framtida ägande och förvaltning har diskuterats parterna emellan under en längre tid, där ett antal tänkbara fördelningsgrunder beaktats. Norra Danviksbrons styrgrupp har utifrån detta arbete förordat att investeringsutgiften för gemensamma anläggningsdelar delas lika i kommande genomförandeavtal, vilket ökar trafikförvaltningens utgifter. Detta förordande baseras på en aktualiserad bild avseende ägandeförhållanden, baserad på brons funktion.

En lika fördelning av investeringsutgiften för de gemensamma anläggningsdelarna skulle komma att innebära en motsvarande ökning av trafikförvaltningens andel av den totala investeringsutgiften.

Trafikförvaltningen avser att återkomma med förslag till genomförandebeslut och i det tjänsteutlåtandet redovisa en säkrare kalkyl för den totala investeringsutgiften, baserad på dels fastställd systemhandling för totalrenoverad bro, dels förslag till genomförandeavtal samt av Norra Danviksbrons styrgrupp förordad ägandefördelning mellan SL och Stockholms stad. Medfinansiering via stadsmiljöavtalet avses att sökas och kan uppgå till 50 procent av investeringsutgifterna för genomförandefasen.

Riskbedömning
Det finns en risk att externa intressenter kommer med nya krav gällande brons utformning, något som skulle resultera i en ökad utgift och en försening. Risken minskas med nära dialoger med nyckelintressenter redan under planeringsfasen.

Eftersom arbete med systemhandling och materialval för förordat broalternativ ännu inte är påbörjat finns osäkerheter med investeringsutgifter relaterade till utformningen. En åtgärd för att minska osäkerheter i kalkyl inför genomförandefasen är att utföra en successiv kalkyl efter fastställd systemhandling.

En ägandefördelning där parterna äger 50 procent vardera (gällande de delar av bron som ägs gemensamt) medför risker i form av oklarheter om vilken part som har huvudansvaret vid incidenter kopplade till bron. En åtgärd är att i genomförandeavtal och förvaltningsavtal tydligt definiera gränsdragning beträffande operativt och juridiskt ansvar.

Det finns en risk att det tar lång tid att ta fram genomförandeavtal mellan parterna. Erfarenhetsutbyte med andra pågående samverkansprojekt mellan parterna kan spara tid.

Stockholms stad avses vara byggherre vilket kan innebära att trafikförvaltningen inte har full styrning av investeringsutgifterna. Risken minskas genom en tydlig nedbrytning av projektets omfattning, noggrann gränsdragning mellan parterna samt tydliga rutiner avseende ändringshantering och ekonomi.

Det finns en risk att projektörer inte fångar upp samtliga gällande krav och därför behöver justera handlingar, vilket med löpande räkning kan innebära ökade investeringsutgifter. För att minska risken behöver samtliga krav och riktlinjer sammanställas tidigt under systemhandlingsskedet.

Underhålls- och driftskonsekvenser är inte tillräckligt utredda vilket innebär osäkerheter gällande drift- och underhållskostnader. Denna risk minskas med nära dialog med förvaltare redan i systemhandlingsskedet.

Konsekvenser för miljön
Miljön kommer inte att påverkas under planeringsfasen.

Sociala konsekvenser
Planeringsfasen kommer inte ha påverkan för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, övriga resenärer eller för dem som bor och vistas i närområdet.

Karin Svingby
Avdelningschef Investeringsprojekt

Sara Catoni
Tillförordnad förvaltningschef

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Veksamhetsstyrning och ekonomi
Verksamhetsstyrning och uppföljning
Central styrning

KALKYL
2018-08-31
Version 1.5

Handläggare
Anna-Maria Nordman
070-786 3624
anna-maria.nordman@sll.se

Kalkyl inför investeringsbeslut

Syftet med detta dokument är att fungera som kalkylunderlag inför beslut om finansiering av projekt. Dokumentet ingår som en del av Ekonomihandboken under avsnitt "Investeringar".

För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för kalkyl inför investeringsbeslut", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda **projektregistreringsblanketten** användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens

2. Information

Program (namn)	Danviksbron
Program (nummer)	15003
Huvudprojekt (namn)	Danviksbron
Huvudprojekt (nummer)	10199
Projekt (namn)	Danviksbron
Projekt (nummer)	501738
Ärendenummer för beslut - Utredning	
Ärendenummer för beslut - Planering	SL 2017-0735
Ärendenummer för beslut - Genomföran	

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringsblanketten användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens Excel-mallar i menyn ovan.

För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för kalkyl inför investeringsbeslut", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

3. Utredning (Fas 10)

Program: Danviksbron
Huvudprojekt: Danviksbron
Projekt: Danviksbron
Ärendenr: 0

Kalkylår	2017

Investeringar exkl. index (tkr)	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totalt**
[Utgiftspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total investeringar inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kalkyl utförd av: [Namn]

Kommentarer

Inte aktuell.

4. Planering (Fas 20)

Program: 15003
Huvudprojekt: 10199
Projekt: 501738
Ärendenr: SL 2017-0735

Kalkylår	2018

Investeringar exkl. index (tkr)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**Totalt**
bro Stockholm stad inkl 5% ÄTA		2 905	4 498								7 404
Projektering BEST/ teknikutredningar TF		3 242	3 305								6 547
											0
											0
											0
Total exkl. index	**6 232**	**6 147**	**7 804**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20 183**
Indexprognos			3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	
Total investeringar inkl. index	**6 232**	**6 147**	**8 038**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20 417**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos			3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**6 232**	**6 147**	**8 038**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**20 417**

Kalkyl utförd av: Dietmar Wagner

Kommentarer

Till grund för prognosen ligger samverkansavtalet med en kostnadsfördelning på 41% för TF och 59% för Stockholms stad. Det finns risk att kostnadsfördelningen kommer att ändras då avtalsomförhandlingar pågår mellan parterna.

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	Danviksbron
Huvudprojekt	Danviksbron
Projekt	Danviksbron

Fas 10 - Utredning

Beslut

Kalkylår	2017
Investeringar	0
Kostnader	0
Utredningsbeslut	**0**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: [Namn]

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Fas 20 - Planering

Beslut

Kalkylår	2018
Investeringar	20 417
Kostnader	0
Planeringsbeslut	**20 417**

Nominella värden

Kalkyl utförd av: Dietmar Wagner

Tidigare beslut

Investeringar	10 000
Kostnader	
Totala utgifter	**10 000**

Nominella värden

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Fas 30 - Genomförande

Beslut

Kalkylår	2019
Driftstart	2028
Investeringar	0
Kostnader	0
Genomförandebeslut	**0**

Nominella värden

Investeringsbidrag totalt	0

Intäkter	0
Kostnadsreduktioner	0
Kostnadsökningar	0
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	0
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	0

Driftskonsekvenser 10 år	0

Nominella värden

Intäkter	0
Kostnadsreduktioner	0
Kostnadsökningar	0
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	0
Nedskrivning av investeringsbidrag	0
Räntekostnader	0
Driftskonsekvenser 20 år	**0**

Nominella värden

Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	-12 451
Nuvärde exkl. Investeringsbidrag	-13 875
Internränta inkl. Investeringsbidrag	-23%
Internränta exkl. Investeringsbidrag	0%

År noll = start för genomförande (inte vid start för utredning)

Tar ej hänsyn till utgifter under utredning och planering

Kalkyl utförd av: Dietmar Wagner

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Nominella värden

Totalt alla faser

Beslut

Utredning	0
Planering	20 417
Genomförande	0
Total utgift	**20 417**

Nominella värden

Tidigare beslut

Utredning	0
Planering	10 000
Genomförande	0
Total utgift	**10 000**

Nominella värden

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbanor

UTLÅTANDE
2019-06-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0735

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Angelica Karlsson
070-228 01 40
angelica.h.karlsson@sll.se

Ekonomisk beslutsgranskning

Blanketten ska fyllas i av ansvarig handläggare när ett beslut, enligt *Administrativa bestämmelsen för beslutsgranskning*, ska granskas av controller.

☒ Verksamhetscontroller (avdelning Verksamhetsstyrning- och ekonomi)
☒ Central controller, vid specificerade objekt (avdelning Verksamhetsstyrning- och ekonomi)

och ärendet avser:

☐ Utredningsbeslut (Investeringsbeslut)
☒ Inriktningsbeslut (Investeringsbeslut)
☐ Genomförandebeslut (Investeringsbeslut)

☐ Genomförandebeslut för driftprojekt

Beslut:
Förnyat inriktningsbeslut för investeringsobjekt Danviksbron, version 42, 2019-10-16.

Ärendenummer:
SL 2017-0735

Sammanfattning
Det förnyade inriktningsbeslutet för Danviksbron avser en utökning av ramen för planeringsfasen med 10 417 000 SEK till 20 417 000 SEK inklusive index. En orsak är att behov av fördjupad kunskap har uppkommit för att bevara Norra Danviksbrons kulturhistoriska värde.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbanor

UTLÅTANDE
2019-06-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0735

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beslutets värde:
Totalt värde (SEK): 20 417 000
(Beslutets totala värde avser investerings- och/eller driftsprojektets belopp inkl. index.)

Övrigt:
Behörig att underteckna beslutet (enl. beslutsordningen): Sara Catoni, trafiknämnden
Projekt: Norra Danviksbron
Specificerat objekt: ☒Ja ☐ Nej
Tidigare investeringsbeslut: LS 2016-1030, TN 2013-0710
Sponsor: Torbjörn Bodin

Blanketten upprättad den 2019-06-26 av:
Angelica Karlsson
Programsamordnare, program Saltsjöbanan
Investeringsprojekt

Granskningskommentarer från verksamhetscontroller:

Kommentar:
Granskning genomförd 2019-10 -18 utan anmärkning

Granskningen genomförd den 2019-10-18 **av**:
Elisabeth Tollaksen
Programcontroller Program Saltsjöbanan
VE

Granskningskommentarer från central controller (vid specificerade investeringar):

Kommentar:
Planeringsfasen ryms inom budget år 2019 enligt investeringsplan 2019 – 2028 och inom budget år 2020 enligt investeringsplan 2020-2029. I investeringsplan 2020- 2029 är objektet upptaget till en totalutgift på 177 mkr. Den version av tjut och kalkyl som finns 2019-10-22 är granskad.

Granskningen genomförd den 2019-10-22 **av**:
Anna-Maria Nordman
Investeringscontroller

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbanor

UTLÅTANDE
2019-06-26
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0735

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

VSU