

Handläggare
Lars Matz
08-508 266 43**Till**
Trafik- och renhållningsnämnden
2014-03-20

Renovering av Södra Danviksbron. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner slutredovisningen.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefLars Jolérus
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har på uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden renoverat Södra Danviksbron. Den totala utgiften för projektet uppgår till 45 mnkr vilket ligger inom den budgetram om 47 mnkr som återfinns i genomförandebeslutet. Projektet genomfördes dessutom snabbare än planerat. Ett ganska omfattande uppföljningsarbete av trafikkonsekvenserna har genomförts i samband med projektet.

Under renoveringen har antalet körfält på Danviksbron begränsats, vilket i sin tur har lett till reducerad framkomlighet för biltrafiken. För busstrafiken, liksom gång och cykel, har framkomligheten i stort sett inte påverkats. Syftet med uppföljningen har varit att så långt som möjligt dokumentera erfarenheter och lärdomar från de samordnade arbetsinsatserna och den trafik- och resenärspåverkan som uppstått i samband med renoveringen. Framförallt kan kunskaperna från Danviksbron ge en värdefull inblick i hur trafikstörningar kan hanteras i det kommande arbetet med nya Slussen.

Bakgrund

Vid Danvikstull finns två rörliga broar för trafiken mellan Södermalm och Henriksdal. Broarna utgör en viktig länk för trafiken till Nacka/Värmdö. Under broarna passerar Hammarbyleden/ Danvikskanalen med såväl yrkes- som fritidsbåtstrafik. För att tillåta passage av höga båtar öppnas broarna ca 3000 gånger om året, merparten om sommaren när segelbåtarna är i sjön.

Huvuddelen av vägtrafiken (bilar, bussar, gående samt cyklister) går på den aktuella södra bron (vägbron), som byggdes 1956. För denna bro har tidigare aviserats ett utbyte, bl.a. i samband med planerna på exploatering och förändrade väg- och spårdragningar i och intill Henriksdalsberget (Danvikslösen). Eftersom det projektet är skjutet till framtiden och bron därför måste behållas i överskådlig tid har det varit nödvändigt att göra relativt omfattande renovering för att trygga brons funktion.



Bild från när bron byggdes, 1955.

Över Danvikskanalen spänner ett klaffspann i stål omgivet av tillfartsspann i betong. I början av 70-talet byggdes en av klaffens huvudbalkar om för att ge plats åt ytterligare ett körfält samt att klaffen målades om 1976. Några ytterligare mer genomgripande åtgärder på konstruktionen har inte vidtagits sedan dess.

I början på 2000-talet renoverades och uppgraderas dock el- och styrsystemet för bron.

Erfarenhetsmässigt har rörliga broar en livslängd på ca.70 år vilket innebär att bronns återstående teknisk/ekonomiska livslängd uppskattades till 15-20 år innan renoveringen genomfördes. Att byta ut hela broklaffen skulle blivit mycket kostsamt och medföra långvariga avbrott för trafiken. På grund av ändrad klaffvikt skulle sannolikt också maskineriet samtidigt behöva bytas ut. Kontoret har därför valt andra åtgärder för att trygga bronns funktion.



Danviksbroarna. Vägbron i förgrunden, i bakgrunden järnvägsbron från 1922.

Analys och konsekvenser

Vid återkommande inspektioner av Södra Danviksbron konstaterades det att farbanans stålkonstruktioner partiellt var kraftigt rostangripen. Samtidigt visade beräkningar att stålet i känsliga partier uppnått sin tekniska livslängd. Detta innebär att eventuella utmattningsprickor snabbt kan tillväxa och riskera leda till brott innan de hinner upptäckas vid de ordinarie stålinspektionerna.

Tidplan

Entreprenaden för bron utfördes med start den 4 mars 2013 och färdigställdes för vägtrafiken den 8 augusti och för sjöfarten den 31 augusti 2013.



Farbanans undersida innan utbytet.

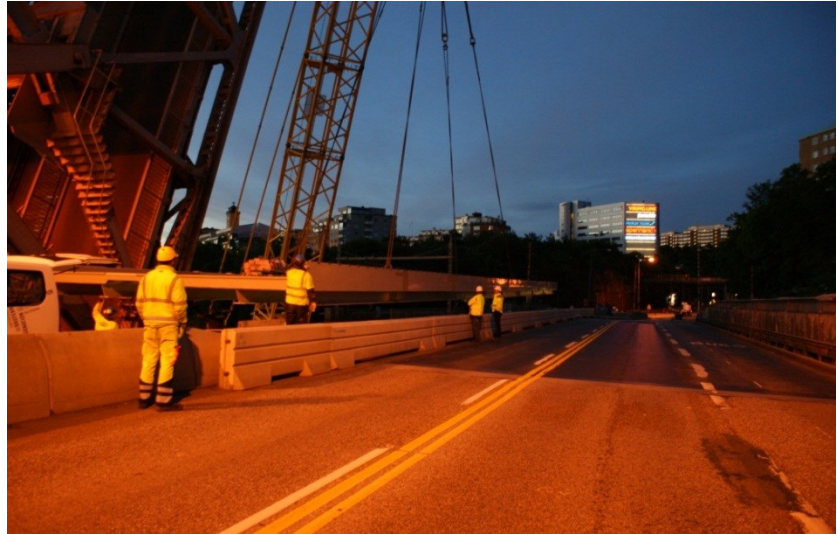
Trafikpåverkan och framkomlighet

Entreprenaden utfördes i tre etapper:

- Etapp 1- gång och cykelbana
- Etapp 2 - den norra körbanan mot Södermalm
- Etapp 3 - den södra körbanan mot Värmdö.

Etapp 1 och 2 påverkade trafiken minst då det fanns två körfält för kollektivtrafiken och två för den privata trafiken. Etapp 3 var den känsligaste då endast tre körfält var öppna. Under den periodens prioriterades kollektivtrafik in mot staden.

Det södra körfältet ut mot Värmdö fick kollektivtrafiken och privatbilismen samsas på. Tidplanen från start var tänkt att etapp 3 skulle sträcka sig fram till den 27 september. Att bron kunde öppnas för biltrafik sex veckor tidigare och fyra veckor för sjöfarten blev möjligt tack vare den samverkan och den förståelse mellan de olika intressenterna som kännetecknat projektet. Det var kort sagt en lösningsinriktad process.



Ny farbana lyfts på plats

Ekonomi

Upphandling genomfördes som en förenklad upphandling enligt lagen om offentlig upphandling. Den totala utgiften för projektet uppgår till 45 mnr vilket ligger inom den budgetram om 47 mnr som återfinns i genomförandebeslutet.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets slutredovisning av projektet.

Slut

Bilaga

1. Uppföljning av trafikåtgärder och effekter vid Danviksbrons renovering.

Finns på : www.stockholm.se/insyn