



Mats Johansson  
Anläggning  
08-508 278 19  
mats.t.johansson@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-02-07

## **Renovering av Lilla Västerbron samt gång- och cykelåtgärder. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna renoveringen av Lilla Västerbron samt gång- och cykelåtgärder till en investeringsutgift om 30 mnkr.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Lars Jolérus  
Avdelningschef

Anne Kemmler  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Den 14 juni 2012 fattades ett inriktningsbeslut för att bygga ut gång- och cykelbanor på Lilla Västerbron. Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och möjligheten att arbetspendla med cykel.

I inriktningsbeslutet beskrevs de två olika alternativen att måla cykelfält eller att renovera de delar av bron där gång- och cykelbanan byggs ut. Utgifterna



bedömdes då till mellan 4-20 mnkr. Alternativet att måla cykelfält har dock valts bort eftersom det inte är lika trafiksäkert som en cykelbana.

Kontoret arbetade således vidare med alternativet att bygga en cykelbana. Under projekteringen så framkom det att hela brons tätskikt måste renoveras och att detta bör genomföras i samband med utbyggnaden av cykelbanan. Den totala investeringsutgiften för projektet beräknas till 30 mnkr varav 18 mnkr är utgifter för att renovera brons tätskikt. Att samordna renoveringen med utbyggnaden av gång- och cykelbanan medför att kontoret inte behöver komma tillbaka med ytterligare avstängningar och begränsningar av trafiken redan inom några år.

## Bakgrund

I dagsläget är framkomligheten begränsad för gång- och cykeltrafikanter på Lilla Västerbron p.g.a. smala GC-banor. En målad linje skiljer trafikslagen, vilket ger dem en yta på 1,25 m var att rymmas inom. Detta gör det trångt för cykel vid passage av flera gångtrafikanter i bredd, omkörning av cyklar eller en ensam person med barnvagn. Busstrafiken passerar också på en närliggande del.

På bron finns idag fem körfält för fordonstrafik, varav ett busskörfält i varje riktning. Stor vikt kommer läggas på utformningen av detaljerna vid trafiksignalanläggningen vid Västerbroplan för att kunna dra nytta av den stora förbättring som uppnås på sträckan för cyklisterna. Framkomligheten för fordonstrafik är god.

Lilla Västerbron byggdes 1936. Bron trafikerades av spårvagn fram till och med 1967. Brons beläggning har bytts kontinuerligt under åren. Däremot har brons vattenisolering (tätskikt) inte bytts ut. När bron började utredas för utbyggnaden av gång- och cykelbanan kunde det konstateras att vattenisoleringen är minst 60 år. Normalt skall broars tätskikt bytas ut efter 45-50 år. Vissa delar av bron har dock omisolerats, bland annat vid de bågige landfästena samt de delar som berördes då spårvagnsrälsen togs bort i slutet på 90-talet. Det återstår dock stora ytor där tätskiktet är det ursprungliga.

Det som gjort att bron klarat sig under en så lång tid är att det gamla tätskiktet och skyddsbetongen har varit tjockare än vanligt. Bägge dessa faktorer är positiva ur brons beständighetssynpunkt men det är ändå angeläget att få tätskiktet ersatt. Avvattningen av en bro sköts till största delen av brons ytavlopp (brunnar) och en mindre mängd vatten som tränger ner genom brons beläggning stoppas av vattenisoleringen och leds ut ur brokonstruktionen genom grundavlopp.

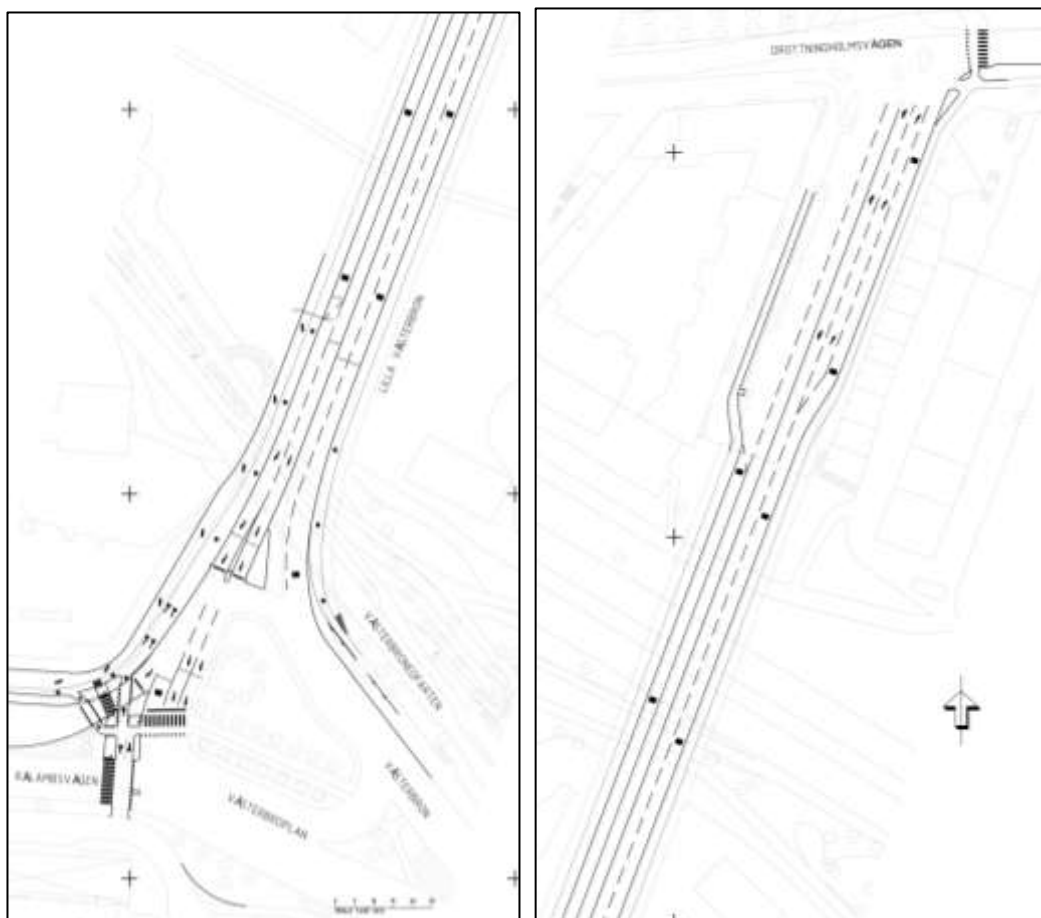


Under 2011 anlades en skateboardpark och en löparbana under bron. Tyvärr visar det sig att en del av brons grundavlopp leder ner vatten i skateparken och ner på löparbanan, vilken medför bekymmer för användarna.

Problemet är provisoriskt åtgärdat (genom att grundavloppen proppats) men en långsiktig lösning på dessa problem ordnas med fördel i samband med föreslagen ombyggnation av gång- och cykelbanorna samt körbanan.

### **Åtgärdsförslag**

Kontoret föreslår ett utbyte av tätskiktet på bron och att utrymmet för gång- och cykelbanorna på ömse sidor om Lilla Västerbron breddas med 2,5 meter till 5 meter breda GC-banor. Detta innebär att ett av de fem befintliga körfälten kommer att tas i anspråk, men med bibehållen funktion för de två befintliga kollektivtrafikkörfälten. Åtgärden avser sträckan mellan Västerbroplan i söder och Drottningholmsvägen i norr, en sträcka på 400 meter. Den nya utformningen ansluter till befintliga gång- och cykelbanor i såväl södra som norra delen. I norr justeras samtidigt kantstenens rundning öster in på Drottningholmsvägen för att förbättra för kollektivtrafiken och bussarnas inkörning mot befintlig busshållplats.



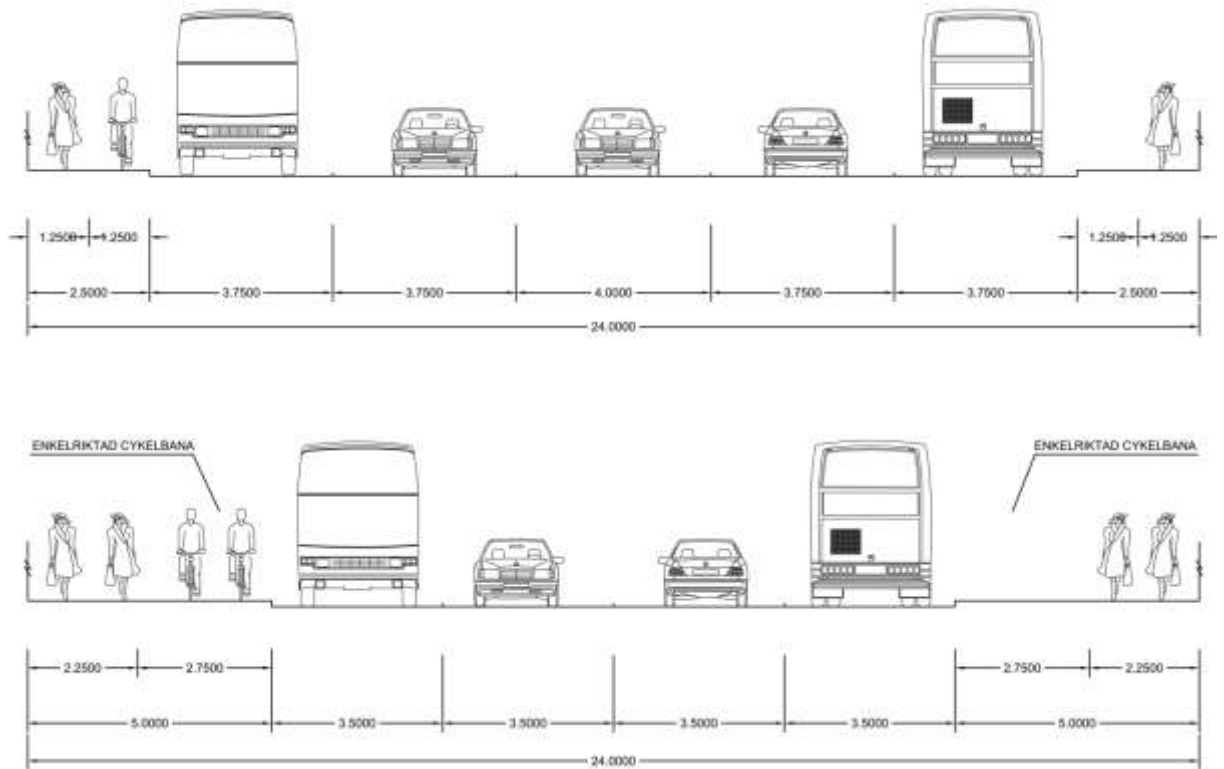
*Figur: Sträckan med åtgärder i riktning från Västerbroplan i söder till Drottningholmsvägen i norr*

På västra sidan påbörjas åtgärderna precis efter befintlig busshållplats och lastplatser i norra tillfarten vid Drottningholmsvägen och sträcker sig över Rålambsvägens tillfart till Västerbroplan. På östra sidan påbörjas åtgärderna precis efter befintlig busshållplats i södra tillfarten vid Västerbroplan och sträcker sig till anslutningen med Drottningholmsvägen.

Stor vikt läggs på utformningen av detaljerna vid trafiksignalanläggningen vid Västerbroplan för att kunna tillgodogöra sig den stora förbättring som görs på sträckan över bron för cyklister.

Gång- och cykelbana delar i nuläget på ett utrymme omfattande som mest 2,5 meter mätt från broräcket på bägge sidor om vägen. En breddning av detta utrymme till 5,0 meter innebär enligt förslaget att gångbanan breddas till 2,25 meter och cykelbanan till 2,75 meter. Mellan gångbana och cykelbana kommer någon form av avskiljare att anordnas. Brons totala bredd är 24 meter vilket

innebär att resterande utrymme omfattande 14 meter används till körfält, två i vardera riktningen.



Figur: Befintliga (övre bilden) och föreslagna (nedre bilden) breddmått och funktioner

### Analys och konsekvenser

En renovering av tätskiktet på Lilla Västerbron är viktig för att inte bärande konstruktionen av bron ska skadas och leda till mer tidsödande och dyrare reparationer.

Planeringen för genomförandet har skett med kontorets sakkunniga inom trafikplanering och signalreglering. Samråd har skett med Exploateringskontoret och Stadsbyggnadskontoret p.g.a. den planerade exploateringen i projekt Marieberg. Kontakter har tagits med SL och förslaget har granskats av kontorets ansvariga för tillgänglighet.

Projektet är planerat för ett genomförande från maj till december 2013. Arbetet är lämpligt att genomföra under 2013 eftersom inga avstängningar sker samtidigt på Essingeleden under detta år, vilket skulle leda till stora störningar för trafikanter. Under genomförandet kommer det endast finnas två körfält öppna på bron. Det norrgående körfältet kommer att trafikeras av kollektivtrafik mellan kl 06-22. Den



övriga trafiken kommer att ledas om via nedfarten från Västerbron till Lindhagensplan. Detta görs för att det inte ska bildas köer för kollektivtrafiken och för att det finns ett bra alternativ för övrig trafik. Orsaken till att körfältet är öppet för all trafik på natten beror på att sträckan ingår i omledningsvägnätet när Essingeleden har driftavstängningar.

Den sydgående trafiken, som inte har lika bra alternativa vägar, bedöms kunna fungera i blandtrafik med kollektivtrafiken enligt kontorets trafikmätningar. En vägvisningsplan kommer att tas fram till byggstart. Bron kommer under hela byggtiden vara framkomlig för gång- och cykeltrafik.

### **Slutlösning**

Föreslagna åtgärder kommer innebära att framkomligheten och trafiksäkerheten ökar på ett stort cykelstråk. Åtgärden påverkar även fotgängarna positivt eftersom åtgärden innebär en breddning av gångbanan samt att fotgängare och cyklister inte längre måste dela på dagens trånga utrymme.

Reduceringen av ett körfält för biltrafiken kommer att minska kapaciteten i korsningen med Rålambsvägen för biltrafik som kommer från Lilla Västerbron. Trafikräkning genomförd i oktober 2012 visar dock på ett trafikflöde som klaras av föreslagen utformning utan att framkomligheten för biltrafiken påverkas nämnvärt.

Ytterligare åtgärder för att underlätta för gång- och cykeltrafik att passera norra tillfarten av Rålambsvägen är ytterligare en gröntfas under ett omlopp i trafiksignalen i likhet med övriga passager.

Kontoret bedömer att åtgärderna inte påverkar stadsbilden. Åtgärderna kommer att utföras enligt stadens handbok "Stockholm- en stad för alla" för att få en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

### **Ekonomi**

Den totala investeringsutgiften för de föreslagna åtgärderna beräknas till 30 mnkr. I jämförelse med inriktningsbeslutet har investeringsutgiften ökat markant då kontoret nu bedömer att det finns behov att renovera tätskikten på hela bron istället för endast den delen där vi bygger ut gång- och cykelbanan. Investeringsutgiften kommer inrymmas i nämndens investeringsram för 2013.

#### Investering

<i>2012</i>	<i>2013</i>
Projektering	Projektering GC-bana Tätskiktsreovering



1 mnkr	1 mnkr	10 mnkr	18 mnkr
--------	--------	---------	---------

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra entreprenaden under redovisade förutsättningar till en investeringsutgift på 30 mnkr.

**Slut**