

5-02828:1

Tid Torsdagen den 10 december 2015 kl. 16.00 – 17.10
Plats Glasbruket, Hantverkargatan 3D
Justerat Måndagen den 21 december 2015

Daniel Helldén

Bo Arkelsten

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S) §§ 1-30
Bawer Kevir (S)
Kristina Öberg (S)
Lorentz Tovatt (MP)
Lorena Delgado (V)
Bo Arkelsten (M)
Eva Ekmeahag (M)
Patrik Silverudd (L)
Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S) för Anna Wedenlid (S)
Maja Zachrisson (S) för Jan Valeskog (S) §§ 31-33
Jonas Lilleberg Eriksson (M) för Peter Jönsson (M)

Ersättare:

Maja Zachrisson (S) §§ 1-30
Roland Eliasson (S)
Petra Schagerholm (MP)
Viveca Wallqvist (MP)
Jan Erik Leijon (M)
Jill Eriksson (L)
Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Lars Jolérus, Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-20 samt borgarrädssekreteraren Jonas Thörnqvist.

§ 15**Renovering av klaffar och reparation av anslutande konstruktioner på Liljeholmsbroarna. Utredningsbeslut**
Dnr T2015-02828**Beslut**

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden fattar utredningsbeslut för projektet, godkänner projektdirektivet och en utredningsbudget om 3 miljoner kronor enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 5 november 2015.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:


Handläggare
Lars Matz
08-508 266 43

Till
Trafiknämnden
2015-12-10

Renovering av klaffar och reparation av anslutande konstruktioner på Liljeholmsbroarna. Utredningsbeslut.

Förslag till utredningsbeslut

1. Trafiknämnden fattar utredningsbeslut för projektet, godkänner projektdirektivet och en utredningsbudget om 3 miljoner kronor enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.



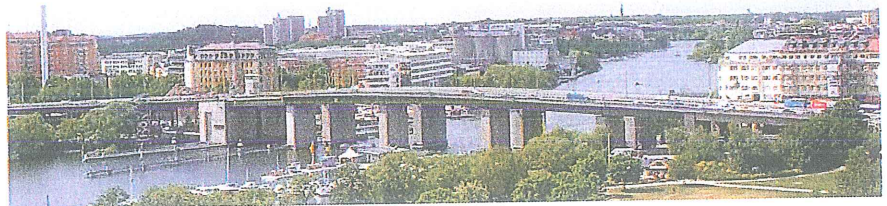
Lars Jolérus
Tf. Förvaltningschef



Anne Kemmler
Tf. Avdelningschef

Sammanfattning

Liljeholmsbroarnas klaffar är nu så pass nedgångna att dom behöver renoveras. Kontoret avser därför utreda hur dessa arbeten skall utföras och med avseende på kostnader, tidsåtgång och omgivningspåverkan.



Liljeholmsbron från öster

Trafikkontoret
Anläggning

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 266 43
Växel 08-508 272 00
lars.matz@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Bakgrund

Liljeholmsbroarna, i dagligt tal Liljeholmsbron, är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen uppförda 1928

respektive 1952. Under senare delen av 1970-talet byggdes klaffarna om på samma sätt som i den nyligen renoverade Södra Danviksbron. I likhet med denna visar nu Liljeholmsbroarna tecken på utmattning av de stålkassetter som utgör farbana med ökad förekomst av sprickor och skruv/nitförband som måste ersättas.

Lokalt där stålkonstruktioner möter betong förekommer rostangrepp som behöver åtgärdas så att inte konstruktionens bärlighet äventyras.

Vid de regelbundna inspektioner trafikkontoret låter utföra upptäcks också allt fler skador som kan hänföras till ålder; rost i stålbjälkar, armeringsjärn som rostar och spräcker konstruktionsbetongen.



Rostande armering som spjälkat bort omgivande betong

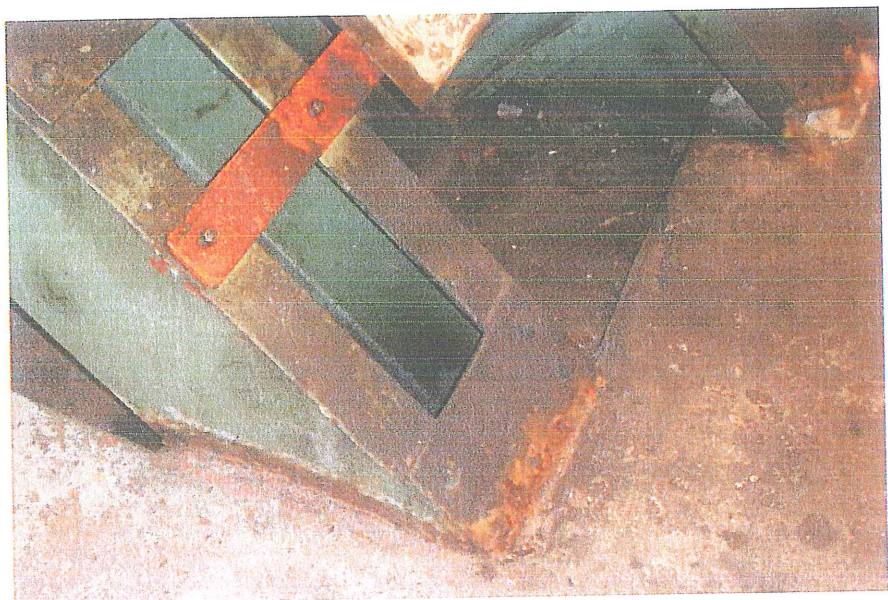


Klaffar, klaffpelare och anslagspelare



Kassetter, rost och spricka vid pilspetsen

I gränsskiktet de kraftiga klaffpelarna med klaffarnas lager, vridmaskineri och upplag möter betongen börjar ingjutningsgodset att rosta vid mötet med konstruktionsbetongen.



Typisk rostskada där ingjutningsgodset möter betong

Under senare år har kringboende klagat på oljud från bron vid fordonspassager, något som kommer att minska vid en ombyggnad och utbalansering av klaffarna.

Utförda åtgärder

Som en del av brons vidmakthållande har brons kantbalkar bytts, ett parkeringsdäck för underhållspersonalen har byggts mellan broarna i anslutning till manövertornet. Pelarna har försetts med ett nytt ytskikt av betong.

Styr- och reglerutrustningen byttes 2001 och har nu tjänat ut och kommer att bytas.

Huvudbalkarnas rostskydd och betongfarbanan på tillfartsspannen, de fasta delarna av bron, är i sådant skick att den återstående livsländen uppskattas till 15 å 20 år.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontorets anläggningsavdelning i samråd med berörda avdelningar. I det fortsatta utredningsarbetet deltar i första hand trafikplanering, körbanans utformning, och stadsmiljö, gatuunderhåll. Reglertekniskt kommer bron att fjärrstyras i likhet med stadens övriga rörliga broar.

Trafikkonsekvenser

Liljeholmsbroarna utgör en viktig länk i stadens infrastruktur med kollektivtrafik, bil- och gc-trafik över bron samt sjötrafik under den.

Ombyggnaden av klaffarna utförs i samråd med kontorets avdelning för Trafikplanering, Tillstånd och Stadsmiljö och görs så att körfältsindelningen med enkla medel kan anpassas till ändrade behov och prioriteringar för de olika trafikslagen.

Inledande diskussioner med Trafikverket, Sjöfartsverket och Stockholms hamnar har skett med avsikt att anpassa åtgärderna till övriga större trafikpåverkande arbeten inom regionen. Från parterna har 2017 har bedömts som den minst olämpliga tidpunkten för mer omfattande arbeten med Liljeholmsbroarna.

Renoveringen bör utföras under sommarhalvåret med hänsyn till yrkessjöfartens behov trots de protester som kan förväntas från fritidsskepparnas intresseorganisationer.

Inför arbetena kommer omfattande trafikstudier och simuleringar göras för att styra trafiken till alternativa vägar och trafikslag. I processen kommer SLL och trafikentreprenören att få ett stort inflytande

Analys och konsekvenser

Delar av Liljeholmsbroarnas klaffar närmar sig slutet av den tekniska livslängden. Ett fortsatt utnyttjande utan åtgärder kommer medföra ett fördyrat underhåll och risk för att bärigheten minskar till följd av rost, sprickbildning och trasiga förband och med krav på trafikstörande oplanerade reparationer.

Sådana reparationer måste utföras skyndsamt eftersom konsekvenserna för de berörda trafikslagen blir omfattande. Trafiken över bron drabbas hårt i stort sett omedelbart oavsett veckodag och tidpunkt på dygnet medan sjötrafiken åtminstone vintertid är gles. Emellertid kan störningar då få stora konsekvenser för bränsleförsörjningen av kraftvärmeverk i Mälardalen.

Kontoret föreslår därför att de delar av broklaffarna som är mest belastade av fordonstrafiken byts ut för att därigenom säkerställa en fortsatt störningsfri drift. Kostnaden är bedömd till ca 80 mkr utifrån den utredning som legat till grund för förberedande projektering och delvis finansieras inom avdelningens investeringsbudget med 40 mnkr 2018 och 30 mnkr 2019. Eftersom finansieringsperioden inte över stämmer med de diskussioner som kontoret haft med Trafikverket, Sjöfartsverket och Stockholms hamnar kommer kontoret ta en förnyad kontakt inför genomförandebeslut.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden fattar utredningsbeslut för projektet, godkänner projektdirektivet och en utredningsbudget om 3 miljoner kronor.

Slut

Bilagor.

1. ELU utredning 2011-11-25 rev 2015-11-12.

Projektdirektiv –

Renovering av klaffar och reparation av anslutande konstruktioner - Liljeholmsbroarna

Författare: Lars Matz
Version: 1.0

Utgåvehistorik för dokumentet

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
2015-11-	v 1.0	Lars Jolérus		
	v 1.1			
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			

Projektbakgrund

Liljeholmsbroarna byggdes 1928 respektive 1952. Under senare delen av 1970-talet byggdes klaffarnas farbanor om på samma sätt som Södra Danviksbron och uppvisar nu samma skadebild med sprickbildning, rostangrepp och skruvförband som behöver kompletteras.

Klagomål från kringboende på missljud, slag och smällar, blir alltmer frekvent.

Vid de regelbundna inspektionerna kan alltmer uttalade rostangrepp i kontaktytor mellan stål och betong konstateras samt begynnande spjälkning av betong på grund av rostande armering.

Mål och syfte

Övergripande målsättningar och effektmål

Det övergripande målet är att åstadkomma en modern bro med lägre underhållskostnader, högre driftsäkerhet, tryggad reservdelsförsörjning och mindre omgivningspåverkan i form av buller. Brons överbyggnad, farbana, utformas så att indelningen i körbana/gc-bana enkelt kan ändras utifrån trafiktekniska prioriteringar.

- Förutsättningar ska skapas för störningsfri drift.
- Förutsättningar för förbättringar för gående och cyklister skapas.
- Lägre buller vid fordonspassager.

Geografiskt område



Liljeholmsbroarna mellan Södermalm och Liljeholmen

Utredningsorganisation

Organisationen för projektet är följande:

- Projektägare – Trafikkontoret/Anläggning
- Projekteringsledare – Lars Matz
- Projekteringsledare, styr, el och mekanik – Roland Kolmodin
- Övriga förvaltningar/bolag och representanter/kompetenser som förväntas att delta – trafikplanering, Stockholms Läns Landsting,(SLL), Projektör; ELU.

Tidsåtgång

Kontoret föreslår att fortsatt utredning för bron genomförs för att klargöra förutsättningarna för trafiken vid ett utbyte.

Utredningarna genomförs under kommande vinter med målsättningen att underlag för ett inriktningsbeslut skall vara klart under våren. Vägledande för ett utbyte är att arbetena utförs

samordnat med övriga trafikpåverkande åtgärder i området. Inledande kontakter har därför tagits med Trafikverket, Stockholms hamnar, Sjöfartsverket samt med trafikstyrning och strategisk planering.

Ekonomi

Med erfarenhet från Danviksbron uppskattas utgiften för renoverings- och reparationsarbetena uppgå till cirka 80,0 mnkr. I kontorets förslag till verksamhetsplan för 2016 har projektet preliminärt inrymts för genomförande inom nämndens investeringsplan under åren 2018-2019.

Utredningsutgifter

Utredningsutgifterna uppskattas till totalt 3,0 mnkr.

Risk

Väsentliga projektrisker

Projektet kan i detta skede identifiera följande projektrisker:

- Arbetet med att demontera och transportera bort kassetterna som utgör klaffarnas farbana är tekniskt svårt och kan skapa fördyringar.
- Den intensiva trafiken på bron måste ledas om och trafikanter förmås att ändra resvanor/färdmedel.
- Stora störningar för sjötrafiken under byggtiden.

Kommunikation

Projektet kommer i samråd med kommunikationsavdelningen utse kommunikationsansvarig och formulera en kommunikationsstrategi som implementeras då anbudet inkommit och definitivt beslut om genomförande fattas. Följande intressegrupper förväntas påverkas av projektet:

- Interna intressenter – konstbyggnadsteknik, trafikplanering, belysning.
- Externa intressenter – SLL, Sjöfartsverket, Stockholms hamnar, Saltsjön och Mälarens båtförbund med flera sjöfarande.

Rapportering

Projektet kommer att följa Stockholms stads projektmetodik för stora investeringsprojekt och kommer att dokumenteras i stadens systemstöd (SSIP) för stora investeringsprojekt.