

## **Projektdirektiv – Renovering av Liljeholmsbroarna**

Författare: Sofi Persson  
Version: 1.1

## Utgåvehistorik för dokumentet

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
2015-11	v 1.0	Lars Jolerus		
2018-05-08	v 1.1	Anne Kemmler	Alla sidor	Generell uppdatering
	v 1.2			
	v 1.3			
	v 1.4			
	v 1.5			

## Innehåll

Projektbakgrund .....	4
Beskrivning av projektet/avgränsningar .....	4
Mål & syfte .....	5
Övergripande målsättningar och effektmål .....	5
Geografiskt område .....	6
Utredningsorganisation .....	6
Tidsåtgång .....	7
Ekonomi .....	7
Utredningsutgifter .....	7
Risk .....	7
Projektrisker .....	7
Kommunikation .....	8
Rapportering .....	8

## Projektbakgrund

Liljeholmsbroarna, i dagligt tal Liljeholmsbron, är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen som byggdes år 1928 respektive 1954. Liljeholmsbroarna utgör en viktig länk i stadens infrastruktur och trafikeras av kollektivtrafik, bil-, gång- och cykeltrafik på broarna samt sjötrafik under broarna. Trafikflödet över broarna i båda riktningarna är cirka 31 000 motorfordon per dygn (maj 2016) varav 300 bussar (enligt tidtabeller 2016) och som mest cirka 11 500 cyklister per dygn (augusti 2017). Antal gående på broarna uppgår till cirka 5 000 per dygn (mars 2016). Liljeholmsbroarna används för omledning av fordonstrafik när Essingeleden stängs för trafik. Liljeholmsbroarna är utpekade som pendlingsstråk i Stockholm stads Cykelplan och utgör en del av ett regionalt stråk i regional cykelplan för Stockholms län.

Liljeholmsbroarnas klaffar är nu så pass nedgångna att de behöver åtgärdas (renoveras eller bytas). Dessutom behöver anslutande brokonstruktioner på båda broarna renoveras för att säkerhetsställa broarnas funktion. Hastigheten på västra bron har under hösten 2017 sänkts från 50 km/h till 30 km/h för att minska slitage på klaff i samband med fordonspassager. De slag/smällor som uppstår från broklaffen vid fordonspassager har också medfört störningar och därmed klagomål från närboende.

Ett utredningsbeslut för renovering av broklaffarna och anslutande konstruktion på Liljeholmsbroarna fattades av trafiknämnden i december 2015. Beslutet omfattade en utredningsbudget om 3,0 mnkr och en utredning i form av en systemhandling påbörjades. Vid ny besiktning och åtgärdsplanering har uppdagats att broarnas renoveringsbehov är mer omfattande än vad som tidigare antagits, varför omfattning av broåtgärder behöver utredas vidare. Utredningsbudgeten är idag upparbetad. Mot bakgrund av ovanstående behöver trafiknämnden fatta ett reviderat utredningsbeslut.

## Beskrivning av projektet/avgränsningar

I den fortsatta utredningen kommer en alternativstudie att tas fram. I alternativstudien kommer broåtgärdsförslagen att studeras och ställas mot varandra i syfte att hitta bästa lösning med avseende på bland annat genomförandetid, ekonomi, bedömd

teknisk livslängd, produktionsgenomförande, miljö samt hur väl förslagen på broåtgärder möter framtida omdaningar i brons närområde.

I samband med utredning av reparation av Liljeholmsbroarna kommer kontoret också utföra en fördjupad utredning av cykelalternativ enligt Cykelplan (beslutad av trafiknämnden i juni 2016) på Liljeholmsbroarna och sträckan som ansluter till broarna. Utredningen syftar till att säkerställa att den beslutade lösningen är genomförbar med avseende på bland annat möjlighet till omledning av körfält i permanent skede, anslutning till Hornstull och framkomlighet under byggtiden.

Projekt Liljeholmsbroarna (detta projekt) omfattar följande anläggningsdelar:

- Östra och västra Liljeholmsbroarna, dvs broklaffarna samt anslutande brokonstruktionen på båda broarna.
- Ledverken (ledverken skyddar bron från att skadas om större fartyg kör på bron).
- Brons maskinrum och manövertern
- Gator, gång- och cykelbanor på Liljeholmsbroarna
- Anslutande gator, gång- och cykelbanor mot Liljeholmsbroarna på norra sidan av bron vid Hornstull.
- Anslutande gator, gång- och cykelbanor mot Liljeholmsbroarna på södra sidan om bron utmed Södertäljevägen
- Vägbron över gång- och cykelväg i direkt anslutning till södra sidan av Liljeholmsbron

## Mål & 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. Ett av målen är också att försöka utforma brons överbyggnad (farbana) så att indelningen i körbana/gc-bana enkelt kan ändras utifrån trafiktekniska prioriteringar.

Effektmålen är följande:

- 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 – Trafiknämnden via Trafikkontoret/Infrastruktur
- Projektledare – Sofi Persson
- Biträdande projektledare – Mimmi Hologård
- Övriga förvaltningar/bolag och representanter/kompetenser som förväntas att delta – Trafikplanering, Stadsmiljö, Anläggning, Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms Läns Landsting, (SLL), Stockholms hamnar

## Tidsåtgång

Den fortsatta utredningen i en alternativstudie och fördjupad utredning av tidigare beslutad cykellösning bedöms preliminärt vara färdigställd i februari 2019. Ett inriktningsbeslut för Liljeholmsbron bedöms kunna beslutas av trafiknämnden i april 2019.

Hur lång tid renoveringen av Liljeholmsbroarna kommer att ta är svårbedömt och beror på omfattningen av renoveringen. Byggnationstiden uppskattas i nuläget till 3 år med preliminär byggstart 2022. Tidplanen kan dock komma att ändras beroende på resultat av utredningsarbeten.

## Ekonomi

Den totala reinvesteringskostnaden för renovering av Liljeholmsbroarna är svårbedömd och beror på omfattningen av renoveringen. Total reinvesteringskostnad bedöms i nuläget till ca 200 - 250 mnkr.

I kontorets förslag till verksamhetsplan för 2018 har projektet preliminärt inrymts för byggnation inom nämndens investeringsplan åren 2022-2024.

## Utredningsutgifter

Den totala utredningskostnaden uppskattas till 10 mnkr dels för tidigare upparbetade kostnader för utförd systemhandling (3,2 mnkr) och dels för att utföra en alternativstudie samt en fördjupad utredning av tidigare beslutad cykellösning.

I kontorets förslag till verksamhetsplan för 2018 har projektets utredningskostnad inrymts.

## Risk

### Projektrisker

Ett flertal risker och oklarheter har identifierats och de kommer att studeras vidare i kommande skeden. Identifierade risker och oklarheter är i nuläget:

- *Tekniskt svår demontering:* Arbetet med att demontera och transportera bort kassetterna som utgör klaffarnas

överbyggnad (farbana) är tekniskt svårt och kan skapa fördyringar. Demontering av befintligheter behöver utredas vidare i kommande skeden.

- *Tekniskt svår montering:* Montage av nya broklaffar är tekniskt svårt och riskfyllt. Montering av nya broklaffar behöver utredas vidare i kommande skeden.
- *Omledning av körfält:* Möjligheten att i det permanenta skedet ha omledning av körfält kommer att studeras, bland annat med avseende på tillgängligt utrymme, anpassning av trängselportal, befintlig höjdskillnad, anpassning av kantbalk/refuger på bron, ev konflikter med brofogar.
- *Anslutning till Hornstull:* Kontoret behöver studera hur föreslagna åtgärder på Liljeholmsbroarna kan ansluta till Långholmsgatan i dess befintliga utformning.
- *Framkomlighet under byggtid:* I det fortsatta arbetet bör framkomligheten för samtliga trafikanter under byggtiden studeras vidare.

## Kommunikation

Projektet kommer i samråd med kontorets kommunikationsavdelning att utse kommunikationsansvarig och en kommunikationsstrategi kommer att tas fram.

Följande externa intressenter förväntas påverkas av projektet: Trafikförvaltningen/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.