



Projekt Västerbron etapp 1 - fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner

Genomförandebeslut
Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Västerbron etapp 1 – fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner till en utgift enligt bilaga 2 till utlåtandet.
2. Utgifterna för 2024 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.
3. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2025.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden har genomfört en tillståndsbedömning av Västerbrons konstruktionsdelar samt arbetat fram förslag till åtgärder för att förlänga Västerbrons tekniska livslängd med 80 år. I detta ärende föreslås genomförande av renoveringsåtgärder i etapp 1, i syfte att förhindra att den pågående nedbrytningen av brons konstruktionsdelar eskalerar. Detta gör att mer omfattande renoveringsarbeten i kommande etapp 2 kan skjutas 5-10 år fram i tid.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämnden genom projektet kommer att tillgodogöra sig ekonomiska fördelar, i form av uteblivna akuta underhållsinsatser, och anser att projektet bidrar till verksamhetsområdesmålet ”Stockholms ekonomi är stark, hållbar och lägger grunden för en jämlik välfärd”.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Västerbron är ett välkänt landmärke som sedan invigningen år 1935 uppskattats och använts av otaliga stockholmare. När Västerbron nu närmare sig sitt hundraårsjubileum behöver den vårdas för att fortsätta kunna fungera som en viktig bro över stadens vatten.

Det omfattande arbete som trafikkontoret gjort de senaste åren med att bedöma stålkonstruktionens tillstånd har visat att bron är i bättre skick än befarat och därmed inte behöver bytas ut, utan kan renoveras. De åtgärder som föreslås i detta ärende förhindrar att fukt tränger in i stålet och gör att en större renovering kan skjutas framåt i tid.

Under renoveringen kommer framkomligheten på bron begränsas, vilket är nödvändigt för att kunna genomföra arbetena. Det är dock inga trafikströmmar som kommer behöva ledas om och det kommer alltid vara möjligt att komma fram med buss, cykel och som gående.

Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap 3 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)), dnr KS 2024/708-1.2
2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap 3 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)), dnr KS 2024/708-1.3

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 21 augusti 2024

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att avslå förslaget,
2. Att därutöver anföra följande

Västerbron närmar sig 100-årsgränsen och behöver rustas upp. Vi ifrågasätter valet att gå vidare med planer på att lappa och laga bron till en så pass stor kostnad i väntan på en helrenovering som kommer behöva genomföras inom 10 år vare sig med eller utan etapp 1. Det känns svårt att motivera en så pass omfattande kostnad i syfte att enbart skjuta upp en totalrenovering med ett par år.

Att kostnaden för etapp 1 ökat så pass kraftigt jämfört med tidigare beräkningar stärker vår övertygelse om att en totalupprustning vore att föredra redan i etapp 1. Staden befinner sig i en mycket investeringsintensiv fas och belåningen ökar parallellt med att räntorna stiger. Det ställer krav på oss politiker att genomföra välavvägda, kostnadseffektiva investeringar. För att bespara stockholmarna två omgångar av kraftigt trafikstörande vägarbete och bespara dem två mycket dyra projekt så pass nära inpå varandra, behöver totalreoveringen sätta igång snarast.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Centerpartiet ställer sig positivt till att åtgärder vidtas för att förlänga Västerbrons tekniska livslängd, som är avgörande för stadens infrastruktur och långsiktiga hållbarhet. Emellertid måste vi återigen påpeka att de befintliga bristerna i asfaltsbelägningen på cykelbanorna, som uppkom efter senaste reoveringsarbetena, fortfarande inte åtgärdats.

Då gång- och cykelbanorna breddades investerades miljontals kronor, men resultatet blev allt annat än tillfredsställande. Fel material och maskiner användes och man missbedömde brons temperatur när asfalten lades, vilket resulterade i en ojämn beläggning, minskad trafiksäkerhet, framkomlighet och komfort. Detta haveri understryker en uppenbar brist i stadens upphandlingsprocess och kravställning gentemot entreprenörer.

För att adressera dessa problem och säkerställa att liknande misslyckanden inte upprepas, har Centerpartiet föreslagit att en extern haveriutredning tillsätts. Denna utredning bör klargöra orsakerna bakom de undermåliga resultaten av cykelbanorna och rekommendera åtgärder för framtida projekt.

Vidare anser Centerpartiet att nuvarande och framtida reoveringsarbeten bör inkludera en förbättring av cykelbanorna på bron. Cyklisternas framkomlighet och säkerhet måste prioriteras för att Stockholm ska kunna erbjuda en cykelinfrastruktur i världsklass.

Ärendet

Trafiknämnden har genomfört en tillståndsbedömning av Västerbrons konstruktionsdelar samt arbetat fram förslag till åtgärder för att förlänga Västerbrons tekniska livslängd med 80 år. I detta ärende föreslås genomförande av renoveringsåtgärder i etapp 1, i syfte att förhindra att den pågående nedbrytningen av brons konstruktionsdelar eskalerar. Detta medför att mer omfattande renoveringsarbeten i kommande etapp 2 kan skjutas 5-10 år fram i tid.

Arbetena omfattar i huvudsak ny beläggning på körbanor och utbyte av tätskikt under körbanorna, renovering av brons mittrefug, broupplag, pelar- och bågfundament, reparation av skador på grund av korrosionsangrepp, förstärkningar av bärande stålkonstruktioner och utbyte av belysningsstolpar med tillhörande armaturer samt att bron förses med nya dagvattenbrunnar.

Vid de arbeten som ska utföras på ovansidan av bron kommer motorfordonstrafiken temporärt att behöva ledas om på bron. Varje sådant skede kommer att ta cirka sju månader att genomföra; preliminärt under april-oktober åren 2025, 2026 och 2027. Delar av gång- och cykelbanorna kommer att behöva tas i anspråk under de två första perioderna.

I genomfört planeringsarbete efter inriktningsbeslutet har trafiknämnden identifierat att vissa åtgärder som tidigare planerades genomföras i etapp 2 av rationalitetsskäl bör tidigareläggas. Detta medför att genomförandet av etapp 1 kommer att ta längre tid än vad som planerades i tidigare inriktningsbeslut.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 maj 2024 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Västerbron etapp 1 – fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner till en investeringsutgift enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2 och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Ersättningsuttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Projektet omfattar renovering, reparation och förstärkning av del av befintlig bro. Arbetena omfattar i huvudsak renovering av brons mittrefug, körbanor, broupplag, pelar- och bågfundament, reparation av skador pga korrosionsangrepp samt

förstärkningar av bärande stålkonstruktioner. I samband med renoveringsarbetena förses bron med nya dagvattenbrunnar och ny gatubelysning.

Samtliga ovan beskrivna, relativt tekniskt enkla renoveringsåtgärder syftar till att förhindra att en pågående nedbrytning av brons konstruktionsdelar eskalerar.

I genomfört planeringsarbete efter inriktningsbeslutet har trafikkontoret identifierat att vissa åtgärder som tidigare planerades genomföras under etapp 2 av rationalitetsskäl bör tidigareläggas. Exempel på sådana åtgärder är byte av tätskikt under körbanorna, inklusive ny beläggning på körbanorna, nya dagvattenbrunnar, nya belysningsstolpar med tillhörande armaturer.

Avvägningar

Nollalternativ

Att avvakta med åtgärder innebär förhöjd risk att brister och skador på Västerbron förvärras. Detta skulle innebära att ännu mer omfattande och kostsamma renoveringsarbeten skulle behöva genomföras längre fram, eller att hela bron i värsta fall skulle behöva bytas ut.

Kulturhistoriskt bevarandevärde

Kontoret har låtit genomföra en kulturhistorisk förundersökning för att identifiera en samlad översikt över Västerbrons karaktärsdrag och kulturhistoriska värden. Kunskapsunderlaget har använts som stöd i planering och projektering för att åtgärder inte ska påverka Västerbrons kulturhistoriska värde negativt.

Delaktighet

I projektet har beaktats program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. I arbete med planering av styrande förutsättningar för framkomlighet under byggtiden har säkerställts att rätten att funktionshindrade ska kunna förflytta sig i utemiljön inarbetats (fokusområde 3 rätten att kunna ta del av den fysiska miljön och garanteras säkerhet i kris).

Konsekvenser

Dagvatten

Dagens broavvattning är undermålig och kan inte omhänderta varken normalflödet från regn eller fördröjning vid kraftigare nederbörd. I projektet ingår att förse bron med nya dagvattenbrunnar som ansluts till befintliga stuprör.

I senare entreprenad (etapp 2) ingår att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall utforma och utföra fördröjningsmagasin och dagvattenreningsanläggningar som ersätter befintliga utlopp till dagvattenledningssystem samt recipient enligt Stockholm stads dagvattenstrategi.

Trygghet och jämställdhet

Trygghet och jämställdhet har beaktats genom att gång-, cykel- och fordonstrafik har god framkomlighet, sikt och belysning samt möjligheter till ordinarie drift- och underhåll under de tidsperioder då arbeten genomförs.

I projektet ingår utbyte av brons belysning. I planerings- och projekteringskedet har trygghet och jämställdhet studerats så att den nya belysningen ska uppfylla gällande krav på samtliga trafikanttytor.

Tidplan och genomförande

Tidplan

I inriktningsbeslutet var tidplanen för entreprenadarbeten uppskattad till två år. Som framgår under avsnittet Projektets Innehåll ovan kommer vissa åtgärder som tidigare planerades utföras under etapp 2 att tidigareläggas. Detta medför att tidsutdräkten för etapp 1 kommer att förlängas till tre år.

Preliminär tidplan för projektet är entreprenadupphandling under hösten 2024, entreprenadstart under våren 2025 och slutbesiktning under hösten 2027.

Aktivitet	2024				2025				2026				2027				2028			
	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4
Genomförandebeslut (TN och KF)		X	X																	
Upphandling				X																
Entreprenad					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Slutredovisning																			X	X

Bild 2. Preliminär tidplan.

Kontoret bedömer att tidigaste entreprenadstart för etapp 2 kommer att kunna äga rum först efter år 2030.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Produktionsplanering

Produktionsplanering har ingått i planeringen där samtliga arbeten har studerats med avseende på byggbarhet, komplexitet, risker och robusta genomförandelösningar.

De arbeten som ska utföras är relativt tekniskt enkla renoveringsåtgärder som kommer att utföras med beprövade och tidigare utförda arbetsmetoder på Stockholms broar.

Projektets tidplan har samordnats med övriga kända större trafikpåverkande arbeten i närområdet (projekt Pårsundet och Liljeholmsbroarna). Stora delar av åtgärderna kan dock utföras utan påverkan på trafiken.

Trafik under byggtiden

Vid de arbeten som ska utföras på ovansidan av bron kommer motorfordonstrafiken temporärt att behöva ledas om på bron i tre trafikskeden. För att undvika komplikationer kring snöhantering på bron kommer samtliga trafikpåverkande

arbeten att förläggas till barmarksperioder (april till oktober). Respektive trafikskede kommer att ta ca sju månader att genomföra.

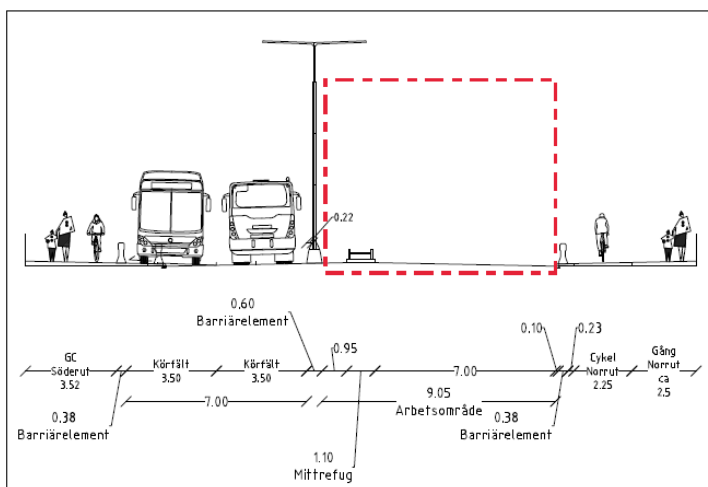


Bild 3. Sektion vid arbeten på ovasida bro. Trafikskede 1.

Under tidsperiod för trafikskede 1 leds motorfordonstrafiken i motriktade körfält på bronns västra sida och på hela bronns längd. Gång- och cykelbanan på bronns västra sida smalnas av från ca 5m till ca 3,5m (samma bredd som innan breddningen 2022). Trafikskede 1 kommer preliminärt att utföras under 2025.

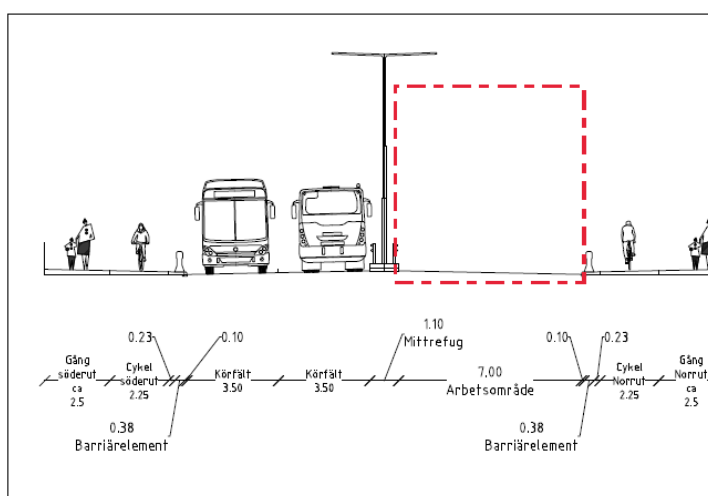


Bild 4. Sektion vid arbeten på ovasida bro. Trafikskede 2.

Under tidsperiod för trafikskede 2 leds motorfordonstrafiken i motriktade körfält på bronns västra sida och på hela bronns längd. Ingen påverkan på gång- och cykelbanor. Trafikskede 2 kommer preliminärt att utföras under 2026.

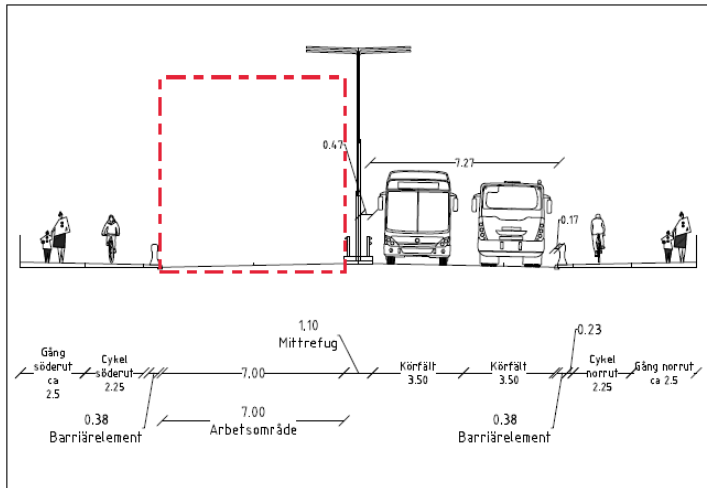


Bild 5. Sektion vid arbeten på ovsida bro. Trafikskede 3.

Under tidsperiod för trafikskede 3 leds motorfordonstrafiken i motriktade körfält på bronns östra sida och på hela bronns längd. Ingen påverkan på gång- och cykelbanor. Trafikskede 3 kommer preliminärt att utföras under 2027.

Intressenthantering och kommunikation

Kontoret har under planeringen upprättat en intressentförteckning, låtit utföra en intressentanalys och därefter upprättat en kommunikationsplan.

Att stänga av delar av bron kort tid efter den nyligen genomförda breddningen av gång- och cykelbanorna kan komma att uppfattas negativt av allmänheten.

I kommunikationsplanen ingår aktivitet att kommunicera varför arbetet behöver genomföras och varför det inte genomfördes samordnat med den tidigare gång- och cykelbanebreddningen.

Ekonomi och finansiering

Projektets ekonomi redovisas separat i bilaga 2. För att undvika att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs båda bilagorna enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Risk/Osäkerhet

I planeringsskedet har ett riskidentifiering- och bedömningsarbete genomförts. De största riskerna per riskområde ser ut som följer:

Tekniska risker. Betongskador som kräver åtgärd/reparationer under mittréfugen samt under befintligt tätskikt i körbanor.

Ekonomiska risker. Entreprenadupphandling med osäkert marknadsläge och svårkalkylerade entreprenadutgifter.

Tidsmässiga risker. Utdragen entreprenadupphandling och styrande påverkan från andra trafikpåverkande projekt.

Kvalitetsmässiga risker. Entreprenör som ej utför arbeten kontraktsevenligt.

Trafikkontoret kommer som tidig aktivitet i genomförandeskedet att uppdatera åtgärdsplaner för samtliga risker som kategoriseras med bör och måste åtgärdas enligt trafikkontorets riskvärderingsmodell.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 juni 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Västerbron är en viktig förbindelse i Stockholms trafiknät och det är av största vikt att förlänga livstiden för konstruktionen och att säkerställa funktionen. I samband med inriktningsbeslutet uppskattade trafiknämnden kostnaden för alternativet att bygga en helt ny bro till cirka 4-6 miljarder kronor (2023 års penningvärde).

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden bedömer att renoveringsprojektet i sin helhet bedöms kunna förlänga bronns livslängd med 80 år. Att genomföra åtgärderna i etapp 1 medför att de mer omfattande renoveringsarbetena i etapp 2 kan skjutas 5-10 år fram i tid.

Stadsledningskontoret anser att nämndens förslag till genomförande av etapp 1 är i linje med kommunfullmäktiges Budget 2024, där det bland annat framgår att trafiknämnden ska upprätta och följa noggranna drift- och underhållsplaner för anläggningarna för att säkerställa en optimal förväntad livslängd. Åtgärderna i etapp 1 syftar till att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att bronns tekniska livslängd ska kunna förlängas. Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämnden genom att genomföra projektet kommer att tillgodogöra sig ekonomiska fördelar, i form av uteblivna akuta underhållsinsatser, och anser att projektet kommer att bidra till verksamhetsområdesmålet Stockholms ekonomi är stark, hållbar och lägger grunden för en jämlik välfärd.

Stadsledningskontoret ser positivt på att vissa delar av de åtgärder som först planerats i etapp 2 tidigareläggs. I huvudsak är det utbyte av tätskikt under körbanor som tidigareläggs. När det sker samtidigt med övriga åtgärder i etapp 1 innebär det totalt sett mindre trafikpåverkan och minskade risker för läckage i framtiden. I och med att tätskikt och asfalt ersätts i etapp 1 så bör även nya dagvattenbrunnar utföras i samma skede, då dessa ligger i körbanekant.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden i sin investeringsplan för 2025-2029, som ingår i dess Underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027, inte har inkluderat utgifter för projektet Västerbron – etapp 1 förrän 2026 trots att planen har varit att påbörja entreprenaden 2025. Detta framgår även i tjänsteutlåtandet. Ur styrningssynpunkt framstår det som olyckligt, då det medför ett behov av utökad

budget eller omprioritering inom den befintliga planen i relativt betydande omfattning. Med beaktande av att stadens finansiella situation innebär ett behov av att begränsa skuldökningstakten, kan nämndens prioriteringsarbete att ställas inför en utmaning.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden att genomföra projekt Västerbron etapp 1 – fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner till en utgift enligt bilaga till trafiknämndens tjänsteutlåtande. Utgifterna för 2024 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2025.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Ersätтарыttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

1. Att avslå förslaget.
2. Att därutöver anföra följande:

Västerbron närmar sig 100-årsgränsen och behöver rustas upp. Vi ifrågasätter valet att gå vidare med planer på att lappa och laga bron till en så pass stor kostnad i väntan på en helrenovering som kommer behöva genomföras inom 10 år vare sig med eller utan etapp 1. Det känns svårt att motivera en så pass omfattande kostnad i syfte att enbart skjuta upp en totalrenovering med ett par år.

Att kostnaden för etapp 1 ökat så pass kraftigt jämfört med tidigare beräkningar stärker vår övertygelse om att en totalupprustning vore att föredra redan i etapp 1. Staden befinner sig i en mycket investeringsintensiv fas och belåningen ökar parallellt med att räntorna stiger. Det ställer krav på oss politiker att genomföra välavvägda, kostnadseffektiva investeringar. För att bespara stockholmarna två omgångar av kraftigt trafikstörande vägarbete och bespara dem två mycket dyra projekt så pass nära inpå varandra, behöver totalrenoveringen sätta igång snarast.