

Handläggare
Mats Christenson
Telefon: 0850812201

Till
Södermalms stadsdelsnämnd
24 februari 2022

Remiss av Liljeholmsbroarna, större åtgärder, Inriktningsbeslut

Svar på remiss från kommunstyrelsen, KS 2021/1609

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Stadsdelsnämnden har av kommunstyrelsen fått ett förslag till inriktningsbeslut gällande Liljeholmsbroarna på remiss. Liljeholmsbroarnas brodelar är så pass nedgångna att det behöver utföras större åtgärder för att säkerhetsställa broarnas funktion. I remissen beskrivs olika alternativ till renoveringsåtgärder av broarna samt alternativ till nya broar i befintligt och i nytt läge.

Utifrån trafikkontorets redogörelse kring de olika alternativen till renoveringar av Liljeholmsbroarna samt anläggning av nya broar som beskrivs i remissen anser förvaltningen att trafikkontorets och trafیکنämndens bedömning att gå vidare med alternativ 1B och 1D vara de mest relevanta. De föreslagna alternativen innebär renoveringsåtgärder med en teknisk livslängd på 20 respektive 60 år samt med bärighetsklass BK4.

Förvaltningen vill i detta sammanhang lyfta behovet av att se över trygghetsfrågorna i det vidare arbetet kring de olika renoveringsalternativen då detta kommer att beröra parkområden inom stadsdelsområdet som hyser ordnings- och trygghetsproblematik.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Virkesvägen 3
Box 90 185
120 22 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
start.stockholm

Vid ett framtida ställningstagande kring valet av nya broar är det enligt förvaltningen viktigt att analysera påverkan på stadsmiljön med hänsyn till bland annat vattenkontakt, skuggeffekter, trygghet och stadsbild. Detta gäller speciellt förslaget som innebär en ny

placering öster om befintliga broar vilket kommer att påverka bland annat den nordvästra delen av Drakenbergsparken.

Bakgrund

Stadsdelsnämnden har av kommunstyrelsen fått ett förslag till inriktningsbeslut gällande Liljeholmsbroarna på remiss. Förslaget har förutom till Södermalms stadsdelsnämnd remitterats till bland annat exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd och Region Stockholm.

Remisstiden sträcker sig till den 31 mars 2022.

Remissen bifogas som bilagorna 1-3 till tjänsteutlåtandet.

Ärendet

Bakgrund

Liljeholmsbroarna, i dagligt tal Liljeholmsbron, är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen som byggdes år 1928 respektive 1954. Den tekniska livslängden på västra Liljeholmsbron har enligt remissen redan uppnåtts och den östra bron kommer inom några år att uppnå sin tekniska livslängd.

Liljeholmsbroarnas brodelar är så pass nedgångna att det behöver utföras större åtgärder för att säkerhetsställa broarnas funktion. Ett reviderat utredningsbeslut för projekt Liljeholmsbroarna fattades i trafikkontoret 2018-05-23 där trafikkontoret fick i uppdrag att utreda broarna vidare i en alternativstudie (här benämnd förstudie).

I förstudien har olika broåtgärder utretts så att de kan jämföras utifrån olika kriterier i syfte att hitta bästa långsiktiga lösning. De broåtgärder som utretts är olika grader av reparationer samt nya broar på dels nuvarande plats och dels öster om nuvarande broar.

Projektets övergripande mål är att förlänga livslängden på befintliga broar fram till dess att dessa kan ersättas med nya broar, och att genom dessa reparationsåtgärder sänka underhållskostnaderna, öka driftsäkerheten, trygga reservdelsförsörjningen och minska omgivningspåverkan i form av buller.

I remissen anges att planerad stadsutveckling söder om Liljeholmsbroarna kan påverka valet av långsiktigt åtgärdsalternativ. Trafikkontoret samverkar med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret kring denna fråga.

Befintlig situation

Liljeholmsbroarna utgör en viktig länk i stadens infrastruktur och

trafikeras av kollektivtrafik, bil-, gång- och cykeltrafik på broarna samt sjötrafik under broarna.

Liljeholmsbroarna används för omledning av fordonstrafik när Essingeleden stängs för trafik. Liljeholmsbroarna är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och utgör en del av ett regionalt stråk i regional cykelplan för Stockholms län.

Liljeholmsbroarna används för passage av tyngre fordon över bärighetsklass 2 (BK2)¹ vilka behöver dispenstillstånd för att trafikera broarna. Liljeholmsbroarna är enda vägen för tyngre fordonstransporter att färdas till eller från västra Södermalm (västra Södermalm fram till Götgatan).

Det har konstaterats att några brodelar på broarna som idag trafikeras av fordonstrafik inte uppfyller den bärighetsklass som broarna är upplåten för idag (BK2). Trafikkontoret har mot bakgrund av detta börjat se över behovet av att begränsa passage över broarna för dagens trafik och för trafik med tyngre fordon, alltså fordon som redan idag kräver dispens för att kunna passera över broarna.

Åtgärdsförslag

I förstudien har åtta olika broåtgärdsalternativ studerats.

De åtgärdsalternativ som utretts och som avser reparation är följande:

Åtgärdsalternativ 1A: Broreparationsåtgärder som resulterar i att brons tekniska livslängd uppnår minst 20 år och klara minst BK2.

Åtgärdsalternativ 1B: Broreparationsåtgärder som resulterar i att brons tekniska livslängd uppnår minst 20 år och klara minst BK4.

Åtgärdsalternativ 1C: Broreparationsåtgärder som resulterar i att brons tekniska livslängd uppnår minst 60 år och klara minst BK2.

Åtgärdsalternativ 1D: Broreparationsåtgärder som resulterar i att brons tekniska livslängd uppnår minst 60 år och klara minst BK4.

På längre sikt (senast om 60 år) kommer de nuvarande broarna att behöva bytas ut mot nya broar, oavsett vilka reparationsåtgärder som vidtas. I förstudien har därför trafikkontoret även låtit utreda

¹ Det allmänna vägnätet är indelat i fyra bärighetsklasser, BK1 till BK4. Bärighetsklass 4 (BK4) innebär axeltryck A=12 ton och boggitryck B=21 ton och bärighetsklass 2 (BK2) innebär A=10 ton och B=16 ton.

olika alternativ för framtida nya broar. Dessa redovisas översiktligt nedan:

Åtgärdsalternativ 2A: Två nya öppningsbara Liljeholmsbroar i broarnas befintliga läge. Brosektionen ska inrymma körbanor, cykelbanor, gångbanor enligt normal gatusektion.

Åtgärdsalternativ 2B: Två nya öppningsbara Liljeholmsbroar i broarnas befintliga läge. Brosektionen ska inrymma körbanor, cykelbanor, gångbanor enligt bred gatusektion.

Åtgärdsalternativ 3A: Två nya öppningsbara Liljeholmsbroar i nytt läge. Brosektionen ska inrymma körbanor, cykelbanor, gångbanor enligt normal gatusektion.

Åtgärdsalternativ 3B: Två nya öppningsbara Liljeholmsbroar i nytt läge. Brosektionen ska inrymma körbanor, cykelbanor, gångbanor enligt bred gatusektion.

Alla åtgärdsalternativen har en livslängd om 120 år, bärighetsklass 4 (BK4) och brolängden relativt lika. Skillnaden emellan alternativen är vägens bredd och läge.

Avvägningar och konsekvenser

Av de fyra renoveringsalternativ som utretts i förstudien bedöms samtliga reparationsåtgärder enligt åtgärdsalternativen (1A-1D) vilken ger tekniska livslängd om minst 20 år respektive 60 år med bärighetsklass BK2 eller BK4 uppfylla de flesta av projektmålen och ställda effektmål.

Broalternativ 2B och 3B är bäst ur ett trafikperspektiv. Motorfordonstrafiken behåller dagens lösning med möjlighet till kollektivtrafikfält i bägge riktningarna samtidigt som fotgängare och cyklister får en betydligt högre komfort och framkomlighet än idag. I alternativ 2A och 3A påverkas framkomligheten för motorfordonstrafiken negativt i och med att ett körfält försvinner i vardera riktningen.

Befintliga broar behöver enligt remissen förstärkas så att bärighetsklass BK4 uppnås på de delar av broarna som trafikeras av fordonstrafik. Dagens trafikering över broarna innebär frekventa passager med tyngre fordon som kräver dispens för att passera över broarna. Dessa passager ger ett ökat slitage på brokonstruktionerna med konsekvens att broarna tekniska livslängd kortas och att reparationsåtgärder kan behöva tidigareläggas. Det behöver enligt remissen finnas en marginal i bärighet mellan den fordonstrafik som trafikerar bron och vad broarna är upplåtna för.

Framkomligheten under byggnationstiden för åtgärdsalternativen har inte ännu analyserats genom trafikanalyser. Vid en förenklad analys av framkomligheten bedöms att för reparation (åtgärdsalternativ 1) och för nya broar i befintligt läge (åtgärdsalternativ 2) ger en större konsekvens för framkomligheten jämfört med om nya broar byggs i nytt läge (åtgärdsalternativ 3) då de nuvarande broarna kan nyttjas för passage under byggnation av nya broar.

Framkomligheten under byggtiden vid reparation av nuvarande broar kommer att bli begränsad under tiden som reparationsarbetena pågår, men trafikkontorets ambition är att skapa en så god framkomlighet som möjligt. Under reparationsarbetet kommer en bro i taget att behöva stängs av för reparation och samtliga trafikslag ledas över till den bro som är öppen för trafik. När den ena bron är åtgärdad flyttas samtliga trafikslag över och den andra bron stängs av för reparationsarbeten.

Kommunikation anges vara ett viktigt verktyg som kommer att användas av projektet för att mildra de negativa konsekvenserna av genomförandet. Det finns flera olika kanaler att tillämpa för denna kommunikation. Utgångsläget bör vara att förmedla att åtgärderna kommer att få stora konsekvenser så att trafikanter kan anpassa färdmedelsval, ruttval, tid för avresa eller om resan ens ska genomföras.

Förslag till inriktning

Oavsett vilka reparationsåtgärder som vidtas kommer de nuvarande broarna, enligt remissen, så småningom att behöva bytas ut mot nya broar, antingen i befintligt läge eller i ett nytt läge. Att planera och bygga helt nya broar uppges dock, med alla de tillståndprocesser som behövs, att ta så pass lång tid att befintliga broar kommer att ha tjänat ut långt innan de nya broarna kan tas i drift. De nuvarande broarna är alltså i så pass dåligt skick att de behöver repareras innan nya broar kan byggas.

Detta innebär enligt remissen att förstudiens åtgärdsalternativ 2A-B och 3A-B inte kan bli aktuella än på många år. Trafikkontoret förordar därför en inriktning idag att reparationsåtgärder enligt åtgärdsalternativ 1B eller 1D utreds vidare i en systemhandling. Åtgärdsalternativet 1B eller 1D bedöms ge bärighetsklass BK4 och en teknisk livslängd på minst 20 år respektive 60 år.

Tidplan

Översiktlig tidplan för åtgärdsalternativ 1B
Byggnation Kv.1 2026 – Kv.4 2027

Översiktlig tidplan för åtgärdsalternativ 1D Byggnation Kv.1 2026 – Kv.4 2028

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 50 mnkr fram till genomförandebeslut.

Den uppskattade kostanden för alternativ 1B är 650 mnkr och för alternativ 1D 1 050 mnkr.

Valet av förlängd teknisk livslängd för de renoverade broarna (20 eller 60 år) beror till stor del på vilka beslut som fattas inom det pågående exploateringsprojektet Södertäljevägens utveckling. Trafikkontoret samarbetar nära exploateringskontoret i denna fråga och kommer inför kommande genomförandebeslut att lämna en rekommendation för förlängd teknisk livslängd för broarna.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsmiljöavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats av förvaltningsgruppen och pensionärsrådet den 14 februari 2022 och i rådet för funktionshindersfrågor den 15 februari 2022.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Utifrån trafikkontorets redogörelse kring de olika alternativen till renoveringar av Liljeholmsbroarna samt anläggning av nya broar som beskrivs i remissen anser förvaltningen att trafikkontorets och trafiknämndens bedömning att gå vidare med alternativ 1B och 1D vara de mest relevanta. De föreslagna alternativen innebär renoveringsåtgärder med en teknisk livslängd på 20 respektive 60 år samt med bärighetsklass BK4.

Förvaltningen vill i detta sammanhang lyfta behovet av att se över trygghetsfrågorna i det vidare arbetet kring de olika renoveringsalternativen då detta kommer att beröra parkområden inom stadsdelsområdet som hyser ordnings- och trygghetsproblematik.

Vid ett framtida ställningstagande kring valet av nya broar är det enligt förvaltningen viktigt att analysera påverkan på stadsmiljön med hänsyn till bland annat vattenkontakt, skugg effekter, trygghet och stadsbild. Detta gäller speciellt förslaget som innebär en ny placering öster om befintliga broar vilket kommer att påverka bland annat den nordvästra delen av Drakenbergsparken.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Expedieras till
Kommunstyrelsen.

Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör
Södermalms
stadsdelsförvaltning

Andreas Evestedt
Avdelningschef
Södermalms
stadsdelsförvaltning

Bilagor

1. PM Förstudie Liljeholmsbroarna, Juni 2021. Trafikkontoret.
2. Liljeholmsbroarna, större åtgärder. Inriktningsbeslut.
Tjänsteutlåtande trafikkontoret.
3. Trafiknämndens beslut, 2021-11-25.

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Jenvén, Stadsdelsdirektör	2022-02-03
Andreas Evestedt, Avdelningschef	2022-02-02