

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			

Innehåll

Projektbakgrund	4
Mål och syfte.....	4
Övergripande målsättningar och effektmål.....	4
Utredningsorganisation	5
Tidsåtgång.....	5
Ekonomi	6
Utredningsutgifter	6
Risk	6
Väsentliga projektrisker	6
Kommunikation	6
Rapportering	7

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.

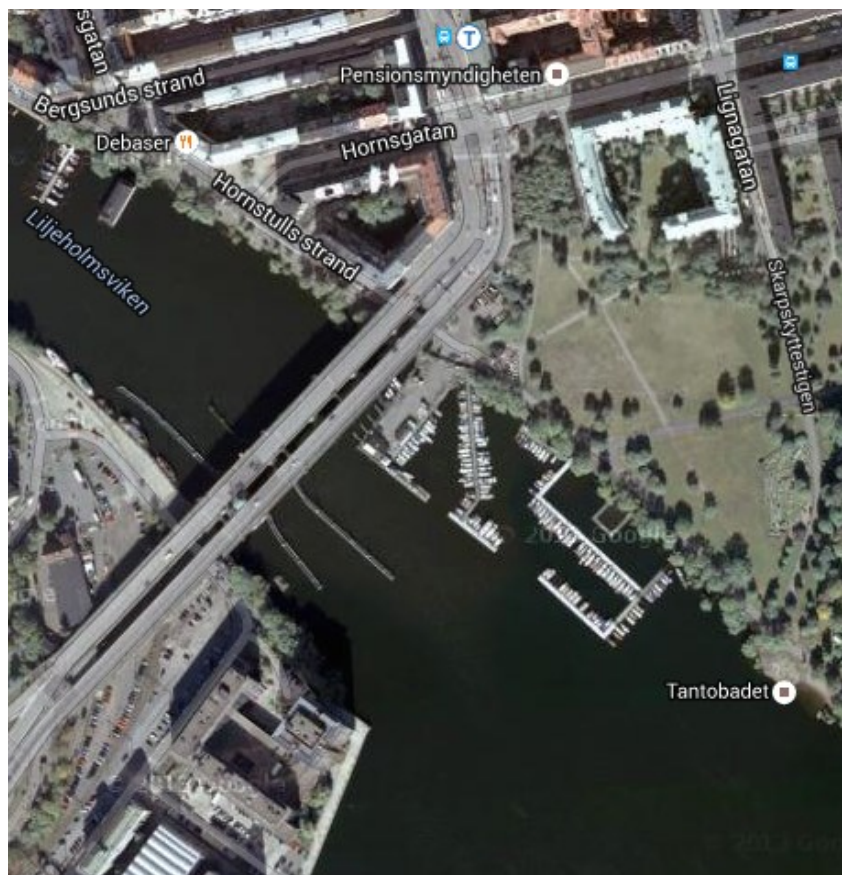
Mål och syfte

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.