

2015-11-25

TJÄNSTESKRIVELSE  
NTN 2015/857-311

Natur- och trafiknämnden

## Rivning av bro S-608 på Sockenvägen vid Trädgårdsvägen i Boo över gångväg

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar:

- att bron S-608 på Sockenvägen 70m Syd Trädgårdsvägen i Boo tas bort enligt alternativ d nedan.
- att åtgärden belastar reinvesteringsbudgeten.

### Sammanfattning

Bron S-608 på Sockenvägen över gångpassagen 70m Syd Trädgårdsvägen är i mycket dåligt tillstånd. Detta och konstruktionens trafiksäkerhetsbrister orsakar att väsentliga tekniska egenskaper som PBL fordrar inte kan garanteras.

Fyra alternativ har övervägts: a) nollalternativ, b) reparation utan avsevärd uppgradering, c) reparation med uppgradering eller ny bro och d) rivning genom igenfyllnad, samt tillgänglighetsanpassning av intilliggande gångväg på västra sidan. Vägenheten och trafikenheten föreslår alternativ d.

Vägenheten bedömer att utgiften för rivning av brokonstruktionen, återfyllnad och iordningsställande med tillgänglighetsåtgärder efteråt bör belasta reinvesteringsbudgeten.

Aktiva kommunikationsinsatser initieras om beslut om borttagande av gångpassagen blir aktuellt.

### Ärendet

#### Brons tillstånd och tekniska egenskaper

Inspektioner på Nackas brobestånd görs sedan 2010 enligt Trafikverkets rekommendationer minst en gång varje sjätte år. I de fall bronns tillstånd är dåligt görs särskilda inspektioner oftare. Bron S-608 på Sockenvägen 70m Syd Trädgårdsvägen är ett sådant fall. Bron ingår i listan om Nackas broförnyelser 2015-2030 (se NTN 2015-04-14 ärende 41).

De senaste inspektionerna visar att brons tillstånd är mycket dåligt. Orsakerna är framför allt utförandefel vid nybyggnad (år 1963) och otillräcklig dimensionering. Brons ålder och skadebild som är relaterad till nedbrytningsprocesser påvisar att brons tätskikt behöver bytas och ersättas med ett nytt. Brons utformning behöver dessutom uppgraderas med avseende på trafiksäkerhet.

Brons tekniska egenskaper PBL 8 kap 4 § kan inte garanteras i fråga om:

1. bärförmåga, stadga och beständighet
2. säkerhet vid användning
3. lämplighet för det avsedda ändamålet
4. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga

#### Trafiksäkerhet

Inmätningar på gångtrafiken under bron har genomförts. Mindre än ett tiotal personer går under bron varje dag. Gångtunneln är smal, låg och mörk, och rampernas branta lutningar och dragning bidrar till en dålig trygghetskänsla. Trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts på Sockenvägen strax intill bron på senaste tiden. Gångtrafiken under bron har minskats sedan dess.

#### Alternativa åtgärder

- a. *Nollalternativ*: ej aktuellt, då brons ska hållas så att de tekniska egenskaper som avses ovan i huvudsak bevaras (PBL 8 kap 14 §).
- b. *Reparation utan avsevärd uppgradering*: tekniska egenskaper 1 och 2 ovan kan garanteras efter en reinvestering av ca 1,5-2,5 mkr (förstärkning) samt en investering (uppgradering broräcken) av ca 0,5 mkr. Tekniska egenskaper 3 och 4 kan inte garanteras, vilket strider mot PBL. Gångvägen blir ännu trängre på grund av förstärkningarnas tjocklek.
- c. *Reparation med uppgradering eller ny bro*. Utöver åtgärder inom punkt b bör följande åtgärder genomföras för att garantera egenskaperna 3 och 4: bredning av gångpassaget, förbättring av sikten, höjdanpassning, ev. ny belysning mm. Genomförbarheten är oklar på grund av utrymmesbrister och konstruktionstypen, några parkeringsplatser skulle tas i anspråk, kostnaden skulle överskrida 5 mkr.
- d. *Rivning, igenfyllnad, samt tillgänglighetsanpassning av intilliggande gångväg på västra sidan*. Reinvestering av ca 0,5 – 1,0 mkr.

#### Bedömning om rivning

Vägenheten och Trafikenheten bedömer att alternativ d ovan är den bästa lösningen. Brons utformning har säkerhetsbrister, bidrar till en otrygg miljö och är inte användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Brons rivning och återställning enligt Bilaga 3 skulle komplettera syftet med de redan utförda trafiksäkerhetsåtgärderna och bidra till en bättre trafikmiljö.



### Kommunikationsplan

Åtgärderna enligt alternativ d ovan kan genomföras under 2016. Tidplanen fastställs efter beslut men arbeten uppskattas ta mindre än fyra månader med möjlig start till sommaren. En omfattande kommunikationsplan skulle tas fram för alternativ d.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Bron byggdes 1963 (52 år). Enligt branschens praxis borde denna bro ha haft en teknisk livslängd på 100 år. Schablonmässigt (enligt brons volym) skulle en reinvestering på 900 tkr behövas nu och en liknande reinvestering vid året 2045. Vägenheten tog hänsyn till detta reinvesteringsbehov i budgeten för reinvestering av konstbyggnader 2016 och bedömer nu att utgiften för åtgärder enligt alternativ d belastar reinvesteringsbudgeten. Brobeståndets volym reduceras med ca 58 m<sup>2</sup> med en endast marginell ekonomisk inverkan på de årliga driftkostnaderna för konstruktionsbyggnader.

## **Konsekvenser för barn**

Antalet gående under bron är mycket reducerad. Funktionen gångpassage under bron tas bort, men denna funktion kan inte garanteras med säkerhet. Åtgärderna enligt alternativ d kombinerad med de tidigare utförda trafiksäkerhetsåtgärderna bidrar i sin helhet till en säkrare trafikmiljö för gående och cyklister generellt och därmed också för barn.

## **Bilagor**

1. Karta och Vy bilder
2. Utdrag från inspektion
3. Skiss om åtgärden

Rafael Mancera  
Gatuingenjör/Projektledare  
Vägenheten

Mats Wester  
Tf Enhetschef  
Vägenheten

Malin Zeidlitz  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Mikael Ranhagen  
Enhetschef  
Trafikenheten