



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-08-06

Vår referens

Jonas Viktorsson

Ingenjör

jonas.viktorsson@malmö.se

Ändring av Klaffbron till en fast bro

TN-2024-1014

Sammanfattning

Klaffbron börjar närma sig slutet av sin livslängd, broöppningarna sliter på konstruktionen och bron är en av få passager in till Västra hamnen.

Nu när den nya Beijersbron är på plats finns inte behovet av en öppningsbar bro. Därför rekommenderas att Klaffbron stängs för båttrafik som medför att bron måste öppnas.

Kostnader som man kan spara på drift och underhåll av de öppningsbara delarna är ca 700 tkr årligen. Utöver detta kan man spara ca 5,5 mnkr i större underhållsåtgärder som kommer att krävas under de kommande 5–10-årsperioden. En stängning av bron skulle också vara en besparing för den bärande konstruktionen, förlänga livslängden på bron samt minska risken för oförutsedda avstängningar.

Förslag till beslut

Tekniska nämndens trafikutskott föreslås besluta

att Klaffbron görs fast och därmed upphör att vara öppningsbar.

Beslutsunderlag

Beslutsplanering

Tekniska nämndens trafikutskott 2024-08-13

Beslutet skickas till

[Här skriver du vem beslutet ska skickas till efter att protokollet är justerat, ange funktion eller organisation. Uppgifterna överförs till protokoll och protokollsutdrag. I fliken expediera till, på ärendekortet, anger du fullständiga uppgifter som exempelvis e-postadress, som en information till nämndsekreteraren. Om beslutet inte ska expedieras, kan denna text och rubrik tas bort.]



Ärendet

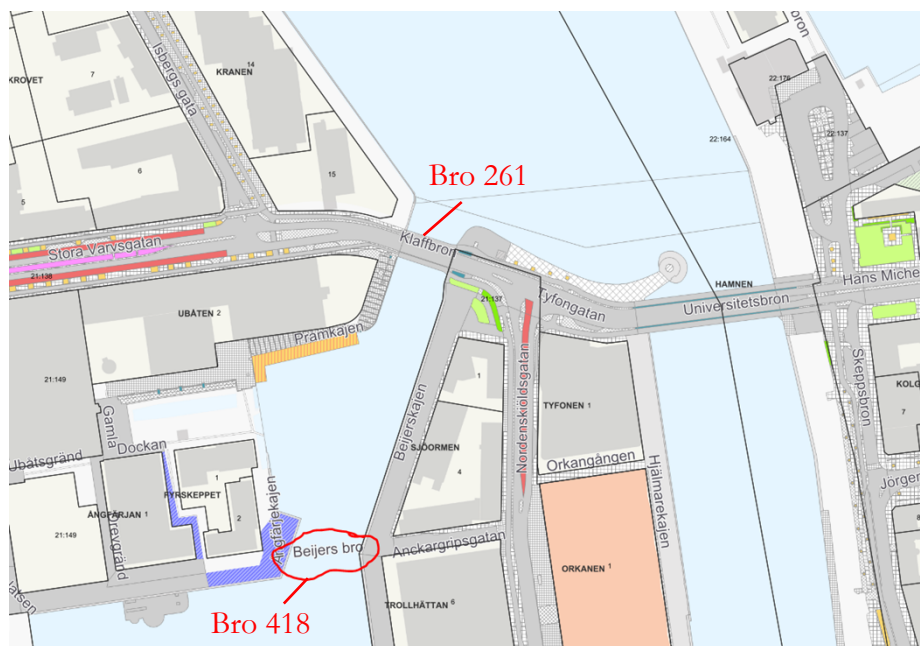
Bakgrund

Klaffbron, är en vägbro som förbinder Stora Varvsgatan med Nordenskiöldgatan över Södra Varvsbassängen. Klaffbron (Bro 261) är en av Malmös två aktiva öppningsbara broar. Bron är byggd 1953 med en konstruktionslängd på 39 m, bredden 12,8 m och segelfri höjd 2,1 m. Bron är ett landmärke i Malmö.

Bron hade ursprungligen träbeläggning och järnvägsspår som togs bort 1989. Den har förstärkts 2004 för att kunna öka belastningen på bron till dåtidens BK1. Man har också kompletterat med en ny brobaneplatta i glasfiber 2016.

Den befintliga Klaffbron har under de sista 20 åren belastats med mycket tung trafik och slitaget på bron har varit stort. De senaste åren har flera återkommande reparationer av brons beläggning varit tvunget att utföras på grund av den stora mängden tung lastbils- och busstrafik.

I maj 2024 lades den nya fasta gång- och cykelbron Beijersbron (Bro 418) på plats och inga industrier förutom Nordmills (tar sina transporter med lastbil) finns kvar vilket medför att funktionen med att öppna Klaffbron för att släppa in båttrafik till Södra Varvsbassängen försvinner, se Figur 1.



Figur 1 Visar placering av Klaffbron och den nya Beijers bron.

Bron börjar närma sig slutet av sin livslängd, öppningarna sliter på konstruktionen och bron är en av få passager in till Västra hamnen. För att säkerställa att man inte får onödiga stopp i form av underhållsarbeten och höga underhållskostnader samt att behovet av öppning inte längre finns så rekommenderar verksamheten att göra Klaffbron fast. Uppskattade kostnader som kan ses som en besparing för att stänga bron redovisas nedan.



Underhållskostnader

Underhållskostnader öppningsbara delar

Nedan återfinns kostnader för de senaste årens drifts- och underhållsåtgärder för de öppningsbara delarna av Klaffbron.

Exempel på löpande drifts- och underhållsåtgärder för de öppningsbara momenten är öppningar, elkostnader, smörjningar, reparationer och service.

Genomsnittliga drift och underhållsåtgärder de senaste fem åren för de öppningsbara delarna är ca 700 tkr/år. Kostnaderna bedöms öka i takt med att priserna går upp samt att konstruktionen blir äldre och fler delar har ökat underhållsbehov.

Utöver detta kommer den personal som skött öppningen av Klaffbron de senaste 40 åren att gå i pension, och att finna ny personal med samma erfarenhet och kompetens inom rörliga broar bedöms som nästintill obefintlig.

Delar som har uppnått sin tekniska livslängd som kan komma att behöva bytas ut med kort varsel inom den kommande 10-årsperioden som inte är medräknade i ovanstående kostnader är 5,45 mnkr nedan ses detaljer:

- Elstyrsystemet har uppnått sin tekniska livslängd och är enligt inspektion i behov av utbyte. Uppskattad kostnad 2,5 mnkr
- Renovering och ommålning av lager för öppningsbar bro 1,0 mnkr
- Omviktning av kuggar i lyftmaskineri. Ca 1,5 mnkr
- Utbyte av vägtrafiksignaler, 150 tkr.
- Justering av spindelgränslägen, finns inga reservdelar måste special tillverkas. Ca 300 tkr.

Att göra Klaffbron fast kostar endast en bråkdel av ovan upptagna kostnader.

Ansvariga

Lars Johansson Enhetschef

Andrew Roberts Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör