

# Förnyande av Lv 180 Rävsundsbron och Hessundsbron

Tidsplan för Rävsundets nya bro

Janne Wikström

22.9.2023

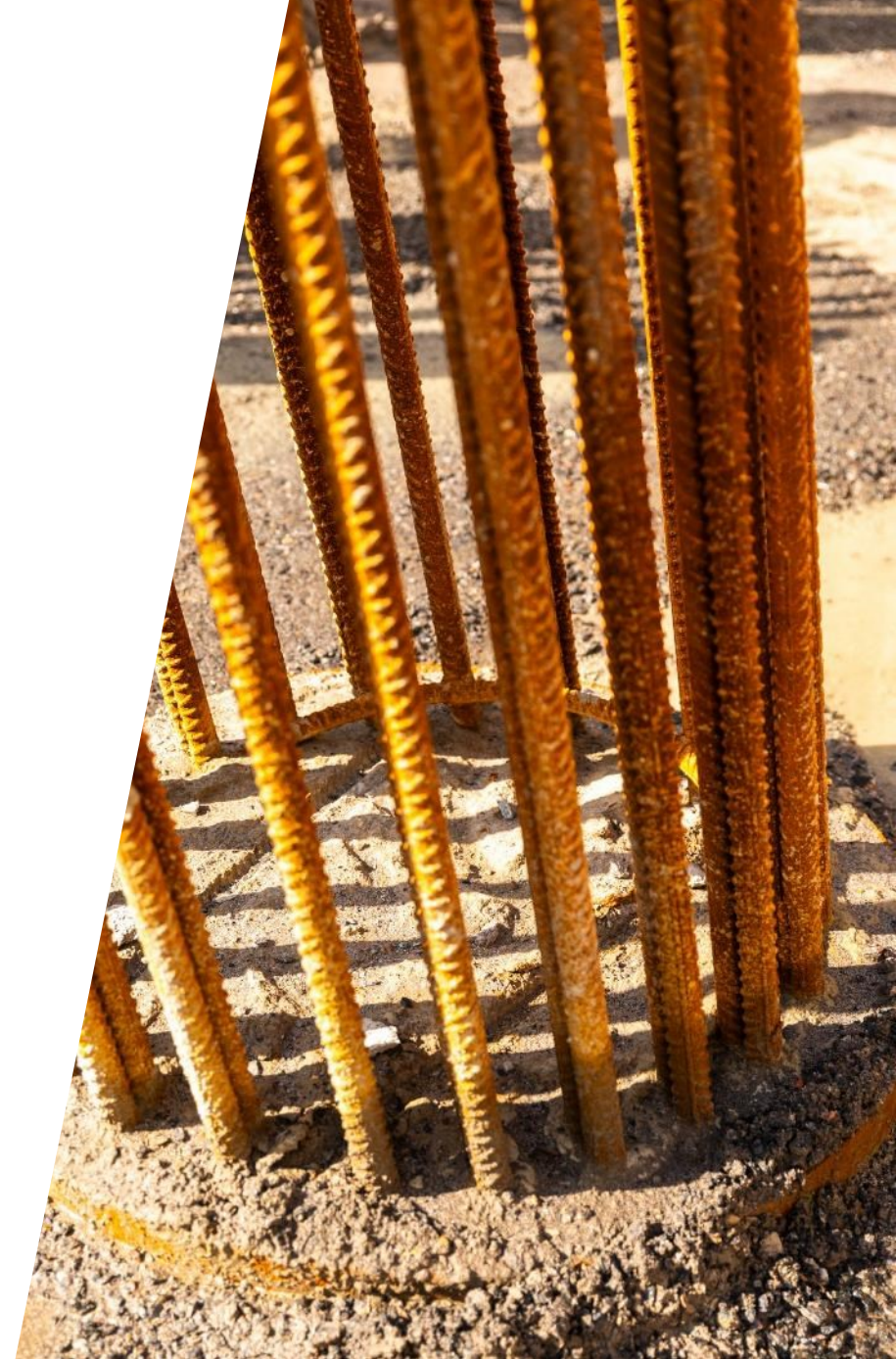


Väylävirasto  
Trafikledsverket



# Bakgrund

- Förnyandet av Lv 180 Rävsumdsbron och Hessundsbron genomförs som alliansprojekt.
- Ett utav projektets mål redan från början har varit **att snabbt färdigställa den nya bron över Rävsumdet** på grund av den gamla brons försämrade skick.
- Anskaffningen publicerades inom några dagar efter budgetpropositionen (Tilläggsbudget/2021) offentliggjordes och den genomfördes i tätt tidsplan på ca. hälften av normalt看 (6 månader → 3,5 månader).
- Alliansprojektets utvecklingsfas varade ungefär ett år och **byggandet i terrängen påbörjades omedelbart när planberedskapen gjorde det möjligt.**



# Tidsplan

- **Arbetet framskrider enligt tidsplanen** och den nya Rävundsbron öppnas för trafiken som planerat i slutet av 2025.
- Alliansavtalets genomförandefasens tidsplan är baserad på en **kvalitets- och kostnadsmässigt optimal tidsplan.**
  - Flera av de **kritiska tidsplanens** arbeten utförs i två eller tre arbetsskiften samt under veckoslutet.
  - Underentreprenadens urvalskriterier har varit bl.a. **genomlöpstidtabellen** samt ett **avtalsenligt incitament att färdigställa arbeten under tidtabell** vad det gäller de kritiska linjens arbeten.
- Genomförandets tidsplan bestäms av bl.a. utmanande planering och planernas extern granskning (CC3 påföljdsklass, bl.a. parallell redovisning).
- Brons färdigställande är beroende av en smal kritisk linje.
  - På byggarbetsplatsen mycket ej-tidsplanberonde byggande som utförs genom att balansera resursernas användning.
  - **Arbetsplatsstyrkan** är inte alltid kopplad till tidsramens mål





# Räv sundsbrons kritiska linje

Situation 09/2023

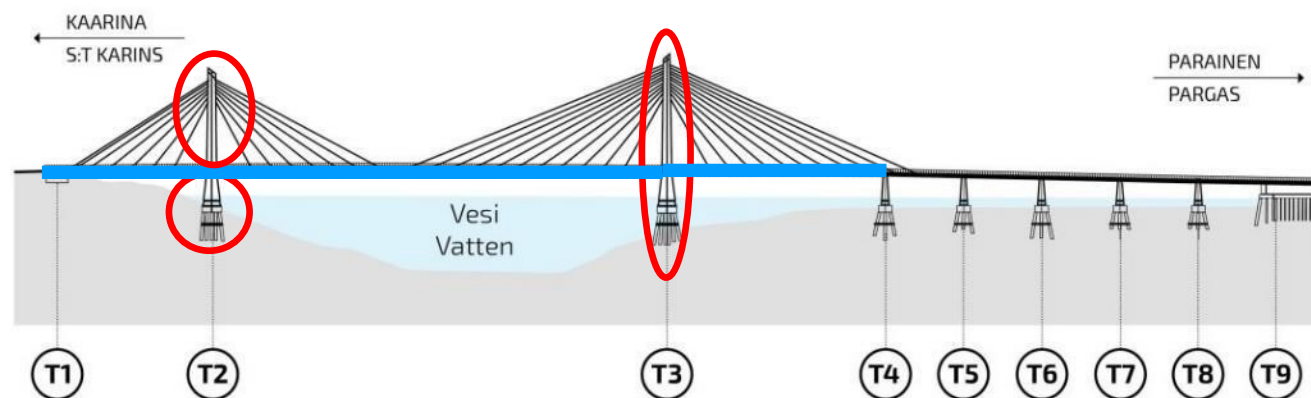


# Kritisk tidsplanlinje

Mt 180 Kirjalansalmen sillan uusiminen | Förnyande av Lv 180 Rävsnudsbron  
Sillan tuet | Brostöd



Väylävirasto  
Trafikledsverket



- Man har bestämt att montera snedkabelavsnittets stålkonstruktion (inkl. reprävbalkar) vid maskinverkstad och monteringsbädd på grund av utmanande svetsningsarbeten.

→ Stålkonstruktionen kan inte på grund av reprävbalkarnas bredd skjutas mellan pylonen, och därför kan inte pylonen T2 byggas ovanpå lagernivå innan stålkonstruktionen monteras.

1. Byggandet av pylon T2 till lagernivå.
2. Byggandet av pylon T3 till full höjd.
3. Stålkonstruktionens skjutning T1→T3
4. Byggandet av pylon T2 från lagernivå till full höjd.
5. Lyftning på plats av stålkonstruktionen mellan T3-T4.
6. Brodäckblockens gjutning & isolering.
7. Snedkablarnas montering och spänning.

# Tidtabellens påskyndning har undersökts

- Implementeringsschemat kan inte märkvärdigt påskyndas när man använder den kvalitativt bästa metoden att montera snedkabelavsnittets stålkonstruktion.
- Processens påskyndning skulle innebära att i stället att skjuta snedkabelandelens stålkonstruktion på hjälpstöd, skulle man behöva lyfta hela huvudöppningen på hjälpstöd. I detta fall skulle konstruktionen av pylonstöd T2 kunna utföras tidigare upp till toppen.
  - Stålkonstruktionens montering och svetsning skulle flyttas till drygt 20 meters höjd ovanpå havet.
- Att förändra installationsmetoden sparar inte mera än några månader av den totala tidtabellen. Färdigställandet av den nya bron kommer inte att tidigareläggas nämnvärt.
  - Det skulle finnas betydande osäkerhetsfaktorer vad det gäller att uppnå tidsbesparingarna.
  - Skulle kräva en betydande ökning av skiftarbetet, även från ledningens sida
  - Betydande ökning av olycksrisken genom att arbetet förläggs till en ogynnsam tid på året (däckfundament, vattentätning).
  - Mycket kostsamt och riskfyllt i förhållande till de potentiella fördelarna på några månader
- **Även efter granskning är den nuvarande tidtabellen den mest optimala.**



Väylävirasto  
Trafikledsverket