

Utlåtande 2013:26 RII (Dnr 314-1877/2012)

Förstärkning av vägkroppen på Folkungagatan

Genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Trafik- och renhållningsnämnden ska genomföra förstärkning av vägkroppen på Folkungagatan till en investeringsutgift om högst 70 mnkr.

Utgiften ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Trafik- och renhållningsnämnden har uppmärksammat trafikallstrade vibrationer i bostäderna kring Folkungagatans östra del mot korsningen med Renstier-nas gata. Efter att ha utrett frågan har trafik- och renhållningsnämnden valt att rikta sina åtgärder mot källan till problemet genom att förstärka gatan med ett påldäck som för trafiklasterna direkt ner i berggrunden och därmed begränsar vibrationerna avsevärt.

Beredning

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att det bästa alternativet för att komma till rätta med vibrationsstörningarna på en del av Folkungagatan är att bygga ett påldäck. Nämnden förordar att åtgärden görs så snart som möjligt för

att inte störa bygget av nya Slussen eftersom Folkungagatan kommer att vara en viktig omledningsrutt under byggnationstiden.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att projektet genomförs så snart som är möjligt för att minimera trafikstörningarna i samband med bygget av nya Slussen. Kontoret anser samtidigt att det är anmärkningsvärt att de beräknade utgifterna för projektet ökat från 31 till 70 miljoner kronor utan politisk behandling på vägen.

Mina synpunkter

Det är positivt att vi nu kan fatta beslut om verkningsfulla åtgärder. Trafikstörningens karaktär och intensitet beror på att det aktuella vägavsnittet ligger på en förkastningszon. Olika alternativa lösningar har utretts och till olika kostnader, men det är det förslag som nu föreslås med ett påldäck som bedöms långsiktigt kunna åtgärda problemet. Det är också anledningen till projektets beräknade utgifter kraftigt ökat.

I samband med byggandet av nya Slussen kommer Folkungagatan att användas som omledningsväg med ökad trafikintensitet – i det sammanhanget är det viktigt att denna vibrationsproblematik åtgärdas. Därför är det angeläget och bråttom att genomföra dessa förstärkningsarbeten av vägkroppen.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Trafik- och renhållningsnämnden ska genomföra förstärkning av vägkroppen på Folkungagatan till en investeringsutgift om högst 70 mnkr.

Utgiften ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Stockholm den 6 februari 2013

På kommunstyrelsens vägnar:

STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

ÄRENDET

Trafik- och renhållningsnämnden har under decennier mottagit klagomål på trafikalstrade vibrationer i bostäderna kring Folkungagatans östra del mot korsningen med Renstiernas gata. De åtgärder som vidtagits har inte undanröjt problematiken. Efter att ha utrett frågan vidare har trafik- och renhållningsnämnden valt att rikta sina åtgärder mot källan till problemet genom att förstärka gatan med ett påldäck som för trafiklasterna direkt ner i berggrunden och därmed begränsar vibrationerna avsevärt.

Nämndens beräknade utgift för projektet uppgår till 70 miljoner kronor, fördelade på 2013 och 2014 om 54 respektive 16 miljoner kronor. Hela beloppet inryms i trafik- och renhållningsnämndens tilldelade investeringsbudget.

Mot bakgrund av projektets starka koppling till ombyggnaden av Slussen är det enligt stadsledningskontoret angeläget att genomförandets samordning med andra projekt prioriteras högt. Kontoret vill därför understryka vikten av att projektet kan genomföras i enlighet med trafik- och renhållningsnämndens föreslagna tidplan så att trafikstörningar begränsas och för att Slussenombyggnaden inte ska drabbas av onödiga störningar.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2012.

1. Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut och uppdrar åt trafikkontoret att förstärka vägkroppen på Folkungagatan till en investeringsutgift om 70 mnkr.
2. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut enligt pkt 1.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Nuläge

Folkungagatan öster om Renstiernas gata ligger på en förkastningszon. Det kan beskrivas som en kraftig spricka i berget, fylld med jordar som har sådana egenskaper att vissa trafikslag ger upphov till vibrationer vilka sedan fortplantas upp i byggnader som vilar på dem.

De mätningar kontoret låtit utföra pekar mot den tunga trafiken och i synnerhet att de blå stombussarna ger upphov till vibrationerna i området.



Förslag till däck, utbredning i plan

Alternativa åtgärder

Följande alternativ föreligger:

1. Reducera hastigheten för tunga fordon till 10-20 km/h i området.
2. Göra åtgärder i fastigheterna genom att grundförstärka dessa.
3. Åtgärder vid källan genom att förstärka gatan.

Kontorets mätningar bekräftar vad många upplever, att desto långsammare trafiken går desto mindre påverkar den omgivningen. En radikal hastighets-reducering, i den mån den efterlevs, kommer att påverka både tidtabeller för passerande bussar, stomlinje 4, 53, 71 samt 96, och de resandes upplevelse.

Åtgärden är, om inte de samhällsekonomiska kostnaderna för förlängd restid beaktas, förhållandevis billig men måste noga övervakas kontinuerligt om effekten skall kvarstå. Några sanktionsmöjligheter mot de som kör upp till 30 km/h finns heller inte. Det kommer upplevas som irriterande av ett stort antal människor som passerar området.

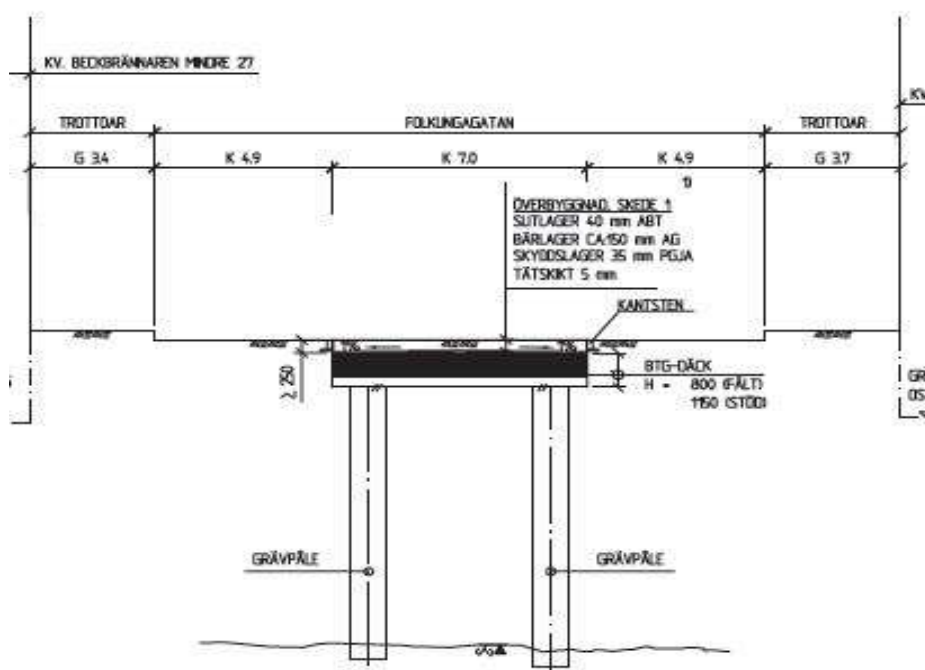
Alternativ två innebär att grundläggningen för de intilliggande fastigheterna förstärks med stålplåtar som borrar från källarna och ner i fast mark/berg. För att bli verk-

sam måste förstärkningen omfatta samtliga bjälklag i husen vilket är tekniskt komplicerat och innebär att rumsindelningen påverkas.

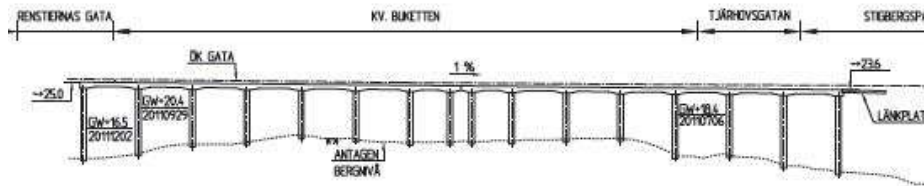
För att eliminera svängningar måste bjälklagens spännvidd kortas, vilket innebär att nya bärande väggar eller pelare måste anordnas i lägenheterna. Det är tveksamt om detta accepteras av fastighetsägarna och de boende. Metoden kostar minst lika mycket som alternativet med påldäck och det är tveksamt om staden kan ta på sig att göra investeringar i fastigheter som ej ägs av staden.

En förstärkningsmetod med klena stålplåtar, vilken har använts i Gamla Stan för att komma tillrätta med sättningsproblematiken där, bedöms inte eliminera vibrationsproblematiken kring Folkungagatan.

Det tredje alternativet innebär att ett sju meter brett påldäck anordnas i gatans mitt och att den tunga trafiken tvingas dit. Däcket vilar på kraftiga grävpålar nedförda till berg. Funktionssättet är att däckets och pålarna är så styva att trafiklasterna förs direkt ner i berggrunden. Risken för vibrationer i fastigheterna är därmed undanröjd. Däcket innebär en avsevärd förstärkning av vägens och utformas så att en eventuell spårvägsutbyggnad möjliggörs.



Tvärsektion genom Folkungagatan med föreslaget påldäck.



J A - A

Längdsektion

Tidsplanering, trafikpåverkan och framkomlighet

Arbetets omfattning har beräknats till ca 200 byggdagar. Kan bullerstörningar och de extra kostnaderna för skiftarbete accepteras bör detta kunna nedbringas till 150 dagar.

Ett påldäck i gatans mitt tvingar ut busstrafiken från höger körfält. För de bussar som färdas på Folkungagatan västerut och skall svänga höger, norrut, i korsningen med Renstiernas gata är detta en nackdel. Signalanordningen i korsningen måste därför utformas så att biltrafiken hindras att blockera denna rörelse.

I övrigt har trafiken i korsningen nyligen räknats och slutsatsen är att med nuvarande trafik finns tillräcklig kapacitet för att inte körisk skall uppstå annat än under maxtimmar de mest trafikintensiva månaderna maj/juni. Olägenheterna av detta går i viss mån att styra mellan trafikslagen och trafikrörelserna genom körfältsindelning och prioritering i signalanläggningen.

Under de närmaste åren genomförs ett stort antal infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen. För att trafikstörningarna ska kunna hållas på en godtagbar nivå måste dessa samordnas. Trafikverket, SL, Stockholm, Solna och Nacka har ett samarbete kring landtrafikfrågor som bland annat innefattar samplanering av mycket stora arbeten. Den samplaneringen har visat att arbetet med att förstärka Folkungagatan bör samordnas tidsmässigt med renoveringen av södra Danviksbron, när trafikkapaciteten ändå är begränsad från sydostsektorn.

När bussterminalen i Katarinaberget börjar byggas 2014 stängs Stadsgårdsleden. Det innebär att trafiken på Folkungagatan ökar och därmed störningarna för de boende. Några åtgärder i den här delen av Folkungagatan medan Stadsgårdsleden är stängd preliminärt till 2020, kan inte accepteras.

Av detta skäl förordar kontoret att arbetena inleds med nödvändiga ledningsomläggningar vårvintern 2013 för att slutföras till årsskiftet 2013/2014.

Under hösten studerar kontoret och SL/ Keolis möjligheten att göra en etapputbyggnad samt göra en tillfällig omledning av trafiken via Erstagatan – Bondegatan. Målsättningen är att minska de ofrånkomliga trafikstörningarna och samtidigt trygga kollektivtrafikförsörjningen i området under arbetets gång.

Ur trafikeringsynpunkt är Bondegatan ett minst lika bra alternativ som Folkungagatan. Men där finns problem med att det uppstår buller från busstrafiken och av det

skälet lämpar det sig enbart som ett provisorium.

Organisation och samråd

Trafik- och renhållningsnämnden är projektägare. En utredningsorganisation driver projektet fram till genomförandebeslut och i samband med att detta fattas går projektet över till en organisation för genomförande. Kontoret tillsätter en projektledare och upphandlar erforderlig kompetens för byggledning och kontroll.

Samråd har hållits med miljöförvaltningen gällande vald teknisk lösning och inför genomförandebeslutet har samråd hållits med statsledningskontoret.

Vidare har samråd hållits med SL, Nacka kommun, Trafikverket, Stockholm Hamnar, Sjöfartsverket, Fortum mfl. för att avgöra vilken tidplan som är lämplig för projektet.

Miljöpåverkan

De produkter som kommer till användning är väl kända och ur miljösynpunkt okontroversiella: betong, makadam, armering och asfalt.

Med undantag för eventuell förekomst av miljöfarlig asfalt i rivningsmassorna finns ingen anledning att tro att de schaktmassor som måste avlägsnas är miljöfarliga.

Det buller, transporter etc. som en stor byggarbetsplats normalt genererar kommer att minimeras genom att staden ställer krav för att begränsa miljöpåverkan. Dessa krav finns inarbetade i de dokument för upphandling och avtalsskrivande som används och kommer att vara kontraktsvillkor genom hela entreprenadtiden.

Ekonomi

Utgifterna för respektive alternativ har beräknats till:

Alt 1 Hastighetsreducering

Investering: 0,1 mnkr

Drift- och underhållsbudget: 0,3 mnkr/år i övervakning, underhåll av skyltar

Alt 2 Grundförstärkning

Investering: 35 mnkr/fastighet, flera fastigheter måste åtgärdas

Drift- och underhållsbudget: oförändrad

Alt 3 Påldäck

Investering: 70 mnkr

Drift- och underhållsbudget: oförändrad

Kapitaltjänstkostnad: 3,8 mnkr år 1

Samtliga utgifter skall inrymmas i tilldelade budgetramar.

Investeringskalkyl							
Utgifter/delprojekt i fasta priser (mnkr)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Projektutgifter		-51,4	-14,5				
Summa	0	-51,4	-14,5				
Index		-2,6	-1,5				
Summa investeringsutgifter	0	-54,0	-16,0				
Driftkostnad i löpande pris inkl. restvärde							
Summa negativa kassaflöden	0	-54,0	-16,0				
Besparingseffekt på löpande underhåll (inkl. index)		0	0				
Restvärde							
Summa positiva kassaflöden	0						
Nettokassaflöde	0	-54,0	-16,0				
Nettonuvärde	-65,90						
Kapitalkostnad (mnkr)				2015	2016	2017	2018
Avskrivningar				-2,12	-2,12	-2,12	-2,12
Räntekostnader				-1,70	-1,64	-1,59	-1,54
Summa				-3,82	-3,76	-3,71	-3,66

Stadens investeringsregler anger att genomförandebeslutet för ett projekt av den här typen skall föregås av ett inriktningsbeslut. Men situationen med ett mycket komplext pussel av projekt som måste samordnas inom sydostsektorn har fram tills nu gjort det svårt att avgöra under vilken tidsperiod projektet skulle kunna genomföras.

Tidplanerna för andra stora projekt kunde dock läggas fast i oktober 2012 vilket då pekar på att Folkungagatans förstärkning har ett tidsfönster under 2013 som inte skulle kunna komma tillbaka förrän Slussenombyggnaden är klar.

Det tillsammans med att projektets utgifter samtidigt klarlagts gör att kontoret valt att föreslå nämnden att gå direkt till ett genomförandebeslut.

Risk och osäkerhet

Alternativ tre är det tekniskt säkra alternativet, gatans funktion övertas av ett pål-däck grundlagt på berg och marken utsätts därför inte längre för vibrationer från vägtrafik. Grova grävpålar är känd teknik med ringa omgivningspåverkan, likaså innebär däckat en tillämpning av väl beprövad teknik.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut och uppdrar åt trafikkontoret att förstärka vägkroppen på Folkungagatan till en investeringsutgift om 70 mnkr.

Trafikkontoret föreslår därtill att trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut enligt ovan.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

När Slussen byggs om kommer viktiga delar av Södermalms gatunät att få ändrad funktion. Folkungagatan kommer att bära ökade trafikmängder när Stadsgårdsleden är avstängd. Utöver att åtgärda vibrationsproblematiken i fastigheterna på Folkungagatan bör projektet därför enligt stadsledningskontoret också betraktas som ett led i förberedelserna inför Slussenombyggnaden. Mot bakgrund av projektets starka koppling till ombyggnaden av Slussen är det enligt stadsledningskontoret angeläget att genomförandets samordning med andra projekt prioriteras högt. Kontoret vill därför understryka vikten av att projektet kan genomföras i enlighet med trafik- och renhållningsnämndens föreslagna tidplan så att trafikstörningar begränsas och för att Slussenombyggnaden inte ska drabbas av onödiga störningar.

Trafik- och renhållningsnämndens har beräknat utgifterna för projektet till 70 miljoner kronor. Stadsledningskontoret konstaterar att det är ett avsevärt högre belopp än nämndens bedömning i budgetunderlaget för 2013, då projektets totala utgift uppskattade uppgå till 31 miljoner kronor. Kontoret konstaterar också att de uppskattade utgifterna för de alternativa åtgärder som har studerats är lägre än för valt alternativ, men instämmer i trafik- och renhållningsnämndens bedömning att det valda alternativet är mest ändamålsenligt och effektivt i förhållande till den beräknade utgiften.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet inte var inprioriterat i nämndens budgetunderlag för 2013, men att en reduktion av de beräknade utgifterna för renoveringen av Sergels Torg har frigjort utrymme i investeringsramen. Förstärkningen av Folkungagatan har därför kunnat inrymmas i trafik- och renhållningsnämndens tilldelade budgetramar.

Stadsledningskontoret konstaterar att genomförandebeslutet inte har föregåtts av något inriktningsbeslut, vilket av nämnden motiveras med att det med kort varsel har blivit tydligt att ett tidsfönster för genomförande av projektet har uppstått under 2013 som inte skulle kunna komma tillbaka förrän efter att Slussen är ombyggd. Stadsledningskontoret anser att det ur ett centralt styrningsperspektiv är problematiskt att de beräknade utgifterna för projektet har stigit från 31 till 70 miljoner kronor under 2012 utan att projektets inriktning har blivit föremål för politisk behandling på vägen. I ljuset av den situation som nu har uppstått, då projektets angelägenhet gör att ett genomförandebeslut bör fattas snarast, anser dock kontoret att ärendet bör hanteras enligt nämndens förslag i syfte att inte riskera fördröjningar i genomförandet och störningar i samordningen med andra projekt.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens genomförandebeslut. Det innebär att trafik- och renhållningsnämnden får genomföra förstärkning av vägkroppen på Folkungagatan till en investeringsutgift om 70 mnkr. Stadsledningskontoret föreslår att utgifterna för projektet ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.