



Handläggare: Lennart Klaesson  
Tel: 508 26 012  
lennart.klaesson@gfk.stockholm.se

2001-09-06

Dnr 99-410-1247:13

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Bergbanan i Skärholmen. Skrivelse från Juan Carlos Cebrián (s).**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på skrivelsen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

#### **SAMMANFATTNING**

Juan Carlos Cebrián (s) har i skrivelse till kontoret tagit upp problemen med de driftstörningar som drabbat den nya bergbanan i Skärholmen under sommaren. Skrivelsen avslutas med att ”gatu- och fastighetskontoret måste se till att skyndsamt utreda och åtgärda felen som uppstått i bergbanan så att den åter upplevs som säker och blir attraktiv för de boende.”

Entreprenören som byggt bergbanan har inte klarat den färdigställandetid, 20 juni, som utlovats i kontraktet. Förseningen har gjort att entreprenören under sommaren utfört de provkörningar och injusteringar som krävs för att få bergbanan helt klar och godkänd. Under de första veckorna efter den 20 juni och vid några fler tillfällen under sommaren har ersättningsbuss satts in för att klara trafikbehovet för de boende. Gatu- och fastighetskontoret har på olika sätt försökt skynda på entreprenören för att de skulle färdigställa anläggningen. Bland annat har kontoret krävt vite för förseningen och ersättning för de merkostnader driftstörningarna orsakat.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Bergbanan i Skärholmen är ett av resultaten av de boendes initiativ och engagemang inom ramen för ytterstadssatsningen. Arbetsgruppen Höjden bildades 1996 och deras mest angelägna projekt var att ersätta den långa gångtunneln och hissen inne i berget med en öppen kommunikation i markplanet. En ny bergbana med en öppen trappa intill var det alternativ de ansåg skulle ge bättre insyn och utblick, ökad social kontroll och trygghet.

I augusti 2000 tog gatu- och fastighetsnämnden och Stockholmshems styrelse beslut om att genomföra bergbanebygget och att bygga om trappan intill. Bygg- och anläggningsarbetena utfördes i form av en totalentreprenad med en underentreprenör för bergbanan. Enligt kontraktet skulle hela anläggningen vara klar och bergbanan tas i drift senast den 20 juni 2001.

Entreprenören har inte begärt förlängd tid för entreprenaden och så sent som vid byggmöte den 11 juni hävdade entreprenören att allt skulle vara klart till den 20 juni. Slutbesiktningen av entreprenaden som påbörjades den 5 juni och fortsatte den 19 juni kunde inte avslutas p g a för många anmärkningar. Det Norske Veritas som utförde besiktningen av själva bergbanan godkände dock att banan kördes under övervakning från den 20 juni.

Den inkörningstid som enligt kontraktet skulle gjorts före den 20 juni kom nu att i stället ske efter detta datum. Eftersom vi räknade med vissa driftstörningar under inkörningstiden lät vi ersättningsbussen fortsätta att gå först fram till den 9 juli och helgen därefter. Den 12 juli utfärdade Det Norske Veritas ett intyg för entreprenören att köra bergbanan utan särskild övervakning.

### Driftstörningar och åtgärder under sommaren

Kontoret har fortlöpande under hela sommaren haft möten med entreprenören och på olika sätt försökt påskynda färdigställandet av anläggningen. Under inkörningstiden de första veckorna efter den 20 juni förekom, som väntat, en hel del driftstörningar och tillfälliga stopp för entreprenörens justeringar av bergbanan.

Under juli var det totalt 10 st driftavbrott. Vid 5 av dessa stopp var det passagerare i vagnen som fick vänta på hjälp att komma ut. Vid de flesta stoppen följdes de föreskrivna rutinerna genom att en servicetekniker kom till platsen och körde vagnen till nedre stationen så att passagerarna kunde gå ut. Men vid två tillfällen (5 juli och 12 juli) hade någon larmat räddningstjänsten, som kom före serviceteknikern, och evakuerade de instängda passagerarna genom vagnens taklucka. Räddningstjänsten har nämligen inte tillstånd att köra vagnen i samband med driftavbrott.

Under augusti var det totalt 10 st driftavbrott. Vid 3 av dessa stopp var det passagerare i vagnen. Vid alla stoppen följdes de föreskrivna rutinerna genom att en servicetekniker kom till platsen och körde vagnen till nedre

stationen så att passagerarna kunde gå ut. De flesta driftavbrotten har avhjälpas inom 60 minuter. Men vid de tillfällen som banan blivit stående längre tid på grund av mer tidskrävande reparationsarbeten har ersättningsbuss satts in.

Enligt entreprenörens drifrapporter beror driftstörningarna på tekniska fel, fel begångna av servicetekniker, strömavbrott, åska och åverkan. De flesta tekniska felen har åtgärdats direkt och servicepersonalens instruktioner och rutiner har rättats till. Dörrkonstruktionen har förstärkts för att motstå åverkan bättre. Den fläkt som ska ventilera vagnen uppfyller inte de krav som handlingarna föreskriver och ska bytas ut mot en fläkt med bättre kapacitet.

### **Krav på vite för försening och ersättning för driftstörningar**

Vid den fortsatta slutbesiktningen den 20 augusti beslutade besiktningsmannen att inte godkänna entreprenaden. Fortfarande var inte alla besiktningssanmärkningar åtgärdade. Därmed har entreprenören ännu inte kunnat överlämna entreprenaden till beställaren. Det är fortfarande totalentreprenören som har ansvaret för hela anläggningen, inklusive bergbanans drift. Gatu- och fastighetskontoret har i brev till entreprenören hänvisat till kontraktet och begärt vite för förseningen och ersättning för bergbanans driftavbrott.

### **Kontorets förslag**

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på skrivelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

**SLUT**