



Michael Åhström
Teknik och Trafiktjänst
08-508 264 21
michael.ahstrom@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-06-12

Sergels Torg – Renovering av fontän och gatudäck

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner projektet och ger kontoret i uppdrag att fortsätta arbetet upp till 3,1 miljoner kronor, i samordning med Exploateringskontorets planer, med omfattning och inriktning som redovisas i detta utlåtande. (Inriktningsbeslut)

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Eva Leijon
Avdelningschef

Michael Åström
Enhetschef

Sammanfattning

Ett flertal beslut i olika nämnder har redan fattats angående Sergels torg och byggandet av den nya Sergelgången etapp II. Det senaste beslutet var ett inriktningsbeslut i dåvarande Marknämnden där Markkontoret fick i uppdrag att aktivt arbeta för att öka försäljningsintäkterna, fortsätta projekteringen och förhandlingarna och att återkomma till nämnden med exploateringskalkyler.

Gatudäcket som kommer att utgöra taket över den nya Sergelarkaden består av åtta delar, varav en utgörs av Sergelfontänen. Såväl gatudäck som fontän uppvisar idag många brister som snarast bör åtgärdas för att säkerställa såväl en god teknisk som attraktiv miljö för besökare och affärsidkare.

Gatudäckets yta uppgår till cirka 10 100 m² och mängden fogar som i nuläget ser ut att beröras av en åtgärd är ca 700 m. Fogar finns mellan gatudäckets olika delar samt mellan gatudäck och omgivande byggnader.

Tätskiktet under gatudäckets vägbeläggning är drygt 40 år gammalt.

Trafikkontorets erfarenheter visar att tätskikt som är 40 år och äldre har stora brister även om enstaka stickprover kan visa att de fungerar. Ett brott i ett tätskikt innebär att fukt och vägsalt kan angripa betongen. Betong från den period när däckets byggdes, första halvan av 1960-talet, har en begränsad frostbeständighet som inte kan jämföras med en modern betong. Ett angrepp av salt och fukt är därför synnerligen olyckligt för konstruktionens tekniska kvalitet.

Fogarna börjar i stor utsträckning vara i ett tillstånd som motiverar åtgärd. Läckage förekommer och skadorna har lett till att det för första gången i år har varit nödvändigt att avlägsna betong som riskerar att falla ned på gångtrafikanterna under gatudäcket.

För Sergelfontänen finns installationer för både el och vatten för fontänens pumpar och belysning. El finns även för belysning och servicearbeten av skulpturen Kristallvertikalaccent. Installationerna har en placering som i många fall försvårar underhållsåtgärder. Elinstallationerna är vidare utförda på ett numera otillåtet sätt genom att de är placerade under vatten, vilket innebär att fontänens pumpar i ställådor under vattnet i fontänbassängen snarast bör byggas om. Vid en ombyggnad kommer samtliga vatteninstallationerna att förnyas och pumparna att placeras i ett eget driftutrymme. Vidare kommer bassängens botten att förnyas pga att det finns begynnande frostsador samt omfattande sprickbildningar. En ny bassängbotten kommer även återge bassängens botten dess ljusa vita yta.

I samband med projekteringen kommer även Kristallvertikalaccent att genomgå en tillståndsbedömning varefter eventuella ombyggnadsåtgärder får beslutas.

Om Sergelgången etapp II byggs och kanske även säljs ut till annan fastighetsförvaltare utan att gatudäck mm renoveras finns det en uppenbar risk att staden och näringsidkarna hamnar i en polemik kring läckande tak och löpande underhållsåtgärder. Åtgärder som sedermera i många fall kommer att inkräkta på näringsidkarnas försäljningsyta och lönsamhet. Konstruktivt så finns många likheter med den situation som för närvarande råder i Slussen.

Sergels Torg är en betydande knutpunkt för många olika trafikantgrupper. Under tidigare ombyggnationer av gator med motsvarande trafikmängd och med korsande strömmar av gångtrafikanter där två körfält har minskats ner till ett har

det lett till betydande trafikstörningar. Den exakta störningen och längden på uppstående trafikköer är svåra att bedöma då trafikkanter normalt efter en kort tid efter omläggningen väljer andra färdvägar. Vid Sergels Torg finns det inga uppenbara alternativa vägar. Trafikkontoret gör därför bedömningen att trafiken kommer att spridas över hela citykärnan och till andra större trafikleder. För att i möjligaste mån reducera trafikstörningarna kommer Trafikkontoret välja att genomföra renoveringen under 4- 5 år. De anslutande gatorna behöver vid en sådan etappindelning inte att reduceras till endast ett körfält i vardera riktningen.

Ombyggnadstiden på 4-5 år innebära att arbetena i sin helhet inte kommer att vara klara till invigningen av den nya Sergelgallerian.

Den totala budgeten för projektering och byggande bedöms vara 116 miljoner kronor exklusive moms.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta arbetet upp till 3,1 miljoner kronor, i samordning med Exploateringskontorets planer, med omfattning och inriktning som redovisas i detta utlåtande.

Kostnadsutfall över åren beräknas bli enligt kalkylen nedan:

Kostnad	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mnkr	3,1	20,0	25,0	25,0	25,0	17,9

Bakgrund

Planerna som finns kring att inglasa den återstående delen av Sergelarkaden har aktualiserat en översyn och upprustning av Sergelfontänen samt byte av fogar och tätskikt på gatudäck. Förslaget kring inglasningen med inriktningsbeslut framgår av tjänsteutlåtande, Dnr M2006-400-00363, 2006-11-27 till marknämnden från Stockholms stad, Markkontoret.

Det aktuella projektområdet framgår av figur 1.



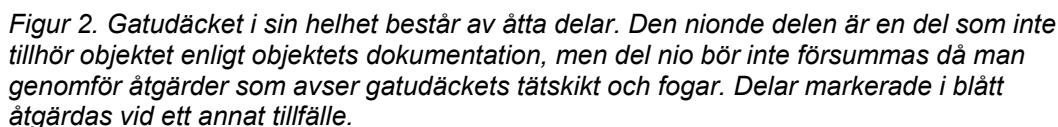
Figur 1. Ur Markkontorets tjänsteutlåtande angående omfattning.

Tidigare beslut

Hittills har följande beslut fattats med anknytning till projektet:

- GFN 2002-01-22: Beslut att godkänna avtal med Storstockholms Lokaltrafik m fl angående upprustning av T-centralens norra biljetthall vid Sergels Torg.
- KF 2002-12-16: Godkännande av principöverenskommelse och genomförandebeslut mm för Hästskogången (Sergelgången etapp I).
- KF 2003-05-19: Beslut att godkänna evakuering inom Skansen 23 (Kulturhuset) på Norrmalm. Genomförandebeslut.
- MN 2006-03-09: Beslut att godkänna slutredovisning av Sergelgången etapp I. Beslut att ge kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna att bygga in resterande del av Sergelgången (etapp II) samt att utreda ett alternativ med öppen lösning i stället för inglasning.
- MN 2006-12-14: Beslut att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut, att ge kontoret i uppdrag att aktivt arbeta för att öka försäljningsintäkterna och därmed få en mer positiv exploateringskalkyl samt att fortsätta projekteringen och förhandlingarna med restaurangalternativen som förstahandsval och att ge kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden senast i mars 2007 med exploateringskalkyler som redovisar restaurangalternativen.

Gatudäcket över Sergelarkaden består av åtta delar, varav Sergelfontänen utgör en, se Figur 2.



Partiellt får del 1 och del 2 nytt tätskikt sommaren 2007 i samband med en renovering. Trafikkontoret utgår i sin nuvarande planering ifrån att störningar knappast accepteras i Sergelgången etapp I under de första tio åren efter färdigställande. Därför anser Trafikkontoret att det knappast är aktuellt att åtgärda del 8 samt en del av del 7 och fogen mellan de två delarna.

Tätskikt finns på gatudäcket för att skydda betongen mot fukt och vägsalt. Tätskiktet över fogar har alltid en särskild utformning som gör att rörelser orsakade av varierande temperatur kan äga rum utan att tätheten går förlorad. Det finns dels fogar mellan de numrerade delarna och dels mellan de numrerade delarna och omgivande konstruktioner som är en blandning av hus och gatudäck.

Gatudäcket vilar på pelare som för ner lasten från trafik samt byggdelar till undergrunden. Hela komplexet har flera våningar under gatudäckets nivå och det finns olika tekniska utrymmen samt förråd under den nivå som Plattan samt butikerna befinner sig på.

Analys och konsekvenser / Trafikkontorets synpunkter

Renoveringsbehov

a. Tätskikt på gatudäcket inklusive avvattning

I tillgänglig dokumentation anges att gatudäcket har byggts år 1963. Det innebär att tätskiktet funnits på plats under drygt 40 år. Den senaste undersökningen av tätskiktets tillstånd utfördes år 2000 och resultaten visade att tätskikten var i ett acceptabelt skick.

Trafikkontorets erfarenheter visar att tätskikt har brister då de blir 40 år och äldre även om stickprover visar att de fungerar. Eftersom tätskikt är gjorda av material med bitumen som bindemedel, förändras tätskiktets egenskaper med åldern. Materialet drabbas av två fenomen. Dels blir det styvare och dels går dess förmåga att snabbt följa med underlagets rörelser förlorad. Det betyder att risken för att tätskiktet drabbas av brott ökar.

Brott i gamla tätskikt innebär att fukt samt vägsalt kan angripa betongen genom otätheter, vilket är synnerligen olyckligt på gatudäck byggda tidigare eller fram till mitten av 1960-talet. Anledningen är att betong från denna period och tidigare normalt inte är beständig mot frost. Det finns exempel på där betong drabbas av frostsador vid en enstaka köldknäpp under ogynnsamma förhållanden då vatten och frost förekommer i kombination.

Samtidigt som tätskiktet byts finns det anledning att åtgärda avlopp för dagvatten. Avvattningen inkluderar stuprör som är ingjutna i pelare under gatudäcket. Trafikkontorets erfarenheter visar att avlopp bör dras om så att de är tillgängliga för rensning samt tillsyn.

b. Fogar mellan gatudäckets delar

Fogarna mellan de olika delarna har i viss mån varit föremål för åtgärder genom åren, men de börjar i stor utsträckning vara i ett tillstånd som motiverar nya åtgärder. Läckage förekommer och skador orsakade av frost och vägsalt har lett till att det för första gången i år har varit nödvändigt att avlägsna betong som riskerar att lossna och falla på gångtrafikanterna under cirkulationsplatsen.

Ett uppvärmt utrymme under gatudäcket reducerar självfallet risken för fortsatta skador orsakade av frost. I gengäld blir miljön väldigt gynnsam för korrosion på armering som utsätts för fukt i en betong som redan fått ett tillskott av klorider från vägsalt.

Erfarenheterna visar att skador orsakade av frost och vägsalt dessutom har en tendens att accelerera då de en gång initierats¹. Åtgärder vid av den här typen av angrepp på betong och armering är att man byter ut fogmaterial och avlägsnar betong som innehåller vägsalt (klorider) och ersätter den med nygjuten betong.

c. Installationer som behöver förnyas

Installationer finns för både el och vatten för fontänens behov, dess belysning samt servicearbeten. En viss förnyelse har ägt rum sedan konstruktionerna byggdes. Installationer som servar fontänbassängen döljs av blanka rör intill pelare hos KappAhl, vilket bidrar till att service försvåras, se Figur 3.



Figur 3. Blanka rör intill en pelare döljer installationer hos KappAhl.

Elektriska installationer:

Idag är det inte tillåtet att ha elinstallationer under vatten utifrån gällande lagstadgade säkerhetskrav. Detta innebär att dagens lösning med fontänens pumpar i ställådor under vattnet i fontänbassängen måste byggas om.

Senaste ljussättningen i Kristallvertikalaccent är från år 1997. Trots detta finns det behov av att förnya vissa delar av de elektriska installationerna. Det viktigaste

1. Slussen är ett typiskt exempel.



skälet är att Kristallvertikalaccent saknar jordfelsbrytare, vilket är en viktig detalj på grund av att konstverket står omgivet av vatten.

I nuläget finns det inget som talar för att tillgängliga driftutrymmen för elinstallationer behöver utökas. Tillgängliga utrymmen bedöms vara tillräckliga även för förnyade elinstallationer. Då behöver inte heller en ny servis dras fram, vilket reducerar kostnaderna för elinstallationerna.

Driften blir billigare med nya pumpar som ligger i ett separat driftutrymme. Staden betalar hyra för vinterförvaring av de pumpar som avlägsnas inför varje vinter. En annan viktig anledning till att de avlägsnas är att de riskerar att bli stulna då bassängen är torrlagd. Dessutom kostar det uppskattningsvis 50 000 kr att tömma bassängen om en reparation behöver utföras under den del av året då bassängen är vattenfylld. Nya pumpmotorer bedöms också kräva mindre el.

Vatteninstallationer:

Eftersom fontänens pumpar inte tillåts vara kvar på bassängens botten kommer pumparna att behöva placeras i ett driftutrymme. Mängden rör med flödande vatten kommer att öka väsentligt i och med en ombyggnad. Vid projektering av Sergelgången etapp II bör man sörja för att nya rör kan dras med god tillgänglighet för tillsyn och service.

d. Bassäng inklusive fontäner

Bassängen renoverades senast år 1987. Bassängen fick nytt tätskikt och den fick en ny botten av ljus betong som inte innehöll vanlig grå cement utan vitcement. Dessutom förnyades de runda lanterninerna inklusive glastrutorna samt rören för fontänanläggningen

Den vita betongen är väldigt utsatt för luftföroreningar. I huvudsak består föroreningarna av stoft som bildas vid trafikerade ytor och stoftet färgar bassängens botten grå, se Figur 4.



Figur 4. Föroreningar färgar den vita betongen grå i bassängen med fontänerna på Sergels torg. Ett stort antal sprickor har uppstått i botten och frostangrepp skadar betongen i en del av sprickorna så att betongen vittrar.

Vattnet i bassängen förorenas också av stoft och det krävs regelbundna åtgärder för att hålla vattnet rent och för att städa bort skräp ur vattnet. Vattnet behandlas också med klor för att reducera mängden mikroorganismer. Klorider ökar i mycket hög grad risken för korrosion på pumpar, ventiler och rör som inte är gjorda av syrabeständigt material.

Läckage i bassängen är vanliga och en bidragande orsak till att det läcker är de många genomföringarna genom tätskiktet. Mängden genomföringar bör reduceras och målet är vara att inte ha en enda genomföring under vatten.

e. Stålkonstruktionen i skulpturen Kristallvertikalaccent

Skulpturen och bassängen invigdes 1974. År 1997 då nuvarande ljussättning installerades var konstverket omgivet av byggnadsställning. Bättring av färgen på stålstommen utfördes där det förekom synlig rost, men någon kontroll av stålkonstruktionens egenskaper som inte är synliga för blotta ögat har inte utförts. Kontroll omfattade provning med hjälp av ultraljud samt röntgenkontroll av svetsar har inte utförts.

Under år 2007 har det observerats rost på stålstommen. Ramarna som håller glasprismorna är tillverkade av material som är rostfritt, men även rostfritt stål kan rosta. Svetsar kan vara särskilt utsatta om de innehåller föroreningar. Ytterligare utredning av de olika stålkonstruktionernas tillstånd i bör utföras.

Budget för renovering

	Budget för utredning och projektering (miljoner kr)	Budget för utförande (miljoner kr)
Tätskikt på gatudäcket inklusive avvattning och fogar samt bassäng inkl tätskikt	2,0	108
Installationer el och vatten	1,0	5,0
Kristallvertikalaccent	0,1	Ej beräknad

Risker och osäkerheter

a. Opinionen

Trafikkontoret delar Exploateringskontorets uppfattning att Sergels Torg är en plats med stort allmänintresse och det finns många som har synpunkter på hur denna centrala plats skall nyttjas.

b. Exploateringskontorets tidplan och förslag

Exploateringskontorets tidplan som innebär att Sergelgången etapp II invigs lagom till julhandeln 2009 beaktar inte att gatudäcket behöver åtgärdas. För att lösa problemet med att leda bort vatten från inläckande fogar har Exploateringskontoret för avsikt att sätta upp hängrännor under fogarna och dölja dessa av ett undertak.

Det finns anledning att tro att undertaket också kommer att dölja många installationer. I god förvaltning av broar samt gatudäck anser Trafikkontoret att inspekterbarhet är ett prioriterat område. Många installationer och inte minst undertaket som sådant kommer att försvåra och fördyra framtida inspektioner i Sergelgången etapp II.

I och med att Trafikkontoret vid flera tillfällen sett att skadeförlopp påskyndas med tiden, finns det anledning att tro att hängrännor samt läckor behöver inspekteras en gång per år. Dessutom kommer underhållsåtgärder sannolikt att behöva utföras på hängrännor samt avlopp från dessa. Lokal rivning av undertaket kommer därför att behöva göras löpande för att uppnå önskad åtkomlighet och lokal förnyelse av undertaket där fukt gett upphov till fläckar och skador på ytskikt.

Trafikkontoret gör bedömningen att ett gatudäck som inte är renoverat i dess helhet med nya fogar och med nya tätskikt kommer att påverka framtida intressenters intresse av en 3D-fastighet negativt. Det finns anledning att tro att presumtiva spekulanter kommer att ta sin undersökningsplikt på stort allvar och att de kommer att låta risker för fuktproblem, framtida reparationer samt störningar väga tungt i bedömning av investeringens lönsamhet.

Alla typer av framtida åtgärder på gatudäcket kommer att innebära bilning i betong och att det kommer att finnas öppna hål i gatudäcket i synnerhet vid åtgärder intill läckande och skadade fogar. Det förtjänar att påpekas att tekniken för att avlägsna betong är av den karaktären att det är absolut förbjudet att vistas under arbetsområdet. Dessutom innebär renoveringar i regel att rikliga mängder vatten används och att vattnet riskerar att rinna till utrymmen under gatudäcket.

Trafikkontoret bedömning är att det inte är lämpligt att spara de mest krävande åtgärderna till en tidpunkt efter det att kommersen är i full gång pga de störningar de medför. Åtgärder som avser gatudäcket och dess installationer för fontänanläggningen bör därför finnas med i en samordnad tidplan för Sergelgången etapp II.

Trafikkontorets erfarenhet av kommersiell verksamhet under gatudäck visar att såväl staden som hyresvärd och förvaltare rykte kraftigt kan skadas om lokalerna drabbas av för mycket störningar. Akuta insatser för att avhjälpa problem under gatudäck tar oplanerade resurser i anspråk och det skapar en ryckighet i den planering som Trafikkontoret normalt utgår ifrån i sin verksamhet.

Framkomlighet medan renovering pågår

Årsdygnstrafik

ÅDT på de tre gatorna, (1997 års mätningar):

Klarabergsgatan, ÅDT 17 500

Sveavägen, ÅDT 13 000

Hamngatan ÅDT 19 000

Bussar

Sergels torg är en betydande bytespunkt för bussresenärer. Sju olika busslinjer passerar någon av Sergels Torgs hållplatser på dagen och åtta på natten. Flest avgående och ankommande bussar finner man på vardagar mellan 16:00-18:00 med 58 bussar/h. Det innebär att cirka en buss per minut passerar hållplatsen. Mitt på dagen är antalet 48 bussar/h.



Fotgängare

Övergångsställena över Klarabergsgatan och Sveavägen utnyttjas i hög grad. Dessa övergångsställen behöver vara i bruk under ombyggnationen. Läget kan dock justeras beroende av byggetapperna.

Bedömd effekt av att leda trafiken på ett körfält i vardera riktningen

Under tidigare ombyggnationer av gator med samma trafikmängd och med korsande strömmar av gångtrafikanter där två körfält har minskats ner till ett har det lett till betydande trafikstörningar. På Götgatan har Trafikkontoret sett att det här problemet har uppstått.

Den exakta längden på trafikköerna är svåra att bedöma då trafikkanter inom en kort tid efter omläggningen väljer andra färdvägar. Vid Sergels torg finns det ingen uppenbar alternativ väg och Trafikkontoret gör bedömningen att trafiken kommer att spridas över hela citykärnan och även till andra större trafikleder.

Reparationer i Söderledstunneln

Reparationer i Söderledstunneln kommer att utföras under de tre kommande somrarna. Ett tunnelrör stängs och antalet körfält kommer att minska från två till ett körfält i vardera riktningen, vilket leder till trafikstörningar på Centralbron.

Delar av trafiken som går på Sveavägen söderut för att ta Klaratunneln till Centralbron kommer att välja andra vägar. Trafikkontoret utgår ifrån att en del trafikanter kommer att åka via Sergels torg och Hamngatan till Skeppsbron.

Reparationer på Centralbron

Reparationer på Centralbron kommer att pågå samtidigt som arbetet med Söderledstunneln.

Renovering av Norrbro

Norrbro kommer att repareras 2007-2009. Bron stängs av helt under den tiden och trafiken leds om till Strömbro och Vasabron. Trafikanter kommer även att välja Centralbron och Västerbron som alternativa vägar.

Citybanan under byggnad

Då järnvägstunneln byggs kommer det att bli trafikstörningar vid de två stationerna City och Odenplan under flera år. Vid bygget av station City kommer det att vara öppna schakt i Vasagatan vid Vasaplan inklusive avstängningar av några körfält samt en betydande byggtrafik då bergtunnel byggs.

Station Odenplan kommer att byggas i anslutning till befintlig tunnelbanestation. Arbetet kommer att bedrivas från öppna schakt på Odenplan. Detta leder till att

körfält tas i anspråk med trafikstörningar på Odengatan och Karlbergsvägen som följd.

Det finns även planer på att i samband med bygget av Citybanan anlägga ett shoppingcenter under Odenplan. Detta kommer att kräva större områden med öppna schakt och att fler körfält tas i anspråk samt att bygget tar längre tid.

Norra Länken byggs

Vid bygget av Norra Länken kommer det att vara begränsningar i framkomligheten vid bland annat Eugeniattunneln, Norrtull och Roslagstull. Trafikanter kommer att välja andra vägar för att ta sig fram, vilket kommer att påverka Sveavägen och andra gator som leder till broarna över Mälaren.

Trängselskatt

Då trängselskatten åter införs kommer det att ske en minskning av trafiken. Även om det innebär en trafikminskning på 20 % är trafikflödena på de tre inkommande gatorna till Segels torg så stora att det kommer bli betydande trafikstörningar om man väljer att renovera gatudäcket i så stora etapper att någon av de anslutande gatorna reduceras till ett körfält i vardera riktningen.

T-korsning olämplig

Trafikkontoret har tidigare avvisat en permanent lösning med en T-korsning i stället för en cirkulationsplats vid Sergels torg. Det innebär att kontoret också vill undvika en tillfällig trafiklösning i form av en T-korsning medan en renovering pågår på gatudäcket.

Tätskiktsarbeten vintertid

I regel brukar man inte renovera tätskikt vintertid. Dels tillkommer en merkostnad för vinterarbeten och dels finns det risk för misslyckade utförande på grund av klimat. Nederbörd som rinner in på ytor utan tätskikt kan ge frostsador på betongdäcket om uppvärmningen av en eller annan anledning inte fungerar som avsett. Dessutom kan vatten rinna ner i underliggande utrymmen och störa verksamheten där. Den här typen av problem har Trafikkontoret blivit varse på andra objekt och de innebär så gott som alltid att budget samt tidplan inte kan hållas.

Inspekterbarhet och tillträde i en 3D-fastighet

Även om anläggningen renoveras anser Trafikkontoret att inspekterbarhet och tillträde bör prioriteras högt i en 3D-fastighet. Servitut för tillträde och inspektion ovanför undertak samt inne i rörschakt är av stor betydelse för den fortsatta driften av anläggningen.

Inomhusklimat i en blivande galleria

Ett uppvärmt utrymme med direkt tillträde utifrån innebär att fukt tidvis kommer att finnas på ytor som ligger innanför entréerna. Personer genererar även ett fukttillskott i och med att människor andas ut fuktad luft samt genom transpiration. Dessutom ger restauranger/caféer ett extra fukttillskott till luften.

Sergelgången etapp II kommer att innebära att ett uppvärmt utrymme med tidvis många besökare kommer att skapas under gatudäcket och under de lanterniner som utgör ljusinsläpp i fontänbassängens botten. Lanterninerna kommer att ha ytor som är väsentligt kallare på undersidan än omgivningen i en uppvärmd galleria.

Trafikkontoret är uppmärksam på det faktum att lanterninernas undersida redan nu drabbats av flagnande färg och det finns anledning att tro att problemen i hög grad beror på fukt, se Figur 5.



Figur 5. Färgsläpp på undersida av ljusinsläpp i fontänbassäng, Sergels torg.

Om utrymmena under gatudäcket värms upp och om fukttillskottet från människor samt olika aktiviteter ökar kraftigt utan att ventilationen får tillräckligt stor kapacitet i lokalerna är risken stor för att tidvis bildad kondens kommer att förfula ytskikt i och på undertak i lanterninernas närhet. Kondens bidrar inte till trivselen om kallt vatten droppar på personer som vistas i lokalerna.

Byggkonjunkturen

Nuvarande byggkonjunkturen är god. I många fall har detta gett återverkningar på kostnaderna för att bygga och renovera anläggningar. Trafikkontoret har sett effekter av detta vid upphandling av anläggningsarbeten under innevarande år. Trafikkontoret gör bedömningen att det här beror på att resurserna utnyttjas i väldigt hög grad i byggbranschen. I praktiken gör Trafikkontoret bedömningen att

resurser i form av yrkesarbetare med den särskild kompetens som behövs vid renovering av anläggningar av denna typ kan komma att vara en framtida bristvara.

Vägverket valde att låta dela upp objektet motorvägen Uppsala-Mehedeby i ett antal stora etapper vid upphandling för att attrahera utländska entreprenörer. I fallet med Sergels torg är detta förfarandet inte är möjligt pga risken med försämrade framkomlighet.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret bedömer att en förutsättning för en lyckad exploatering och byggnation av Sergelgången etapp II är att en ombyggnad av fontän och gatudäck genomförs snarast möjligt. Att skjuta på åtgärder till framtiden kommer att medföra stora störningar på den kommersiell verksamhet.

Trafikkontoret räknar även med att skadebilden kommer att förvärras i allt snabbare takt då utrymmet under gatudäcket blir uppvärmt. Trafikkontoret anser vidare att staden riskerar att hamna i en situation som liknar situationen i Slussen på längre sikt om Sergelgången etapp II förverkligas utan en renovering av gatudäcket.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta arbetet upp till 3,1 miljoner kronor, i samordning med Exploateringskontorets planer, med omfattning och inriktning som redovisas i detta utlåtande.

Slut