

Informationsärende om investeringsstrategi och Nackas broförnyelser 2015-2030

Förslag till beslut

Informationen noteras till protokollet.

Sammanfattning

I avvaktan på besked från stora projekt som Nacka stad och Ombyggnad av Saltsjöbanan har skadebilden av några av kommunens konstbyggnader – här kallad Nackas ”Broförnyelser 2015-2030”- blivit ganska avancerad med åren. Dessa kommer att behöva stora reinvesteringar för att hålla dem vid liv eller för att ersätta dem. Senast 2020 bör några av dessa åtgärder ske, och senast 2030 bör samtliga objekt vara åtgärdade. Detta gäller speciellt sträckan mellan Sickla och Järla på Gamla Värmdövägen.

Vägenheten utreder ett särskilt investeringsstrategi för ”broförnyelser 2015-2030”.

Ärendet

Långsiktiga och stora projekt som Nacka stad och Ombyggnad av Saltsjöbanan berör en del av kommunens gamla konstbyggnader. I avvaktan på besked om påverkan har vidtagits mindre åtgärder i form av mindre upprustningar. Åldern och ett eftersatt underhåll gör att dessa konstbyggnader kommer att behöva stora reinvesteringar för att hålla dem vid liv eller för att ersätta dem. Vi har grupperat alla dessa objekt som är kända och kallat dem Nackas ”broförnyelser 2015-2030”. Frågan har en viss analogi med problematiken i Slussen i Stockholm.

Senast 2020 bör några av dessa åtgärder ske, och senast 2030 bör samtliga objekt vara åtgärdade. Hur detta påverkar budgeten är inte utrett. Detta gäller speciellt sträckan mellan Sickla och Järla på Gamla Värmdövägen, men det finns andra konstbyggnader i samma situation sprida i kommunen.

Vägenheten utreder ett särskilt investeringsstrategi för ”broförnyelser 2015-2030”. Mer specifikt bedöms att bland annat följande större åtgärder bör vidtas mellan 2015 – 2030:

1. S-101 och S-102, Lugnets ramper (1970-1972). Restliv 10-15 år
2. S-103, Bro över Saltsjöbanan öster Sickla Industriväg på Värmdövägen (1951). Restliv 10-15 år
3. S-105, GC-bro över Värmdövägen och Saltsjöbanan söder Finntorp C (1966). Restliv 0-5 år
4. SM-28, Stödmur vid Setterwalls väg 3 (1950)

5. S-608, Bro över gc-väg söder Trädgårdsvägen på Sockenvägen. (tidigare: Sockenvägen vid Eknäs) (1963)
6. K-110, Bro över Nackaån vid Gamla Hästhagsvägen
7. SM-6, Saltsjöbadsvägen södra sidan Väster Stn Saltsjö- Duvnäs Stenmur (1960)
8. S-802, Bro över Negingemaren - Pålnäsviken, Neglingebron, på Stockholmsvägen väg 228 (1938) – nerklassad
9. K-807, Tattbybron (1905). Utdömd
10. KB-561, Hasseluddsbryggan (1800-1900)

Ekonomiska konsekvenser

En ökad driftkostnad som täcker mindre tillståndsstyrda underhållsåtgärder, intensiv kontroll och inspektion och utredning av åtgärdernas omfattning och planering.

Ett eftersatt underhåll kommer att ge större entreprenadkostnader än vanligt vid framtida reinvesteringar.

Konsekvenser för barn

När anläggningarna har ett mycket dåligt skikt är risken för förekomst av funktionella skador större. Ibland kan dessa förekomma mellan inspektioner och inte upptäckas. Vid förekomst av bärighetsproblem kan snöröjning även förhindras. Det kan till exempel vara svårare att gå med barnvagn, lättare att halka eller snubbla och lättare att klämma sig eller ramla mellan trasiga räckesspjälor.

Bilagor

Bilaga 1 – Kartbild broförnyelser 2015-2030

Rafael Mancera
Gatuingenjör
Vägenheten

Mats Wester
Tf Enhetschef
Vägenheten