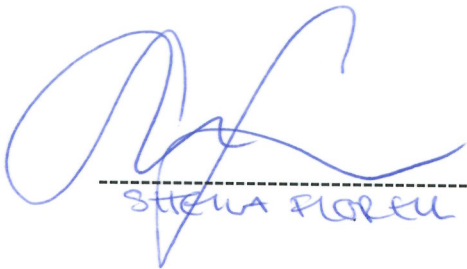


FULLMAKT

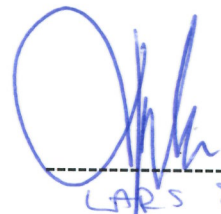
För **Eva Henriksson och Michael Wäneskog**, anställda på Vasakronan AB (publ), org. nr 556061-4603, nedan "Bolaget", att två i förening, för Bolagets räkning underteckna Överenskommelse i samband med ombyggnad av ~~fastigheten Sicklaön~~ Kvarnholmsvägen på Sicklaön 37:49.

Stockholm den 26 mars 2014

KB Radio Östra, 916625-7007



STEVA FLOREN



LARS JOHNSON

ÖVERENSKOMMELSE

i samband med ombyggnad av Kvarnholmsvägen

Parter

Nacka kommun (212000-0167), Tekniska nämnden, 131 81 Nacka, nedan kallad kommunen.

Kommunens kontaktperson: Ulrica Andersson (ulrica.andersson@nacka.se), telefon 08-718 85 39.

KB Radio Östra (916625-7007), c/o Vasakronan AB, Box 30074, 104 25 Stockholm, nedan kallad Vasakronan.

Vasakronans kontaktperson: Kaj Winther (kaj.winther@vasakronan.se), telefon 0703-01 65 65.

Bakgrund

§ 1

Trafiken på Kvarnholmsvägen kommer att öka i och med exploateringen på Kvarnholmen samt den framtida broförbindelsen över Svindersviken. Kommunen planerar därför att utföra kapacitetshöjande åtgärder på Kvarnholmsvägen, från rondellen vid Finnbergstunneln och österut förbi korsningen med Finnbergsvägen fram till bron över till Kvarnholmen. Ombyggnaden berör en sträcka om ca 550 meter.

Vid ombyggnaden kommer Kvarnholmsvägen bli att breddas genom en separerad gång- och cykelbana på gatans södra sida. Även busshållplatserna på sträckan byggs om. Dessutom utförs ledningsarbeten i form av bland annat nedläggning av ny genomgående vattenledning mot Kvarnholmen och nya dagvattenledningar.

Vägens standard och siktförhållanden kommer också att förbättras i och med ombyggnationen. För att skapa utrymme för den nya vägsektionen kommer bergsprängningsarbeten att krävas på den norra sidan om Kvarnholmsvägen. Omfattande stödmursarbeten kommer att utföras på den södra sidan där gc-banan hamnar. Den nya vägen får ny belysning med särskild belysning för gc-banan.

Vasakronans fastighet Sicklaön 37:49, i fortsättningen kallad Fastigheten, ligger direkt intill Kvarnholmsvägen och påverkas av en breddning av vägen som görs på dess södra sida genom att åtgärden kräver ett markintrång. Fastigheten berörs även på andra sätt.

Med anledning av den påverkan som Kvarnholmsvägens ombyggnad kommer att ha på Fastigheten träffas detta avtal.

Signeras

Stödmur och stängsel**§ 2**

Den befintliga stödmuren som löper utmed den norra gränsen till Fastigheten kommer att rivras och ersättas med en ny mur. På en ca 50 meter lång sträcka (sektion 0/265-0/315) behålls dock den befintliga stödmuren. Åtgärden behövs för att göra plats för den separerade gc-banan på södra sidan om Kvarnholmsvägen.

Befintligt stängsel som sitter på stödmuren kommer att ersättas med ett räcke som fästs på den nya muren och den del av stödmuren som behålls. Stängslet som idag utgör skalskydd för Fastigheten kommer att flyttas till ett läge längre in på Fastigheten. Kommunen svarar för och bekostar flyttningen av stängslet. Slutlig placering ska bestämmas enligt senare överenskommelse mellan parterna.

Tillfällig in- och utfart**§ 3**

Under etapp 1 (ombyggnad mellan rondellen och Finnbergsvägen) kommer in- och utfarten till Fastigheten mot Kvarnholmsvägen att hållas stängd. Trafiken till och från Fastigheten kommer istället att ledas via den bergtunnel som går mellan det västra tunnelpåslaget intill Finnbergstunnelns mynning och Fastigheten. För att använda denna tunnel för fordonstrafik krävs ett antal åtgärder. Rekommenderade åtgärder framgår av bifogad handling framtagen av Sweco, bilaga 1. Åtgärder som krävs utförs och bekostas av kommunen.

Av nämnda handling framgår att hyresgästen (Operan och Dramaten) i Fastigheten har sitt skalskydd för sin verksamhet i tunnelns västra port. För att porten ska kunna användas dagligen under den tid tunneln används som in- och utfart till Fastigheten, måste den bytas ut. Kommunen svarar för och bekostar ny port inklusive arbeten. Porten ska vara lättöppnad, låsbar och av tät konstruktion samt förses med likadan fjärrstyrd funktion som finns på befintlig grind vid nuvarande in- och utfarten. Utformningen av porten sker i samråd med Vasakronan.

Om kommunen behöver komma åt tunneln för att utföra åtgärder, under tider på dygnet då porten är lås, ska detta ske efter överenskommelse med Vasakronans hyresgäst.

Befintlig in- och utfart**§ 4**

Efter ombyggnaden kommer in- och utfarten till Fastigheten att ligga kvar i sitt befintliga läge, dock kommer den att göras smalare och förses med nedsänkt kantsten. Detta för att minimera konfliktytan mellan oskyddade trafikanter på den nya gc-banan och fordonstrafik. In- och utfarten ska utformas så att Fastigheten kan angöras med tunga fordon som är 24 meter långa. Den befintliga gång- och körgrinden kommer att behållas. Den ombyggda in- och utfarten redovisas på bifogad ritning, bilaga 2.

Signeras



Träd**§ 5**

Träden utmed Kvarnholmsvägen har inventerats. Nästan hälften av träden står inom den norra delen av Fastigheten nedanför den befintliga stödmuren. I samband med schaktarbetena för den nya stödmuren kommer några av dessa träd att behöva tas ned. I övrigt ska träden skyddas under entreprenadtiden.

När schaktarbetena påbörjas intill de träd som ska skyddas, ska Vasakronans arborist ges möjlighet att medverka. De träd som ska behållas, de som dessutom ska skyddas samt de som kommer att tas ned framgår av bifogade ritningar, bilaga 3 och 4.

VA-ledningar**§ 6**

Fastigheten har sin vatten- och avloppsförsörjning via ledningar som i öst-västlig riktning passerar över Fastigheten. Av dessa ledningar påverkas endast den genomgående spillvattenledningen som läggs om väster om Fastighetens in- och utfart och cirka fem meter inom Fastigheten. Dagens betongledning (Ø300) byts ut mot en PP-ledning (Ø250). Den aktuella sträckan framgår av bifogad ritning, bilaga 5. Fastighetens servisledningar berörs inte.

**Sprängnings-
arbeten****§ 7**

Kommunen ska planera sprängningar så att Kungliga Operans verksamhet inom Fastigheten inte störs. Kommunens entreprenör har samordningsansvaret och håller direkt kontakt med Kungliga Operan. Vasakronan är medveten om att entreprenören ska kunna räkna med att spränga två (2) gånger per dygn, fyra (4) gånger i veckan.

**Eventuella
skador och
olyckor****§ 8**

Skador som uppstår på Vasakronans anläggningar eller annan egendom, i samband med ombyggnaden av Kvarnholmsvägen, till exempel byggnader, ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga bestämmelser och principer.

Under entreprenadtiden då Vasakronans tunnel används som substitut för Kvarnholmsvägen kommer Nacka kommun att ha väghållningsansvar.

Besiktning**§ 9**

Efter utförd byggnation ska anläggningsarbetena slutbesiktigas. Vasakronan ska ges möjlighet att närvara vid besiktningen av de arbeten som utförts inom och i anslutning till Fastigheten.

Signeras



Efter godkänd slutbesiktning skall kommunen till Vasakronan överlämna relationshandlingar avseende utförda anläggningsarbeten som berör Fastigheten.

Ansvarstid och garantier § 10

I enlighet med ABT 06 kap 4 § 7 är ansvarstiden för utförda arbeten tio år från entreprenadens godkännande och inleds med garantitid. Garantitiden är fem år för entreprenaden.

Nyttjanderätt § 11

Vasakronan ger kommunen rätt att nyttja de delar av Fastigheten som behöver tas i anspråk för att anlägga gång- och cykelbana och stödmur inom Fastighetens nordöstra del (ca 200 m²). Området har markerats med *rött* på bifogade ritningar, bilaga 6 och 7.

För att kunna anlägga stödmuren utmed Kvarnholmsvägens södra sida ges kommunen även rätt att under entreprenadtiden nyttja slänterna i norra delen av Fastigheten som arbetsområde. Markområdet har markerats med *grönt* på bifogade ritningar, bilaga 6 och 7. Efter avslutad entreprenad ska kommunen återställa markområdet i ursprungligt skick.

I det fall Vasakronan beslutar att anlägga parkeringsplatser i slänten väster om "Grindstugan" ska kommunen istället för att helt återställa detta släntområde, lämna möjlighet för Vasakronan att själv slutföra arbetet och anlägga nya parkeringsplatser. Kommunen ska i så fall erlægga 30 000 kronor till Vasakronan som ersättning för utelämnat återställningsarbete. Beloppet utbetalas senast två veckor efter att Vasakronan anmält till kommunen att man vill anlägga parkeringsplatser i ovannämnda slänt.

Fastighetsreglering § 12

När entreprenaden för Kvarnholmsvägens ombyggnad är slutförd ska parterna teckna en överenskommelse om fastighetsreglering varigenom det i § 11, stycke 1, angivna markområdet överförs från Fastigheten till fastigheten Sicklaön 37:11. Det åligger kommunen att tillse att en sådan kommer till stånd inom rimlig tid. Kommunen ansvarar för ansökan om förrättning och kostnaderna för denna. Området kan dock komma att justeras när man ser hur mycket mark som slutligen tagits i anspråk för den nya muren. Den färdigställda muren ska ligga utanför Fastigheten och utgöra en del av Kvarnholmsvägen.

För markområdet ska kommunen erlægga 32 000 kronor till Vasakronan och 25 000 kronor som ersättning för de träd som behöver tas ned i samband med att den nya muren anläggs.

Signeras



Parterna förbinder sig att tåla den mindre avvikelse avseende arealen för det överförda markområdet som kan uppstå vid den slutliga förrättningen.

Tillträde**§ 13**

Kommunen ges tillträde till bergtunneln, se § 3, som ska användas som tillfällig in- och utfart för Fastigheten under entreprenadtiden samt de i § 11 angivna markområdena så snart parterna undertecknat detta avtal.

Tidplan**§ 14**

Ombyggnaden av Kvarnholmsvägen kommer att utföras på entreprenad. Upphandling av arbetena pågår och sista anbudsdag var 2014-02-14. Entreprenadstart planeras till den 1 april 2014. Byggtiden för etappen 1 (ombyggnad mellan rondellen och Finnbergsvägen) beräknas till 6 - 9 månader.

Godkännande av ombyggnad Kvarnholmsvägen**§ 15**

I och med denna överenskommelse godkänner Vasakronan att kommunen får genomföra ombyggnaden av Kvarnholmsvägen i de delar som berör Fastigheten.

Giltighet**§ 16**

Detta avtal gäller under förutsättning att Tekniska nämnden i Nacka kommun tar beslut att ingå detta avtal som vinner laga kraft.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm 2014-03-26

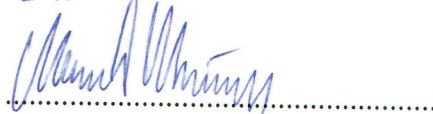
Nacka 2014- -

KB Radio Östra

Nacka kommun



Eva Henningson



Michael Wärestrog

Bilagor

1. PM Utredning av tunnel till Operan och Dramatens förråd (Sweco)
2. Ombyggnad av in- och utfart
3. Inventerade träd som behålls och skyddas resp. behålls
4. Inventerade träd som behålls och skyddas resp. behålls eller fälls
5. Omläggning av spillvattenledning
6. Områden med nyttjanderätt resp. nyttjanderätt/marklösen
7. Områden med nyttjanderätt resp. nyttjanderätt/marklösen

PM

UPPDRAG Kvarholmsvägen	UPPDRAGSLEDARE Christian Kvarnström	DATUM 2013-02-19
UPPDRAGSNUMMER 2122569000	UPPRÄTTAD AV Christian Kvarnström	

Utredning av tunnel till Operan och Dramatens förråd

Gata – Belysning – Bergteknik – Arbetsmiljö/Risk



Gata: Sofie Jacobsen, Christian Kvarnström

Belysning: Anna Waernborg

Bergteknik: Miriam Cegrell

Arbetsmiljö/Risk: Karl Wallroth



Innehållsförteckning

Sammanfattning

1. Syfte.....	4
2. Inventering samt åtgärdsförslag.....	5
2.1 Gata.....	5
2.2 Belysning.....	10
2.3 Berg.....	13
2.4 Arbetsmiljö.....	14
3. Kvarstående frågor/Fortsatt arbete.....	15

Bilagor

Sammanfattning

Nacka kommun planerar för en ombyggnation av Kvarnholmsvägen för att öka dess kapacitet i och med exploateringen av Kvarnholmen.

För att underlätta åtkomst till Operan och Dramatens fastigheter i produktionsskedet har en utredning gjorts där möjligheten att utnyttja en befintlig bergtunnel har setts över. Tunneln går mellan cirkulationsplatsen vid Finnbergstunnelnarnas västra mynning genom berget till den södra sidan av Kvarnholmsvägen och Operan/Dramatens fastighet.

Ett platsbesök gjordes 2013-01-22 där en okulär bedömning gjordes av tunnelns beläggning, väggar, tak och belysning. Även identifierade risker dokumenterades.

Vid besöket noterades att beläggningen i körbanan var i gott skick, inga åtgärder krävs för att släppa på allmän trafik. Gångytorna var i dåligt skick och väldigt trånga.

Sikten i tunneln är väldigt dålig då det i mitten av tunneln finns en skarp kurva. Tunneln är begränsad i höjd till 4,3 m och 5,9 m i bredd. Tung trafik kan ej mötas på flera ställen i tunneln. Det har kontrollerats med körspår att ett 24-meters fordon kan ta sig fram i tunneln.

För att släppa på trafik i tunneln rekommenderas att en tillfällig signalanläggning upprättas för att förhindra att möten kan ske i tunneln.

Belysningen är överlag i gott skick och utgörs främst av lysrörsarmaturer. Här och var saknas belysning och små kompletteringar bör göras, inga större åtgärder krävs. En rekommendation finns att stärka infartsbelysningen samt belysningen på infartsvägen i den västra delen av tunneln.

Vad gäller väggar och tak så har vatteninläckage och svallisbildning identifierats. Nedsatt funktion på dräner har konstaterats. Om allmän trafik ska kunna passera i tunneln bedöms att omfattande åtgärder krävs vad gäller tunnelns väggar och tak. För att bedöma dessa åtgärder krävs att en noggrannare besiktning med särskild utrustning görs.

Inga särskilda risker har uppmärksammats vid platsbesöket. Dock identifierades en del generella risker så som fallrisk, arbete vid pågående trafik, klämrisk mm.

En stark lukt av diesel konstaterades i tunneln. Lukten kommer sannolikt från intilliggande berggrum där förvaring av diesel ska förekomma.

1. Syfte

Nacka kommun avser att bredda delar av den befintliga Kvarnholmsvägen för att höja dess standard och öka dess kapacitet samt ge plats för en fullgod permanent gång- och cykelförbindelse över till Kvarnholmen.

För att underlätta framkomligheten till Operans och Dramatens förråd i produktionskedet vill kommunen eventuellt utnyttja den befintliga bergtunnel som korsar Kvarnholmsvägen.

Sweco har blivit ombudda att utreda möjligheten att nyttja denna tunnel för trafik som behöver nå dessa fastigheter.

Nedanstående frågor lyfts särskilt fram i utredningen:

- Framkomlighet: Bredd- och höjdmått, längslutningar, sikt
- Status på befintlig beläggning.
- Avvattning
- Skick på tunnelväggar och tak
- Befintlig belysning
- Risker/Arbetsmiljö

4 (15)

PM
2013-0



2. Inventering samt åtgärdsförslag

Ett platsbesök har gjorts av samtliga ingående teknikslag. Platsbesök gjordes 2013-01-22. Nedan framgår en beskrivning från den inventering som gjordes på plats samt nödvändiga åtgärdsförslag för att kunna öppna tunneln för trafik.

2.1 Gata

Vid besöket noterades att beläggningen i tunneln är i gott skick. Den nedre delen av tunneln har asfaltsbeläggning, den övre betong. I den nedre delen finns betongkantsten som är i gott skick. I den övre är det platsgjuten betong som tjänstgör som kantsen. Denna är i varierande skick, på vissa platser har den spruckit och armeringen är frilagd och korroderad. I den övre delen av tunneln, på den södra sidan, finns en plattlagd gångyta. Den är i gott skick vid den övre tunnelöppningen men i mycket dåligt skick där den tar slut.

Det är tydligt när man är i tunneln att sikten vid framförallt mittenkurvan är extremt dålig. Idag finns en spegel uppställd där. Det finns en skadad skylt med markerinspil uppsatt på den norra väggen. Även sikten vid den nedre tunnelmynningen är mycket begränsad.

Nedre delen av tunneln används idag som uppställningsyta för båtar, rekvisita mm. Generellt finns en del skräp i tunneln; gamla skyltar, ett underrede till en vagn, gamla rör mm.

Det är parkering i rampen upp till tunneln från kajen. Även ytan utanför den övre tunnelmynningen används som parkering. Ovanför den övre tunnelmynningen har boende anlagt en uteplats med fästen för blomlådor som hänger ovanför tunnelmynningen. Vid den övre tunnelmynningen finns en ränna för avvatning av ytvatten. En skylt anger begränsad fordonshöjd till 4,3 m.

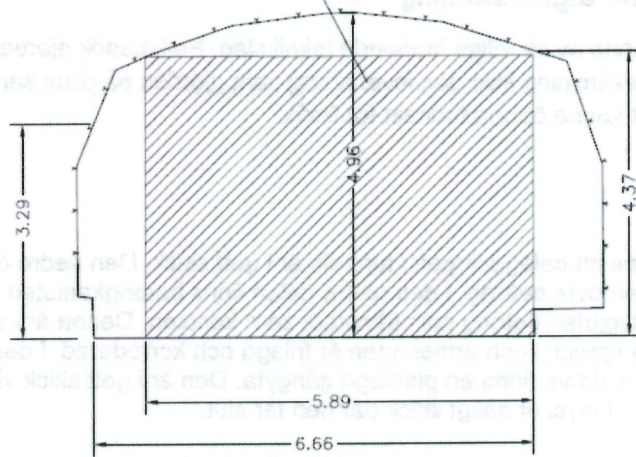
Tunnelgolvet med kansten, tunnelväggar och ett antal sektioner är inmätta. Inmätningen visar att den maximala längslutningen inte är större än 5%. Den kritiska sektionen är vid den övre tunnelmynningen, där fri bredd inte är mer än 5,9 m med begränsad fordonshöjd på 4,3 m. Det hade varit tillräckligt för möte om inte denna sektion legat i en kurva.

Baserat på inmätningen har körspår för 24 m-lastbil (typfordon Ls) tagits fram, se bilaga. Körspåren visar att fordonet kan ta sig igenom tunneln men att möte med ett motsvarande fordon inte är möjligt i tunnelmynningarna samt i mittenkurvan. Möte med personbil är möjligt i tunnelmynningarna men ej i mittenkurvan.

Trafikmängder till förråden är enligt Operans uppskattning 250-300 fordon per dygn, toppar på upp till 400 fordon förekommer. 50-100 av dessa fordon är lunchgäster. Det är inte känt hur stor andel som är tung trafik men det antas vara en stor del av den övriga trafiken.

Några brunnar har ej identifierats inne i tunneln. Däremot finns en dagvattenränna vid den övre tunnelmynningen som hindrar vatten från att ta sig in i tunneln. Funktionen på rännan bör dock kontrolleras.

OMRÅDE MED FRI HÖJD 4,3 M I KRITISK SEKTION



Figur 1 Kritisk sektion

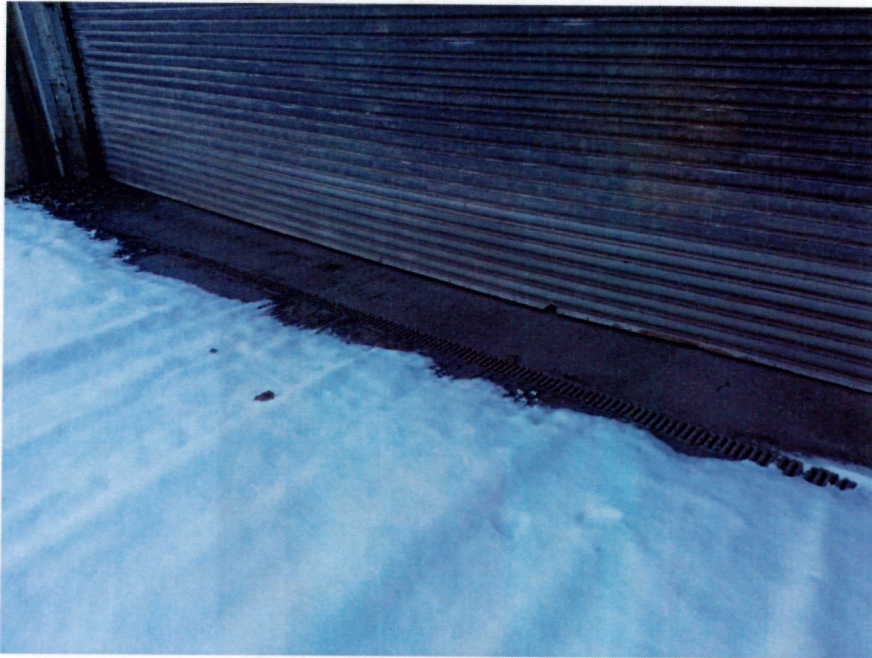


Figur 2 Den tvära kurvan mitt i tunneln sedd från den övre mynningen

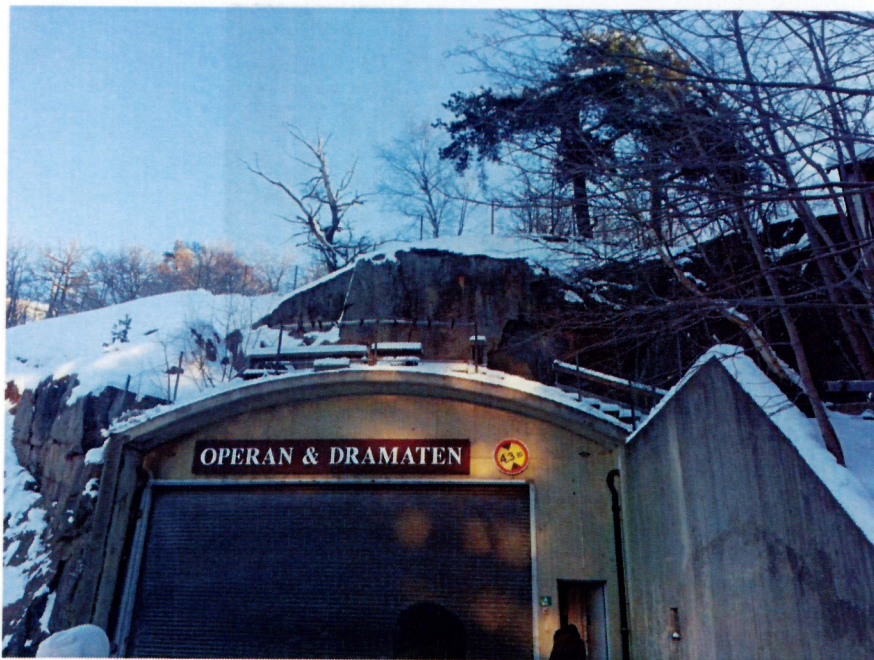
6 (15)

PM
2013-0

OK m



Figur 3 Dränrännan vid den övre tunnelmynningen



Figur 4 Övre tunnelmynningen, uteplats med upphängning för balkonglådor.

Handwritten signature



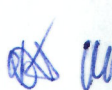
Figur 5 Vy från den övre tunnelmynningen.



Figur 6 Vy upp mot den övre tunnelmynningen från kurvan. Gräns mellan asfalt- och betongbeläggning.

8 (15)

PM
2013-0





Figur 7 Spegel och pilmarkering i kurva.



Figur 8 Vy mot den nedre tunnelmynningen.

Handwritten signature



Figur 9 Ramp nedanför den nedre tunnelmynningen.

Då en stor andel av trafiken som planeras trafikera tunneln är tung och tunga fordon har problem att mötas på tre ställen förselas hela tunneln regleras med signaler utanför tunnelmynningarna. Då rampen ner mot kajen vid den nedre mynningen och ytan utanför den övre tunnelmynningen kommer användas som uppställning i väntan på grönt ljus samt mötesyta kan ingen parkering förekomma där.

Begränsad fordonshöjd föreslås även i fortsättningen vara 4,3 m, vilket stöds av de inmätta sektionerna.

Skyltning och signaler behöver anläggas. Tunneln behöver röjas från skräp och den trasiga platsgjutna betongen och plattytan kontrolleras så att inte delar riskerar att falla ner på körbanan. Skalskyddet behöver ses över i den övre tunnelmynningen. Kantstenen utanför den övre tunnelmynningen kan behöva justeras.

2.2 Belysning

Tunneln har inventerats med avseende på belysning. Belysningen är utvärderad i stark kyla (-12°C) då ljusflödet rimligtvis är reducerat. Tunnelmynningen vid förrådet har en större öppning med god belysning. Belysningen utgörs av ett flertal rader lysörsarmaturer som ser ut att vara i gott skick. Även den första sträckan i tunneln efter mynningen är väl upplyst med lysörsarmaturer. Inga åtgärder krävs i dessa delar.

10 (15)

PM
2013-0

Tunnelröret: Lysrörsbelysning av något äldre snitt, några armaturer lyser inte, men om dessa byts/ljuskällan byts är belysningen god. Inga andra åtgärder krävs.

Tunnelmynning vid rondell: Här saknas belysning på infartsvägen. Visst spilljus erhålls från en belysningsstolpe vid den intilliggande tunnelinfarten. Infartsvägens belysning bedöms inte uppfylla VGU:s rekommendationer, men det är tveksamt om ljuset utanför tunneln behöver kompletteras om tunneln bara ska användas dagtid under sommartid.

Tunnelmynningen (i änden närmast rondellen) saknar förstärkt ljus. Infartsbelysning bör man normalt sett ha dagtid i tunnlar, för att underlätta adaptationen. Man kan överväga att komplettera befintlig belysning med extra belysning en kort sträcka i denna ände av tunneln, som lyser under dygnets ljusa timmar. Betraktar man tunneln mer som en garageinfart och har liknande hastighetsförhållanden i entrén till tunneln, så som den fungerar idag, kan man klara sig utan denna åtgärd.



Figur 10 Tunnelmynning vid förrådsbyggnader.

Handwritten signature



Figur 11 Tunnelrörets inre delar.




Figur 12 Tunnelmynning närmast rondell.

12 (15)

PM
2013-0

memo02.docx 2012-03-28

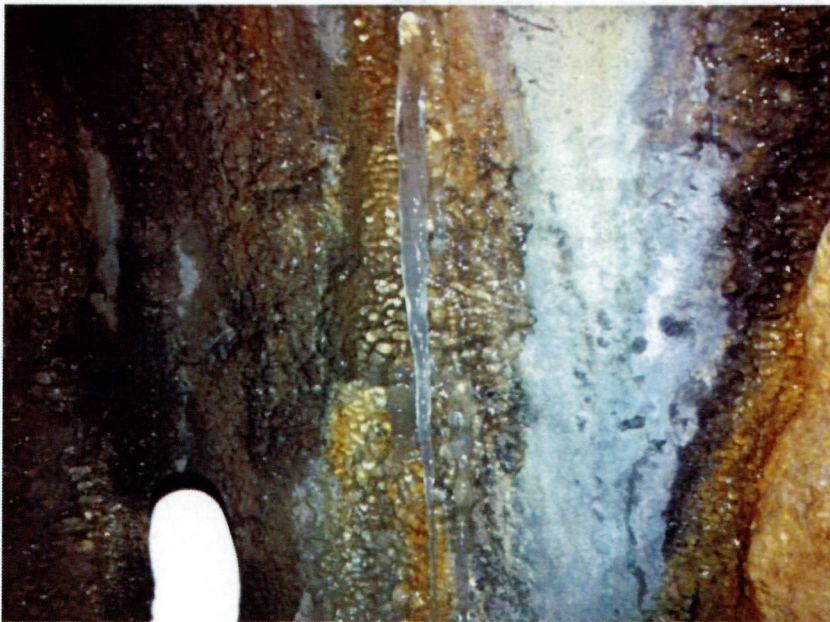


2.3 Berg

Vid besöket i tunneln utfördes endast en översiktlig okulär bedömning av berget. Inledningsvis utgörs tunneln av en relativt kort betongtunnel som leder fram till bergtunnelpåslaget. I bergtunneln täcks taket längs hela tunneln av ett relativt tunt lager oarmerad sprutbetong, medan anfang är delvis insprutat. I tunneltak och i väggar finns ett fåtal bergbultar. Både vatteninläckage och svallisbildning förekommer ställvis längs hela tunneln. I tunneln finns ett antal dräner som bedöms vara uppsatta vid olika tidpunkter och är i varierande skick. Ska tunneln trafikeras dagligen bör den uppgraderas för att erhålla en tillräckligt hög standard och säkerhetsnivå.

Redan i nuläget kan det konstateras att ett flertal relativt omfattande åtgärder kommer att behöva vidtas, i synnerhet för den sista delen av tunneln i anslutning till den västra tunnelmynningen. I den delen finns dräner med kraftigt nedsatt funktion, i syfte att leda bort vatten. Därutöver hänger ett ca 15 m långt korrugerat plåttak med hänggrännor i tunneltaket för att förhindra att vatten ska droppa ned på körbanan.

Som första ansats bör en besiktning som kräver särskilt utrustning (ex. skylift och skrotare) utföras för att bedöma bergkvalitet, betongens beständighet och dränernas funktionalitet. Denna besiktning skulle i sin tur ligga till grund för framtagande av ett detaljerat åtgärdsprogram.



Figur 13 Vatteninläckage samt svallisbildning

2.4 Arbetsmiljö

Efter en genomförd okulär besiktning kunde det ur arbetsmiljösynpunkt ej identifieras några allvarliga risker varken under ett första skede då tunneln förbereds för trafik eller ur drift- och underhållssynpunkt då tunneln är i drift. Dock identifierades följande generella risker:

Fallrisken. Vid nivåskillnader på mer än två meter ska skyddsräcken, arbetsplattformar, arbetskorgar eller ställningar användas, arbete från stege bör vara begränsat varifrån endast lätt och hanterlig börda för hanteras.

Hälsorisk. Tunneln bör vara väl ventilerad genom att hålla båda öppningarna frilagda då den trafikeras. Det noterades också en från diselliknande odör.

Arbete i närheten av pågående trafik. Om arbete ska utföras i tunneln då den är i drift bör erforderlig avstängning med buffertzon alternativt flaggvakt finnas på plats då sikten är begränsad. Varselkläder ska bäras.

Bländningsrisk. Det är viktigt att belysningen är fullgod då arbete utförs och inte bländande varken för de som utför arbete eller för tredje part.

Klämrisik. Porten som rullas upp i norra änden av tunneln var i dåligt skick och bör ses över innan tunneln tas i drift. Framst att den stannar i upprullat läge.

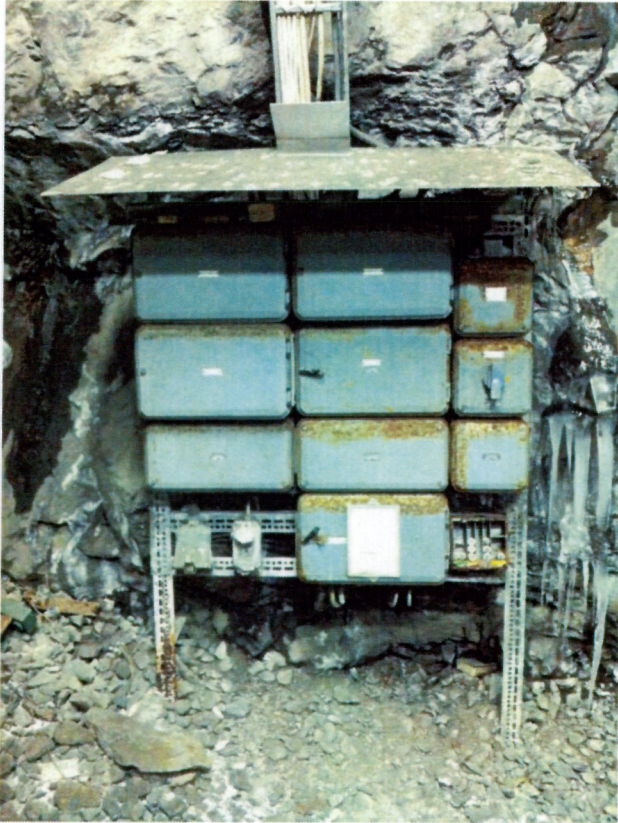
Högspänningsrisk. Elsäkerhetsplanering ska tillämpas och endast behörig installatör för göra ingrepp. Det noterades att elskåp var i dåligt skick.

Risker för tredje part.

- Dålig sikt. Den skarpa kurvan reducerar sikten och lämpliga åtgärder bör vidtas när tunneln trafikeras..
- Bländningsrisk. Det finns risk för bländning då man kör in och ut ur tunneln. Lämpliga åtgärder bör vidtas.
- Risk med närhet till vatten. Det förekommer en risk att köra ner i vattnet då när man kommer ut ur tunneln nere vid kajen, speciellt då varken räcke eller skyltning finns uppsatt och vatten befinner sig i förlängningen av den ramp man kör ned för.

14 (15)

PM
2013-0



Figur 14 Befintligt elskåp

3. Kvarstående frågor/Fortsatt arbete

Men hänsyn till tunnelns beläggning, belysning samt övriga identifierade risker så är åtgärderna små och tunneln bör kunna tas i bruk för allmän fordonstrafik relativt omgående.

Ser man däremot till skicket på tunnelns tak och väggar så krävs troligen omfattande åtgärder innan den kan tas i bruk för trafik. För att ta fram ett detaljerat åtgärdsprogram behövs en noggrannare besiktning göras där särskild utrustning används, som ej fanns att tillgå vid denna okulära besiktning. Nacka kommun bör ta ställning till om en sådan besiktning ska göras.

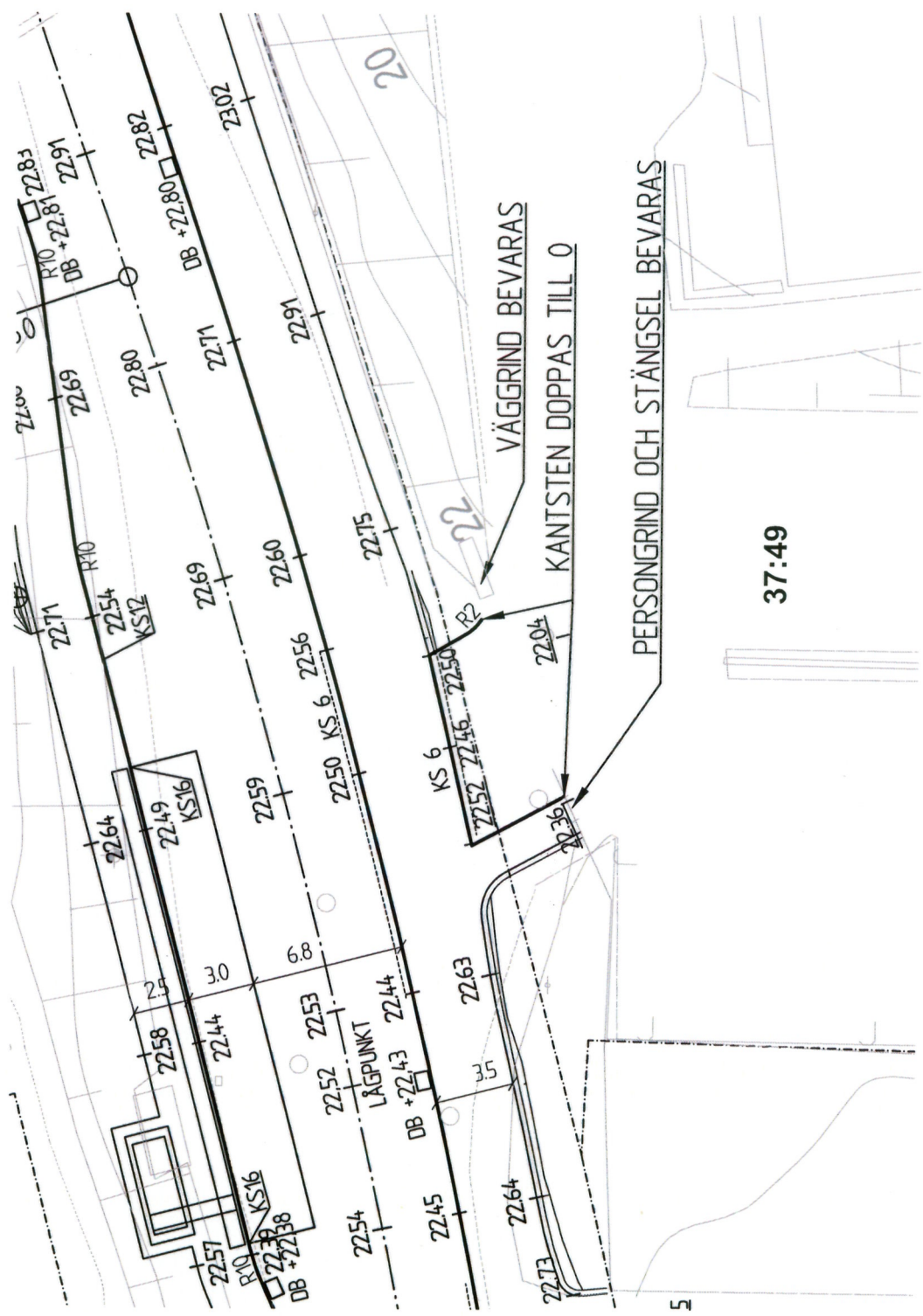
Hyresgästen (Operan och Dramaten) har kommenterat att deras skalskydd ligger i den västra porten. Öppnas denna port upp för allmänheten måste skalskyddet hanteras på ett annat sätt. Kommunen bör vidare diskutera frågan med fastighetsägaren (Vasakronan).

Bilagor

Planskiss Körspår

Mur PA



Bilaga 2



mm

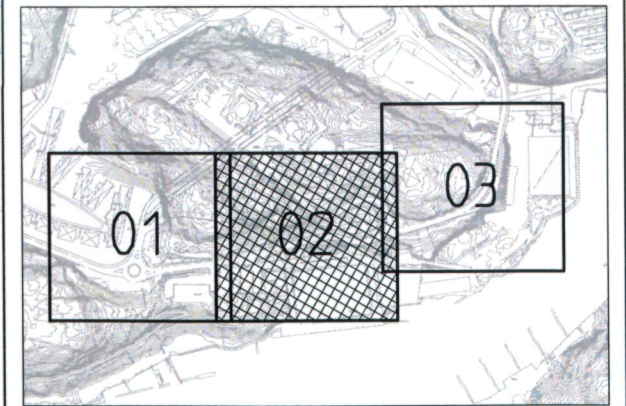
Bilaga 3

TECKENFÖRKLARING

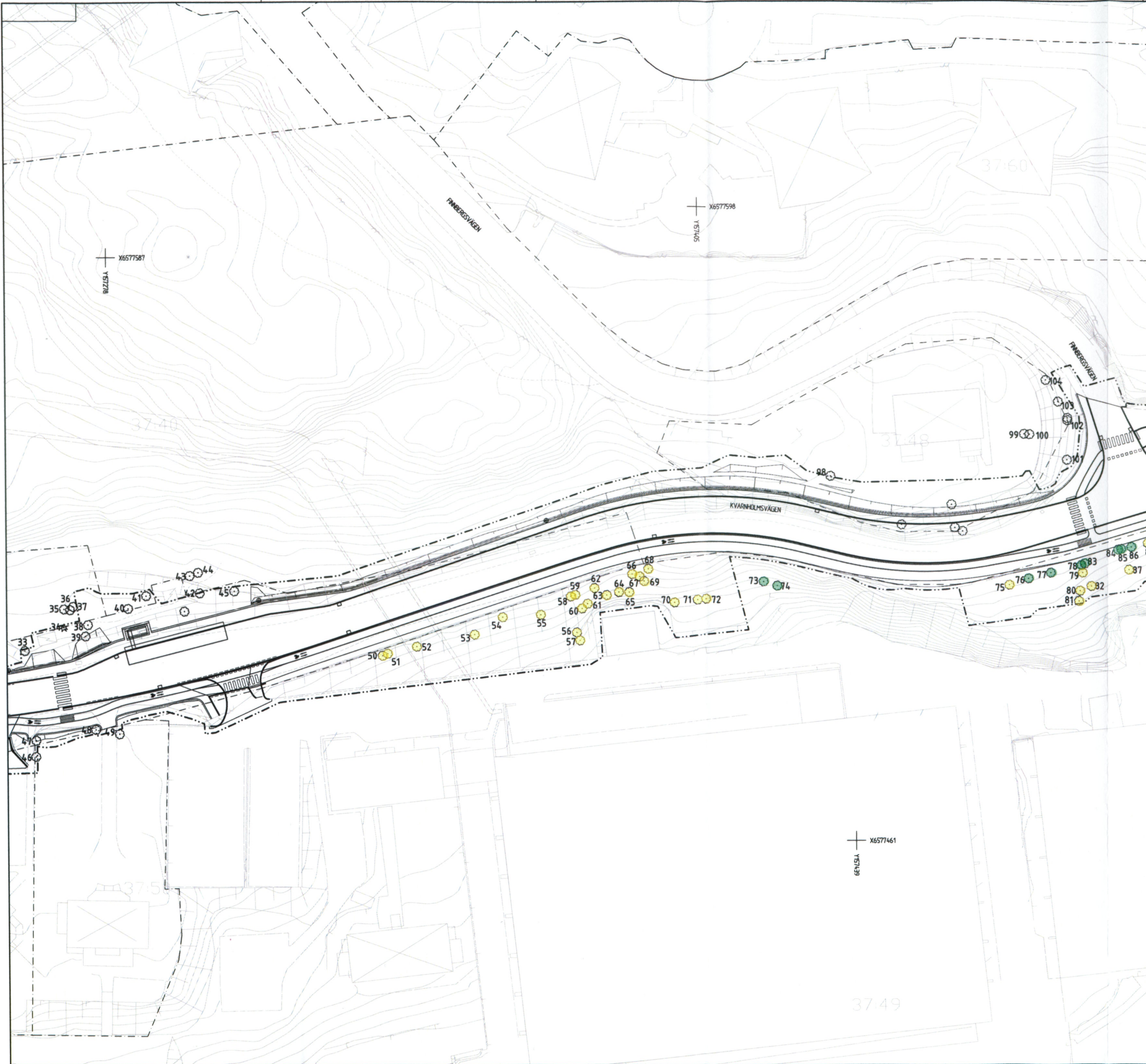
- 1  BEFINTLIGT TRÄD; NUMMER ENLIGT TABELL: KVARNHOLMSVÄGEN TRÄDINVENTERING SOM SKA SKYDDAS
- 1  BEFINTLIGT TRÄD; NUMMER ENLIGT TABELL: KVARNHOLMSVÄGEN TRÄDINVENTERING SOM SKA BEHÅLLAS

HÄNVISNINGAR
HANDLING: XX: KVARNHOLMSVÄGEN, FÖRTECKNING AV INVENTERADE TRÄD

PLANSYSTEM: SWREF 99
HÖJDSYSTEM: RH 2000






SKALA 15000



Hänvisning	Nummer	Bet.	Ant.	Revideringen avser	Dat.	Proj.	Gr.	Godkänd
FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG								
		Kvarnholmsvägen, 90000204						
SWECO SWECO Infrastructure AB Gjörwellsgratan 22 Box 340 44, 100 28 Stockholm Telefon 08 695 60 00, Fax 08 695 60 10		Nacka kommun						
UPPDRAGSANSVARIG C. Kvarnström		HANDLING 13.22 BLAD 2						
UPPDRAGSNUMMER 2122569		TRÄDINVENTERING						
KONSTRUKTÖR E. Björklund Stockholm		RITNINGSR K. Hildén 2013-09-16		FÖRSTÄ A1		SKALA 1:400		REV

mm

TECKENFÖRKLARING

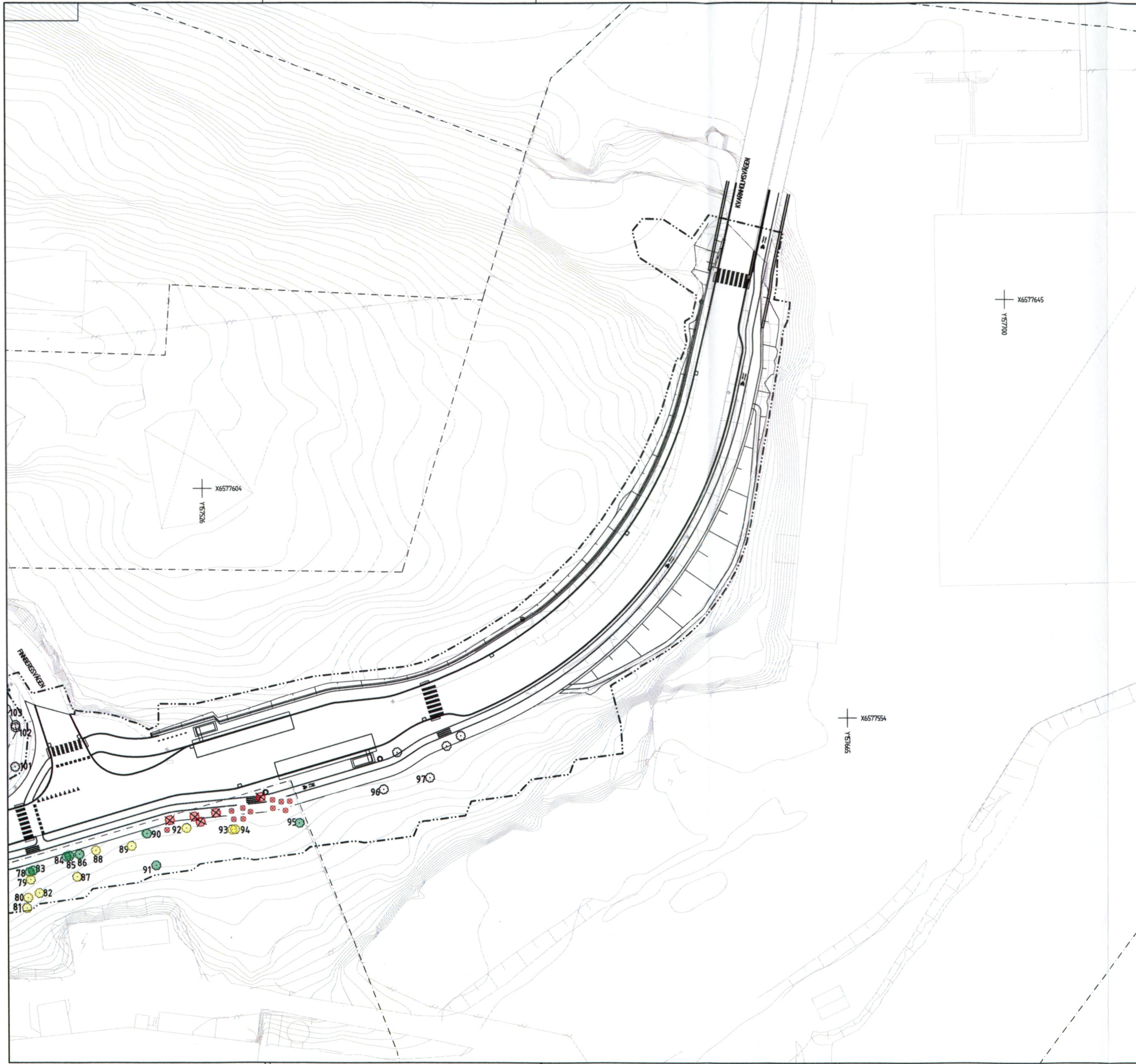
- 1  BEFINTLIGT TRÄD; NUMMER ENLIGT TABELL: KVARNHOLMSVÄGEN TRÄDINVENTERING SOM SKA SKYDDAS
- 1  BEFINTLIGT TRÄD; NUMMER ENLIGT TABELL: KVARNHOLMSVÄGEN TRÄDINVENTERING SOM SKA BEHÅLLAS
-  TRÄD SOM FÄLLS

HÄNVISNINGAR
HANDLING XX: KVARNHOLMSVÄGEN, FÖRTECKNING AV INVENTERADE TRÄD

PLANSYSTEM: SWEREF 99
HÖJDSYSTEM: RH 2000



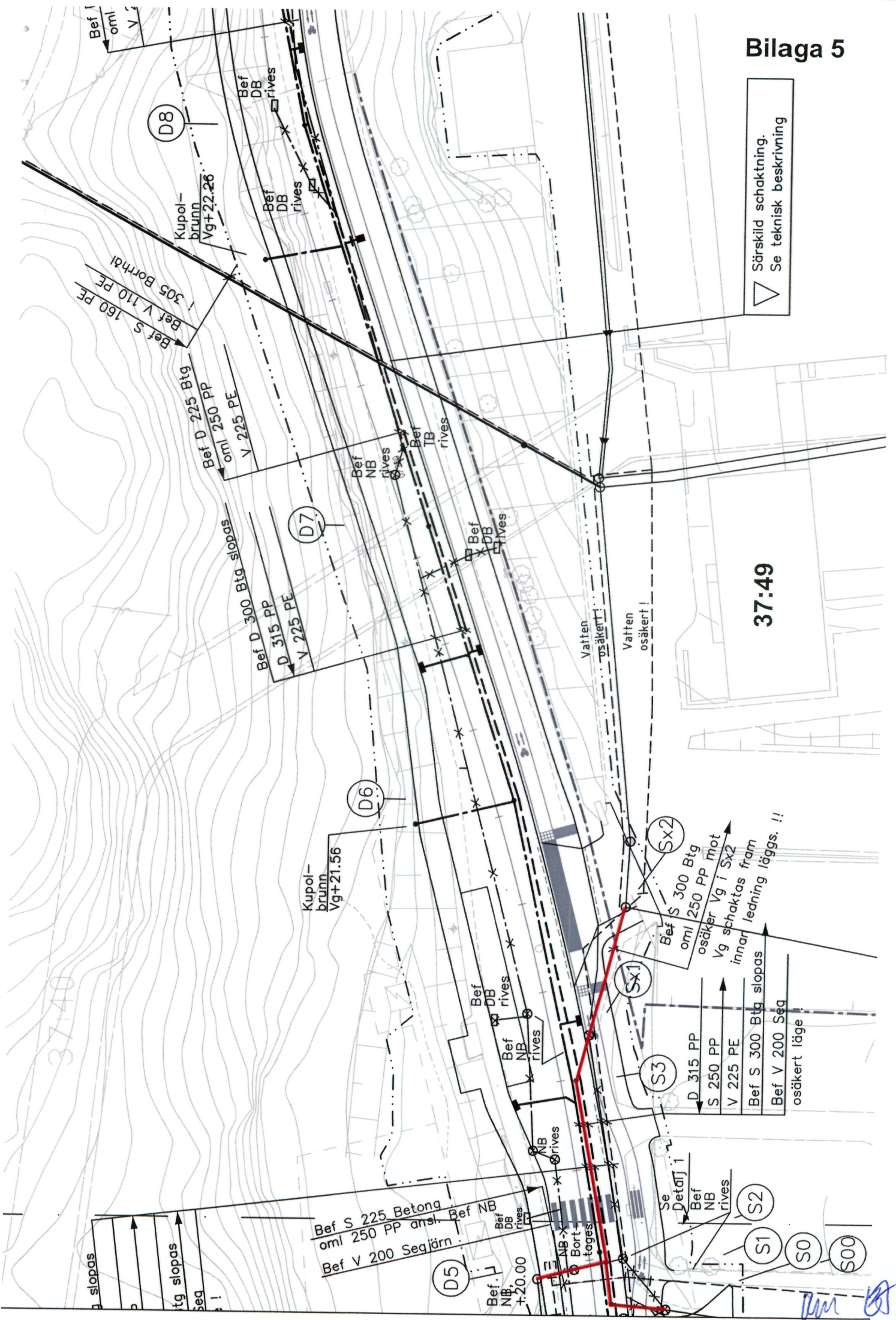
SKALA 15000



Hänvisning	Nummer	Det.	Ant.	Revideringen över	Dat.	Proj.	Gr.	Godkänd
FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG								
		Kvarnholmsvägen, 90000204						
		Breddning av Kvarnholmsvägen på Finnbodasidan						
		Nacka kommun						
UPPDRAGSANSVARIG C. Kvarnström		UPPDRAGSNUMMER 2122569		HANDLING 13.22 BLAD 3				
KONSTR. E. Björklund Stockholm		GRANSK. K. Hildén 2013-09-16		KONSTRUKTIONSR. OBJEKT NR		FÖRHÅLLNING A1 1:400 RITNINGSR.		REV

Handwritten signature

Särskild schaktning.
Se teknisk beskrivning



37:49

37:40

Handwritten signature

TECKENFÖRKLARING

KOORDINATSYSTEM: SWEREF 99

HÖJDSYSTEM: RH 2000

- ARBETSOMRÅDESGRÄNS
- - - KONNEKTIONSLINJE
- FASTIGHETSGRÄNS
- NY KANTSTEN KS=12, GRANIT
- NY KANTSTEN KS=6, KS=0, GRANIT
- NY KANTSTEN KS=12, BETONG
- BELÄGGNINGSKANT

- 12.30 NY MARKHÖJD
- 22.30 BEFINTLIG MARKHÖJD
- KS + 0.50 NY KANTSTENSHÖJD
- NY DAGVATTENBRUNN
- NY KUPOLBRUNN
- ① NY SOFFA, HAGS GRIPENBERG
- ② NYTT CYKELSTÄLL, VEKSÖ SJ 59
- ③ NY SKRÄPKORG KÅSAN TRADING "WILLE STOR"

- NY SLÄNT
- NYTT STÄNGSEL, TYP GUNNEBO VILLA
- NY MUR
- BEFINTLIG MUR
- NYTT BRORÄCKE MED NAVFÖLJARE PÅ BETONGMUR
- NYTT BRORÄCKE MED NAVFÖLJARE PÅ GRANITMUR
- NYTT VÅGRÄCKE, NAVFÖLJARE MED U-PROFIL
- NYTT VÅGRÄCKE, LIKT BEFINTLIGT, NAVFÖLJARE M W-PROFIL
- NYTT BRORÄCKE PÅ GRANITMUR, UTAN NAVFÖLJARE
- PARKERINGSRÄCKE, FMK FMK-EP-3.0
- MÄTTSÄTTNING I METER
- KANTSTENS RADIE I METER

HÄNVISNINGAR

TYPRITNING 7 GÅNG- OCH CYKELÖVERFART

TYPRITNING 9 BUSSHÄLLPLATSUTFORMNING

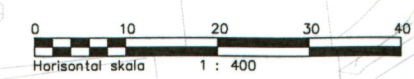
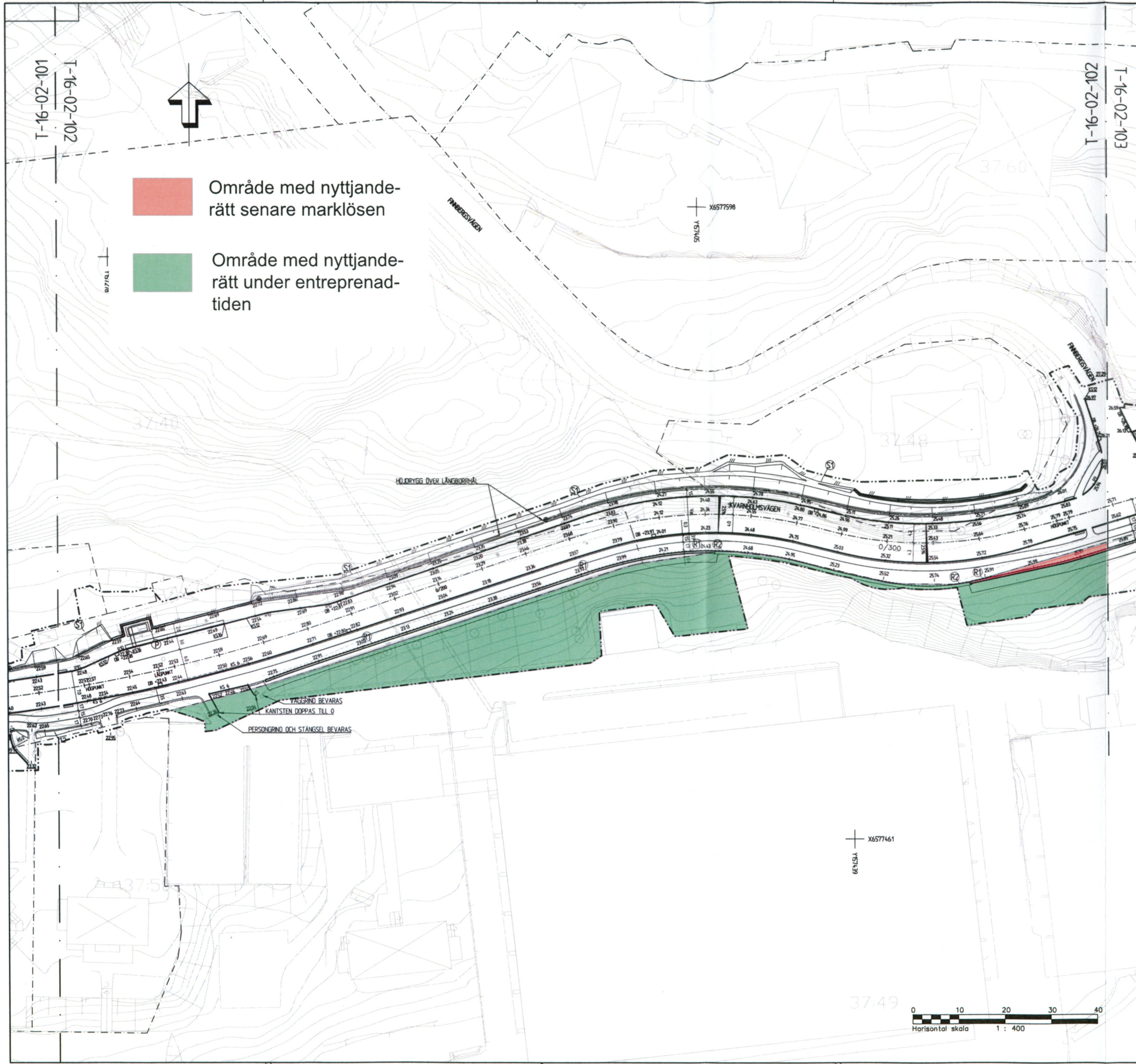


SKALA 15000

Hänvisning	Nummer	Bet. Ant.	Revideringen över	Dat.	Proj.	Gr.	Godkänd

FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG

	Kvarnholmsvägen, 90000204
	Breddning av Kvarnholmsvägen på Finnbodasidan
	Nacka kommun
	Plan 02
UPPDRAGSANSVARS C. Kvarnström KONSTR S. Jacobsen STOCKHOLM	UPPDRAGSNUMMER 2122569 GRANSK M. Man 2013-09-16
UPPDRAGSNUMMER Å1	FÖRFRÅG Å1
SKALA 1:400	RITNINGAR T1602102



Handwritten initials and a signature.

TECKENFÖRKLARING

KOORDINATSYSTEM: SWEREF 99

HÖJDSYSTEM: RH 2000

- ARBETSOMRÅDESGRÄNS
- - - KONNEKTIONSLINJE
- FASTIGHETSGRÄNS
- NY KANTSTEN KS=12, GRANIT
- NY KANTSTEN KS=6, KS=0, GRANIT
- NY KANTSTEN KS=12, BETONG
- BELÄGGNINGSKANT

- 22.38 NY MARKHÖJD
- 22.31 BEFINTLIG MARKHÖJD
- KS x KSXX NY KANTSTENHÖJD
- NY DAGVATTENBRUNN
- ⊙ NY KUPOLBRUNN
- ① NY SOFFA, HAGS GRIPENBERG
- ② NYTT CYKELSTÄLL, VEKSÖ SI 59
- ③ NY SKRÄPKORG KÅSAN TRADING "WILLE STOR"

- NY SLÄNT
- NYTT STÄNGSEL, TYP GUNNEBO VILLA
- NY MUR
- BEFINTLIG MUR
- NYTT BRORÄCKE MED NAVFÖLJARE PÅ BETONGMUR
- NYTT BRORÄCKE MED NAVFÖLJARE PÅ GRANITMUR
- NYTT VÄGRÄCKE, NAVFÖLJARE MED U-PROFIL
- NYTT VÄGRÄCKE, LIKT BEFINTLIGT, NAVFÖLJARE M W-PROFIL
- NYTT BRORÄCKE PÅ GRANITMUR, UTAN NAVFÖLJARE
- PARKERINGSRÄCKE, FMK FMK-EP-3.0
- MÄTTSÄTTNING I METER
- KANTSTENSRADIE I METER

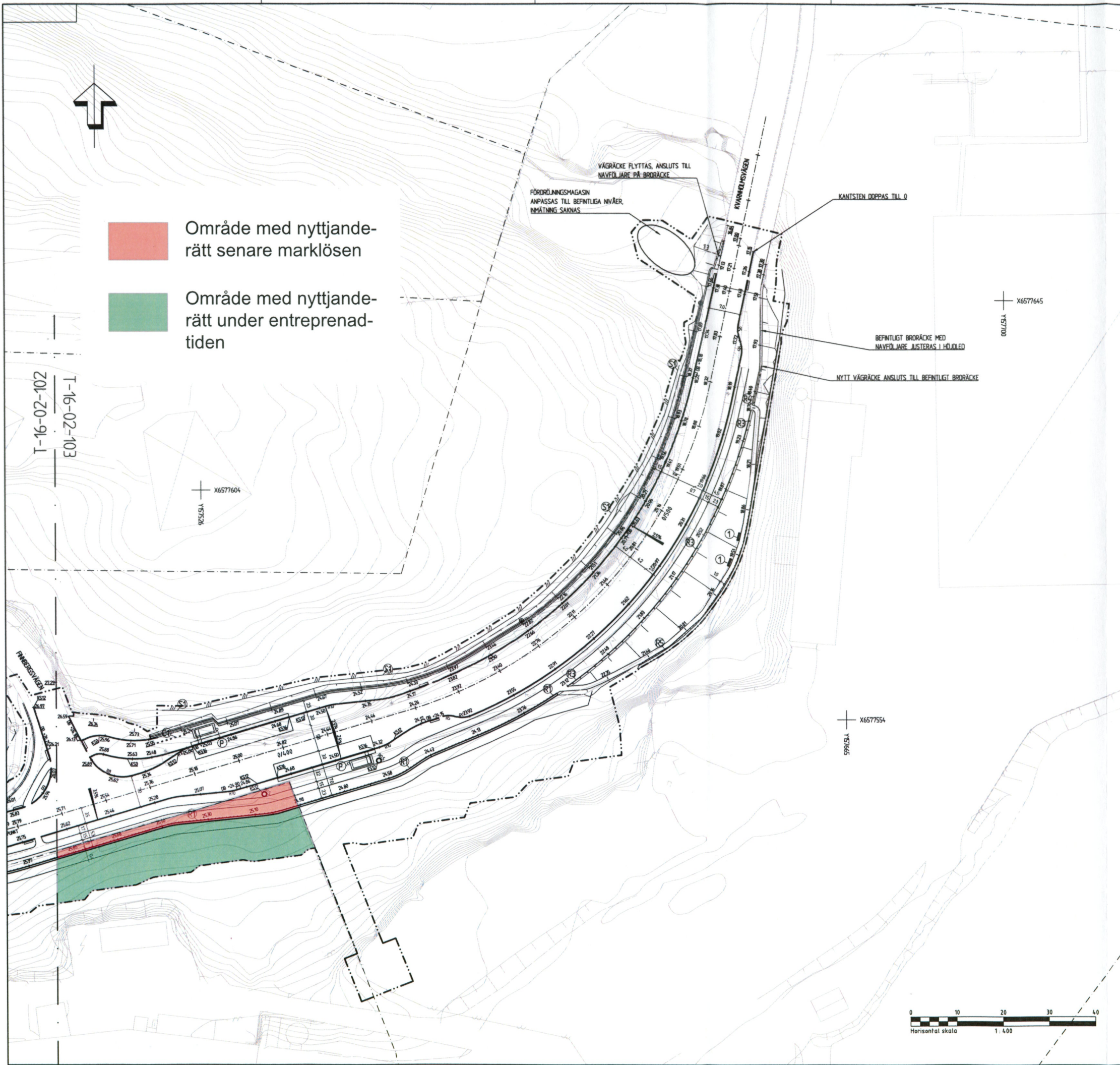
HÄNVISNINGAR

TYPRITNING 7 GÅNG- OCH CYKELÖVERFART

TYPRITNING 9 BUSSHÄLLPLATSUTFORMNING

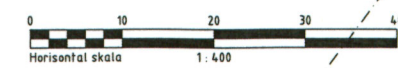


SKALA 15000



Område med nyttjanderätt senare marklösen

Område med nyttjanderätt under entreprenadtiden



Hänvisning	Nummer	Bet.	Ant.	Revideringen avser	Dat.	Proj.	Gr.	Godkänd
FÖRFRÅGNINGSUNDERLAG								
		Kvarnholmsvägen, 90000204						
		Breddning av Kvarnholmsvägen på Finnbodasidan						
SWECO Infrastructure AB Gjörvellegatan 22 Box 340 44, 100 26 Stockholm Telefon 08 695 60 00, Fax 08 695 60 10		Nacka kommun						
UPPDRAGSANSVÄRIG C. Kvarnström		Plan 03						
UPPDRAGSNUMMER 2122569		HÖJD- OCH MÄTTSÄTTNINGSPÅN						
KONSTR. S. Jacobsen Stockholm	GRANSK. M. Man 2013-09-16	KONSTRUKTIONSR. OBJEKT NR	FÖRHÅLL. A1	SKALA 1:400	RITNINGNR T1602103		REV	

Handwritten signature and initials.