

Sperlingens Backe Projektets genomförande

Per Linder

Red Management

+46 (0)70 370 63 25

per.linder@redmanagement.se

Etappindelning

Byggarbetena inom kvarteret planeras för att genomföras i två huvudetapper. Kvarteret kommer att hållas öppet och levande under hela byggtiden. Etappindelningen syftar till att kundflöden och varuförsörjning ska kunna upprätthållas tillfredsställande under byggtiden. De tillfälliga strukturer som uppförs under byggnationen strävar efter att minimera de negativa aspekterna.

Etapp 1 berör byggnaderna i södra delen av planområdet och omfattar både renovering av fastigheter som ska bevaras samt rivning och nybyggnation. De befintliga verksamheterna i den norra delen av kvarteret planeras fortsätta som normalt under byggnationen, varför det är angeläget att varutransporter och övrig logistik kan fortgå som i nuläget via lastfaret med infart från Humlegårdsgatan. I slutet av etapp 1 etableras ett provisoriskt lastfar på kvartersmarken vid Grev Turegatans södra ända som ska försörja kvarteret med varor då det nuvarande lastfaret vid Humlegårdsgatan stängs och byggs om i etapp 2.

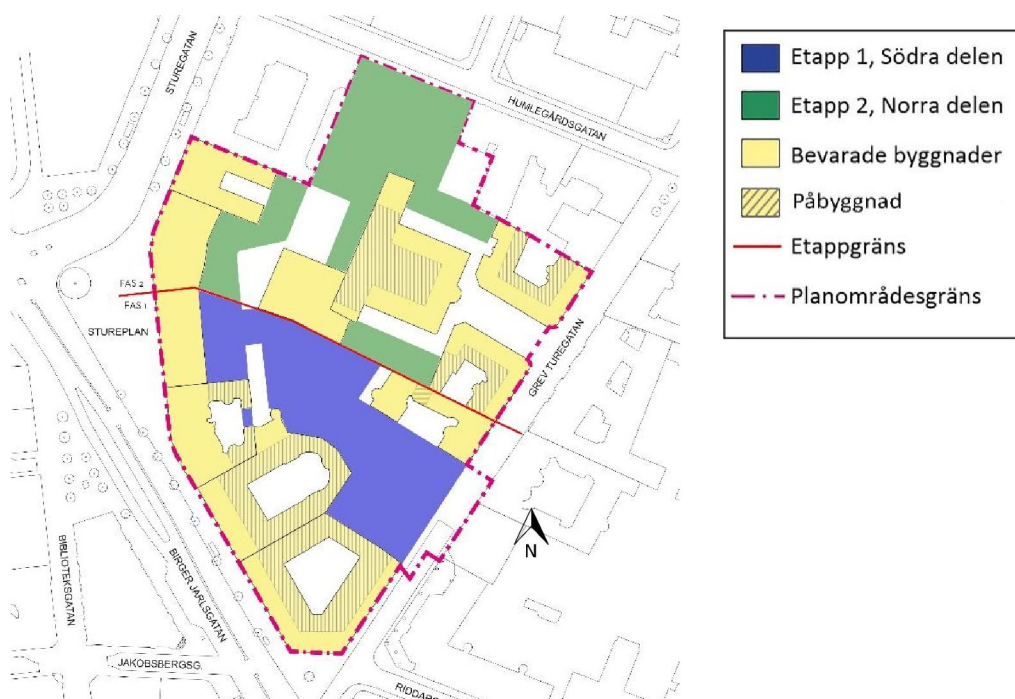


Bild 1 - etappindelning

Etapp 2 berör byggnader i den norra delen av planområdet och omfattar både renovering av fastigheter som ska bevaras samt rivning och nybyggnation. Etapp 2 startar upp direkt efter att etapp 1 färdigställts, där det då har öppnat ett nytt revitaliserat kvarter med handel, kontor och bostäder med en ny koppling till tunnelbanan. Handelsplatsen kommer under byggskedet att omfatta ca 12.000kvm både i etapp 1 och etapp 2, att jämföra med dagens ca 16.000kvm.

Byggtiden för etapp 1 uppskattas till cirka tre år plus förberedande arbeten. Byggtiden för etapp 2 uppskattas till cirka tre år. Den uppskattade totala byggtiden bedöms till cirka sex och ett halvt år.

De förberedande arbetena syftar till att lägga om ledningar och skapa förutsättningar för att kunna riva och komma åt byggarbetsplatsen. Omkopplingar av ledningar kommer att ske så att byggnader utanför arbetsområdet får säkerställd mediaförsörjning under byggskedet. Verksamhet kommer att kunna bedrivas i lokalerna under detta skede.

Buller

Framdriften av bygget planeras för att möta Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser [miljöbalken 2 kap. och 26 kap. 19 §]. De mest störande arbetena kommer i huvudsak att ske i kvarterets centrala delar, d.v.s. befintlig bebyggelse kommer att hjälpa till att skärma av buller från arbetena till omkringliggande bebyggelse.

Byggtrafik

Planområdet ligger inom Stockholms stads miljözon vilket ställer krav på att transporter ska uppfylla kraven för tung trafik inom miljözonen. Enligt lokala trafikföreskrifter så gäller att lastbil med en bruttovikt som överstiger 3,5 ton inte får köras på väg inom Stockholms kommun mellan klockan 22 och 6, d.v.s. transporter kommer att behöva ske dagtid alternativt som komplement med lätta lastbilar. Då planområdet ligger inom Stockholms inre trafikzon gäller maximal fordonslängd om 12 meter. Dispens från ovanstående kan sökas hos Trafikkontoret i Stockholm, vilket kommer vara aktuellt för transporter av större byggelement.



Lätt lastbil, LL

Det finns flera alternativa transportvägar till byggarbetsplatsen. Se bild 2. Markerade tillfartsvägar uppfyller lägst bärighetsklass 2 och har en fri höjd om minst 4,5 meter. Mängden byggtrafik relaterad till denna byggarbetsplats är försumbar i förhållande till trafiken i övrigt på anslutande gatunätet. Enligt trafikutredning från Sweco i februari 2017 så trafikeras Birger Jarlsgatan norr ut av ca 8600 fordon en vardag, varav ca 1200 är tunga fordon. Antalet tillkommande byggtransporter på grund av detta projekt utgörs uppskattningsvis mindre än 3% av nuvarande trafik och bedöms därmed inte påverka framkomligheten på vägnätet i stort. Lokalt på Grev Turegatan och Humlegårdsgatan kommer det att bli en ökning av mängden tung trafik under byggskedet. Mängden biltrafik kommer däremot att minska då garagen inom planområdet stängs.

I närområdet kommer det under byggtiden vara aktuellt att under vissa skeden göra trafikomläggningar på framförallt Grev Turegatan för att säkerställa att transporter och övrig trafik till såväl byggarbetsplats som övriga fastigheter kommer fram. Zoner för enbart gångtrafik kan komma att påverkas under byggtiden.

Väntplatser kommer att anordnas utanför arbetsområdets närhet, där ankommande transporter får avvakta klarsignal från logistikledare för att köra in till bygget. Utrymmet för materialupplag på arbetsområdet är begränsat. En nyckel för att minimera antalet transporter och även material på arbetsplatsen är att nyttja en extern terminal där omlastning och samlastning till lätta lastbilar sker för transport på förutbestämda tider in till arbetsplatsen. Då kan inlastning ske även efter kl 22 när trafiken i området är begränsad.

Arbetsområdet kommer att vara inhägnat. Inlastning och entréer till arbetsplatsen kommer att variera under byggtiden. Under etapp 1 kommer det under byggtiden att vara aktuellt med åtkomst för trafik till byggarbetsplatsen från södra delen av Grev Turegatan och Birger Jarlsgatan. För etapp 2 sker motsvarande från Sturegatan, Humlegårdsgatan och norra delen av Grev Turegatan. Vid inlastningszoner kommer ett byggarbetsområde att etableras på gatumark där trafiken till och från arbetsplatsen i vissa skeden kommer att behöva passera gångbanor. Omdirigering eller trafikreglering kommer att utföras på ett säkert sätt där korsande flöden finns.

Byggarbeten

Rivning av befintlig bebyggelse kommer att göras varsamt inifrån kvarteret och massor kommer att transporteras bort med lastbilar genom öppningar i fasaden.

Byggnationen kommer innebära att befintligt markbjälklag sänks på delar av kvartersmarken, framförallt där nya byggnader uppförs. Intelligande bebyggelse kommer då till del att behöva grundförstärkas. Grundförstärkning kommer även att vara aktuellt där nedkommande laster ändras eller där befintlig träpålning inte har tillräcklig bärighet. Både jord- och bergschakt kommer att förekomma inom arbetsområdet. Massorna kommer att transporteras bort från byggarbetsplatsen. Delar av arbetena kommer att utföras under grundvattennivån. Inom, samt i anslutning till planområdet finns byggnader som är grundlagda med träpålar. För att undvika skador på dessa orsakade av nybyggnationen så kommer arbetena att utföras så att grundvattenytan i omgivningen bibehålls såväl på lång sikt som under byggnadstiden. Detta innebär att alla arbeten under grundvattenytan görs inom vattentäta konstruktioner så att grundvattennivån ej påverkas samt att nya konstruktioner under grundvattenytan görs vattentäta. För att motverka smärre grundvattensänkningar under byggtiden kommer återinfiltration i omgivningen att göras under byggtiden.

Ett kontrollprogram kommer att följas för att i angränsande bebyggelse övervaka, dokumentera och säkerställa hanteringen av nivåer på sättningar, vibrationer, buller samt att grundvattensänkning ej sker.

Ny stomme planeras att i huvudsak byggas med prefabricerade element för en torr och kort byggtid.

Fasadernas utformning varierar. På vissa delar kommer det att vara aktuellt att bygga ställning på gatumark. Ovan gångbanor utförs den som så kallad Stockholmsställning för att möjliggöra gångpassage under.

Ny koppling till tunnelbanan

Projektet innebär att det kommer att skapas en ny tunnelbaneuppgång inne i kvarteret som ersätter den på östra sidan av Birger Jarlsgatan och uppgången på Grev Turegatan byggs om. Nya uppgångar byggs färdigt innan de befintliga stängs. Handelsplatsen i Tunnelbanan kommer att behöva byggas om för att skapa den nya uppgången inne i kvarteret, men genom etappvis byggnation kommer den att vara öppen under hela byggtiden.

Gatemarken runt kvarteret kommer devis att behöva grävas upp för att skapa kopplingen till tunnelbaneuppgången inne i kvarteret samt för att koppla in och lägga om media från servisledningar i gatumark. Det kommer under hela byggtiden att vara möjligt för trafik att komma fram på gatunätet runt kvarteret till samma målpunkter som idag. Under vissa skeden kan det vara vissa begränsningar i kapacitet och ske genom omledning av trafik till nya vägar.

Information under projekttiden

En viktig del i att störa omgivningen så lite som möjligt är att noga inventera vilka känsliga verksamheter som finns i påverkansområdet och se till att ha de får rikligt med information och att man har en dialog kring planering av arbetena. Särskilda informationsansvariga kommer att utses under projekttiden. Noggrann planering och metodval kring rivning och markarbeten samt samordning av logistik kommer att vara fokusområden att samarbeta kring.

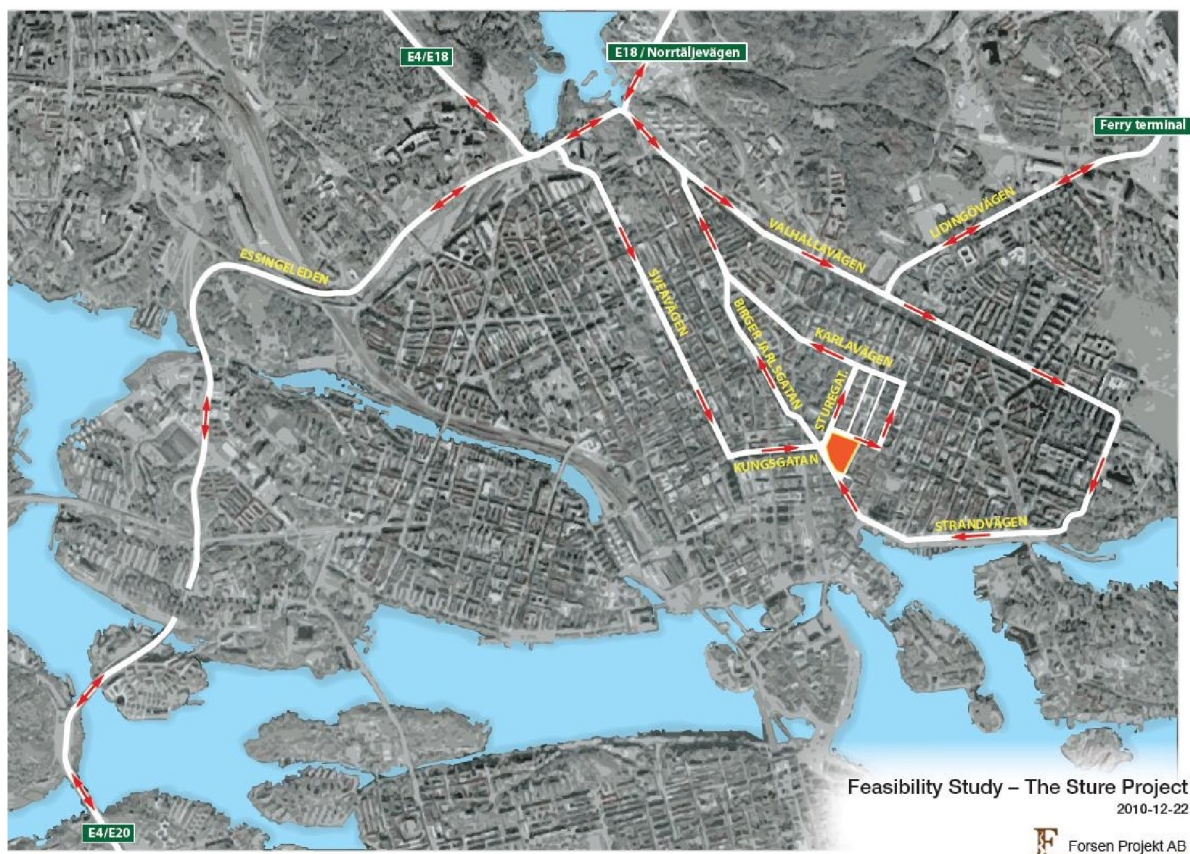


Bild 2 - Arbetsplatsens koppling till trafiknätet.

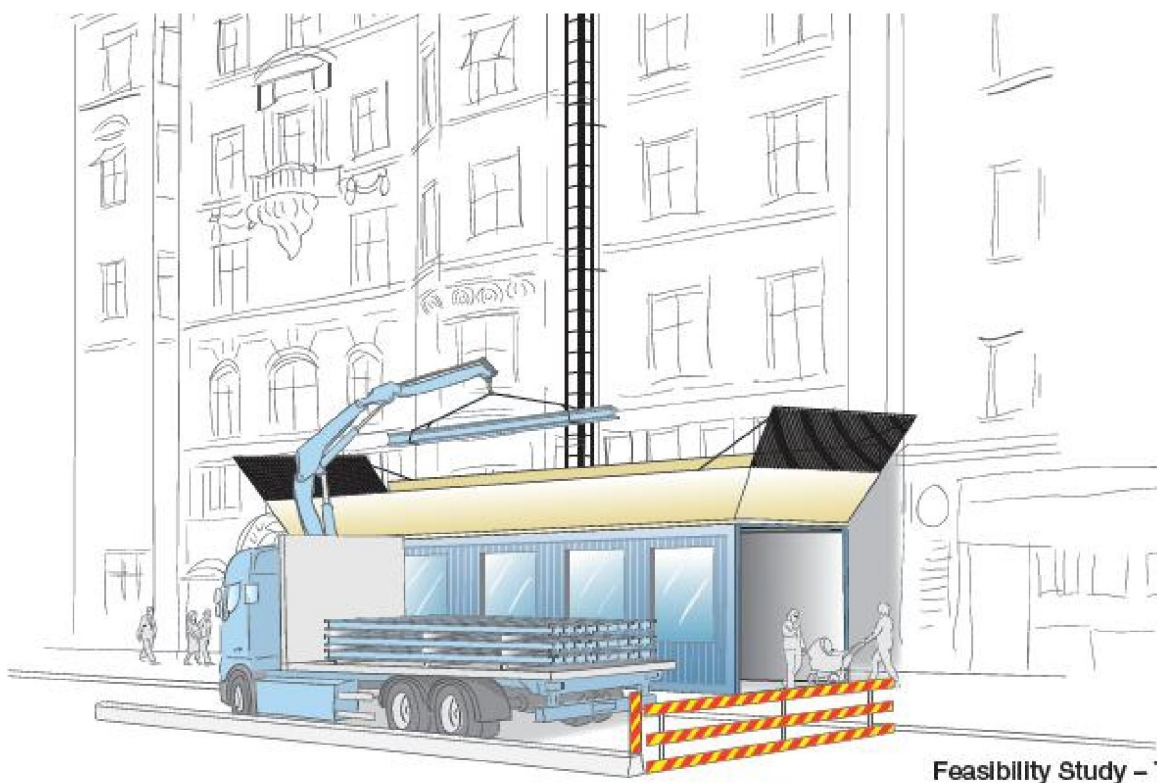


Bild 3 - Exempel på inlastning av lättare material under byggtiden