

Handläggare
Henrik Söderström
08-508 263 75

Till
Trafiknämnden
2020-02-20

Ombyggnad av södra Götgatan. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till inriktning och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till inriktning för projekt södra Götgatan och att trafiknämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt södra Götgatan upp till 14 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Sammanfattning

Enligt Region Stockholms trafikförvaltning har södra Götgatans tunnelbanetunnels tätskikt passerat sin beräknade tekniska livslängd och kommer därför att behöva renoveras inom en relativt nära framtid. Då detta innebär att gatan delvis kommer att grävas upp anser kontoret det lämpligt att i samband med renoveringen även rusta upp södra Götgatan från fasad till fasad och samtidigt ändra gatans disposition. Gatan är en viktig del av det lokala huvudgatunätet på Södermalm och gatan fyller en viktig funktion för såväl transporter som en plats att vistas på. Delar av gatumiljön är idag bristfälliga vilket gör att gatan underpresterar både som kommunikationsstråk och som offentligt rum.

Kontoret har utrett principer för en ny disposition av gaturummet. Fokus är att skapa ett gaturum med ett sammanhållet och enhetligt uttryck med prioriteringar i enlighet med framkomlighetsstrategin. Principförslaget utgår från dagens situation med ett körfält i vardera riktningen samt en zon med angöring och parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning utanför dessa. Genom att gatan disponeras om medges generösa gångbanor och cykelbanor med god säkerhet och komfort. Åtgärderna bedöms bidra till målet att göra Stockholm till en ledande cykelregion och en ledande fotgängarstad. En viktig prioritering är att lastning och lossning ska fungera tillfredsställande för att underlätta för näringslivets behov. Nya mötesplatser kan utvecklas utmed gatan då kopplingarna till intilliggande gator förbättras. Genom detta kan naturliga platsbildningar skapas. Nya träd planteras i en sammanhängande skelettjord och samordnas med nya sittplatser och cykelparkering i en möbleringszon.

Trafikkontorets totala utgift för planering, projektering, genomförandeorganisation och gatuarbeten uppskattas till ca 330 mnkr. Kontoret bedömer utredningsutgiften fram till genomförandebeslut till ca 14 mnkr inklusive det som hitintills upparbetats.

Region Stockholms trafikförvaltning har gett besked att tunnelbanetunnelns tätskikt har passerat sin beräknade tekniska livslängd och kommer åtgärdas inom en relativt nära framtid. Då detta innebär att Götgatan delvis kommer att grävas upp anser kontoret det lämpligt att i samband med tätskiktsbytet rusta upp Götgatan från fasad till fasad och samtidigt ändra gatans disposition.

Kontoret bedömer att projekten bör samordnas i ett gemensamt projekt med trafikförvaltningen för att minimera såväl kostnader för staden samt störningar för stockholmarna.

Bakgrund

Tunnelbanans tunnel

Under den aktuella sträckan av Götgatan ligger tunnelbanans gröna linje. Tunneln färdigställdes 1933 som en del av dåvarande spårvägsnätet och byggdes ovanifrån genom att ett schakt grävdes i gatan där en betong- och stålkonstruktion anlades. Dagens Götgatan ligger delvis på detta tunneltak, 1-3 meter över tunneln.



*Figur 1. Götgatan under tunnelbyggnad, 26/8 1932.
(Stockholmskällan)*

Region Stockholms trafikförvaltning har gett besked om att tätskiktet på tunneln har passerat sin beräknade tekniska livslängd och kommer att behöva bytas ut inom en relativt nära framtid. Då detta innebär att Götgatan delvis kommer grävas upp anser kontoret det lämpligt att i samband med tätskiktsbytet rusta upp Götgatan från fasad till fasad och samtidigt ändra gatans disposition.

Trafikkontorets tidigare arbete med Götgatan

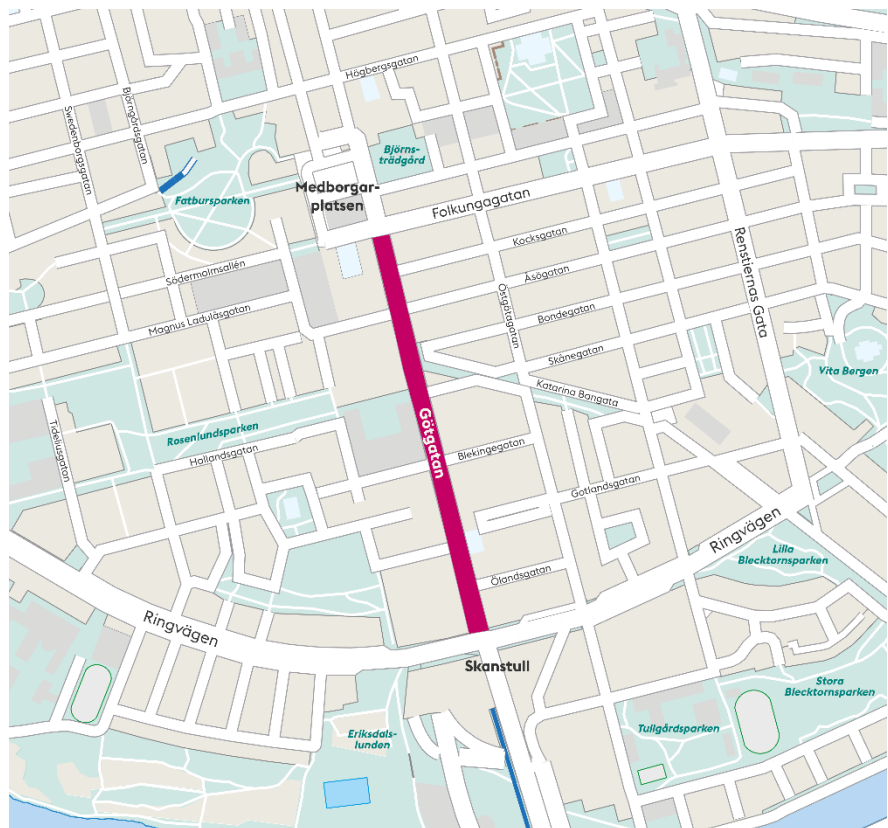
2014 fick kontoret i uppdrag att med enkla åtgärder förbättra för cyklister på Götgatan genom projektet "Pilotplats Götgatan". Kontoret fick också 2014 i uppdrag att utifrån pilotförsöket återkomma till nämnden med ett förslag till en långsiktigt hållbar lösning.

2016 lades ny beläggning på körbanan samtidigt som det gjordes vissa nivå- och kantstensjusteringar. Utöver detta görs åtgärder löpande för att bibehålla funktionen hos trafiklösningen från "Pilotplats Götgatan".

2017 återrapporterade kontoret uppdraget om en långsiktigt hållbar lösning för gatan. Nämnden fattade i samband med detta ett utredningsbeslut där kontoret gavs i uppdrag att utreda förutsättningarna för att genomföra ombyggnad av Götgatan i samverkan med trafikförvaltningen för att minimera kostnader och störningar. Inför utredningsbeslutet studerade kontoret alternativa lösningar, bl.a. för att se om det var möjligt att bygga om gatan med

enklare, mindre kostsamma åtgärder men inga av dessa bedömdes uppnå målet om en långsiktigt hållbar lösning.

I föreliggande ärende presenterar kontoret ett förslag till inriktning för permanent utformning av södra Götgatan, dvs. sträckan mellan Folkungagatan och Ringvägen. Sedan utredningsbeslutet har kontoret bl.a. studerat utformning, kostnadsbedömning, genomförandefrågor, risker och samverkan med trafikförvaltningen.



Figur 2. Aktuell del av Götgatan

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har ett väl utvecklat och nära samarbete med trafikförvaltningen för samordning och samverkan för genomförande av båda parter del av projektet.

Samråd har skett med stadsledningskontoret och med Södermalms stadsdelsförvaltning.

Målsättning och syfte - långsiktigt hållbar lösning

Under framtagandet av lösningar har kontoret tagit stöd av flera av staden antagna visioner och styrdokument såsom Översiktsplan för Stockholm, Framkomlighetsstrategin och Strategi för offentliga rum samt styrdokument som Cykelplan, Gångplan, Godstrafikplan, Parkeringsplan och Trafiksäkerhetsprogram.

Syftet med projektet är att skapa ett välfungerande gaturum där gatan omvandlas från ett utpräglat transportstråk till en gata som är attraktiv, trygg och välfungerande för oskyddade trafikanter, samtidigt som andra nödvändiga funktioner som exempelvis behov av angöring tillgodoses.

Följande målsättningar med projektet har formulerats:

1. *Vistelse*: Skapa attraktiva stadsrum genom att gaturummet ges ett sammanhållet och enhetligt uttryck. Utveckla goda mötesplatser utmed Götgatan. Förstärka och förbättra belysningen. Plantera nya träd.
2. *Rörelse*: Prioritera utrymme för gång- och cykeltrafikanter. Göra gatumiljön tillgänglig och lättorienterad. Skapa trygga miljöer för oskyddade trafikanter. Främja trafiksäkerheten. Prioritera näringslivets behov av transporter.
3. *Hållbarhet*: Skapa goda förutsättningar för träd med moderna växtbäddar och utnyttja dagvatten lokalt för fördröjning och bevattning. Välja långsiktigt hållbara material och rätta till de brister som finns i stadsmiljön.

Befintlig situation

Trafik

Götgatan är en viktig del av det lokala huvudgatunätet på Södermalm och har också en viktig funktion som regional cykelkoppling för resenärer mellan Söderort, Södertörn och City. Gatan är också ett kommersiellt centrum av lokal och delvis regional betydelse. Detta gör att gatan fyller en viktig funktion för såväl transportbehov som en plats att vistas på.

Trafiken under dygnet fördelar sig på följande sätt: ca 28 000 gående, mellan 8 000-13 000 cyklar och ca 15-20 000 motorfordon.

Utöver ett stort antal bostäder finns även många verksamheter. Ett fåtal fastigheter har tillgång till lastfar men många butiker och restauranger är beroende av lastplatser från gatan.

Gatumiljön

Idag är gatumiljön delvis bristfällig vilket gör att gatan underpresterar både som kommunikationsstråk och som offentligt rum. Gaturummet har ett allmänt eftersatt underhåll.

- Bristfälliga miljöer för gående: under åren har många tillägg gjorts med olika material och utrustning. Gångbanorna upplevs som belamrade och otrygga. Uppdelade gångbanor med olika typer av möblering skapar trängsel på vissa delar. Utrustning och beläggningar är generellt i dåligt skick.



Figur 3. Miljöbild

- Ofullständiga cykelbanor: Sedan pilotförsöket avgränsas cykelbanorna endast med plastpollare mot den intilliggande körbanan. Cykelbanorna har breddats i och med försöket. Framkomligheten för cyklister är förhållandevis god, men cykelbanorna når inte upp till önskvärd standard för god komfort och säkerhet.
- Träd i dåligt skick: 49 av 68 träd bör bytas ut. Träden står i omoderna trädgröpar (i trälådor) utan tillgång till skelettjord vilket gör att de inte har någon möjlighet att utvecklas.
- Dagvatten utnyttjas inte: Ingen möjlighet finns till fördröjning av dagvatten, detta på grund av avsaknad av växtbäddar med skelettjord.
- Otillgängliga entréer: Nästan två tredjedelar av gatans entréer är inte tillgängliga för personer med rörelsesnedsättning pga. trappsteg och sättningar i gångbanan.
- Tillgängligheten till befintliga lastplatser är löst genom ramper från körbanan upp till gångbanan. Om en lastplats ska ändras

eller en ny tillkomma behöver en kantstenssänkning och ramp byggas vilket medför en kostnad och en störning.

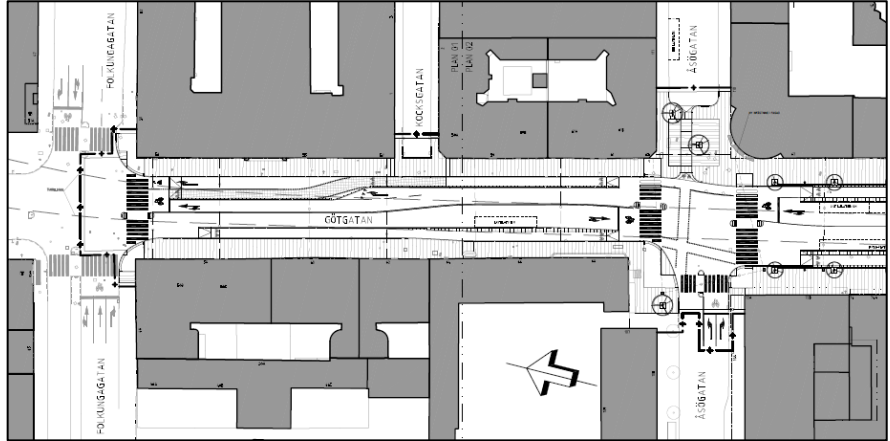


Figur 4. Miljöbild

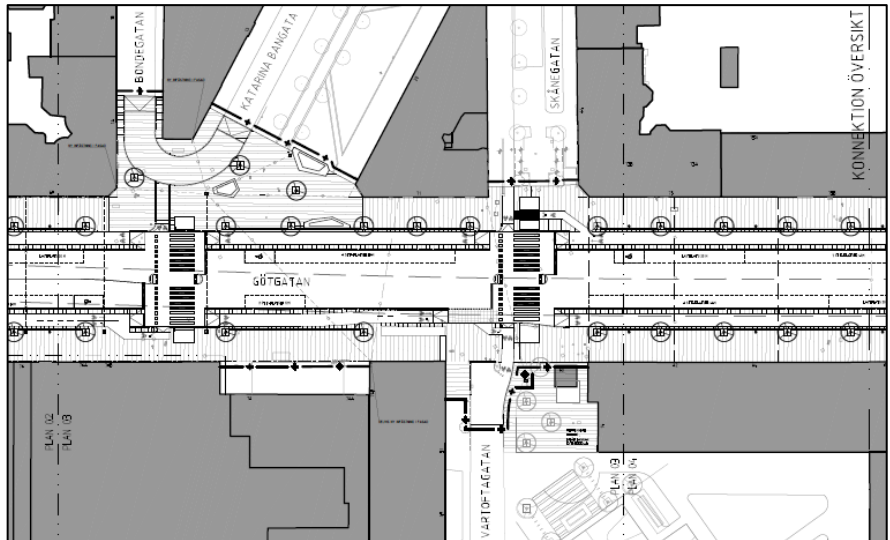
- Avsaknad av vistelseytor: Kopplingar till intilliggande gator och områden är dåligt utvecklade och det saknas attraktiva mötesplatser. Den yta som tidigare var cykelbana och som frigjordes i samband med pilotförsöket kan inte nyttjas som vistelseyta eller gångbana på ett fullvärdigt sätt.

Åtgärdsförslag

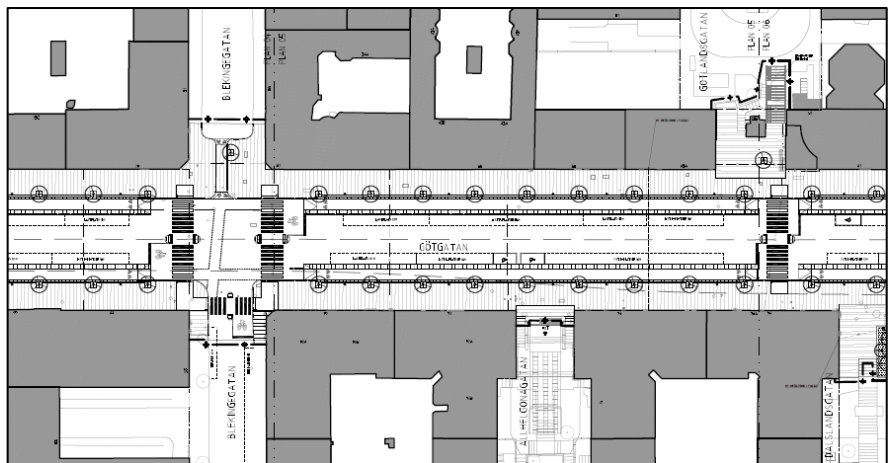
Götgatan föreslås omvandlas från ett utpräglat transportstråk till ett attraktivt, tryggt och välfungerande flanör- och cykelstråk. Goda mötesplatser utvecklas utmed gatan genom att kopplingarna till intilliggande gator förbättras och naturliga platsbildningar skapas. Bedömningen är att cirka tio platser har potential att utvecklas till mer attraktiva mötesplatser och offentliga rum. Åtgärderna bedöms bidra till målen i Strategi för offentliga rum genom att stärka gatans roll som vistelseplats, bidra till ett nätverk av offentliga rum som binder samman stadens olika delar samt höja kvaliteten i de offentliga rummen. I förslaget ingår även att höja kvaliteten på cykelstråket så att det så långt som möjligt motsvarar cykelplanens utformningsstandard.



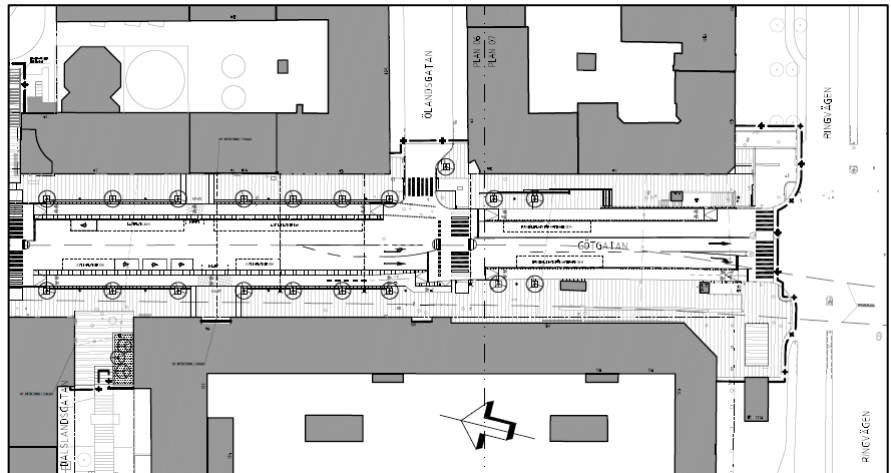
Figur 5. Principutformning Folkungagatan-Åsögatan



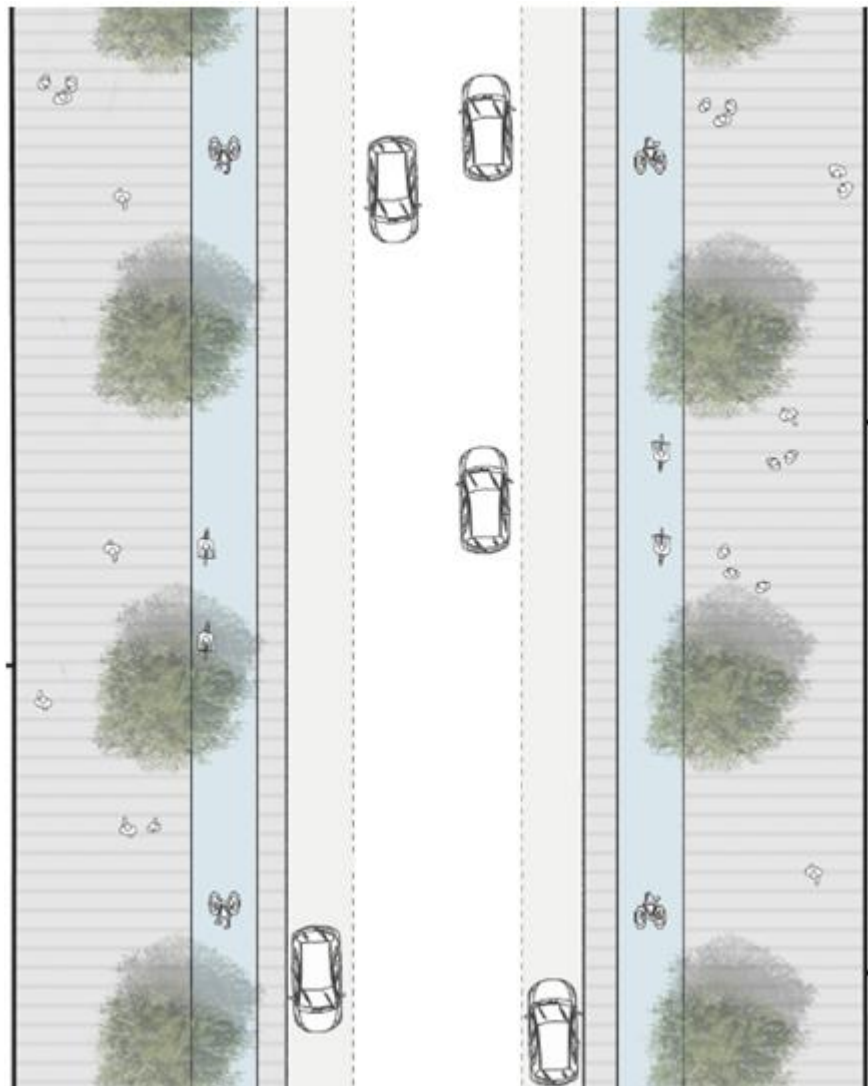
Figur 6. Principutformning, Åsögatan-Blekingegatan



Figur 7. Principutformning, Blekingegatan-Dalslandsgatan



Figur 8. Principutformning, Dalsslandsgatan-Ringvägen



Figur 9. Principförslag

Förslaget innebär ett bilkörfält i vardera riktningen samt en zon med lastplatser och parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning utanför dessa. Detta möjliggör generösa gångbanor och cykelbanor med god säkerhet och komfort. Genom att bredda gångbanorna och höja upp cykelbanorna till samma nivå kommer dessa sammanhängande ytor att dominera visuellt.



Figur 10. Visionsbild, (Illustration: Amanda Wahlén, Sweco Architects)

Nya träd planteras i en sammanhängande skelettjord och samordnas med nya sittplatser och cykelparkering i en möbleringszon. Träden ges en ny placering närmare gatans mitt vilket ytterligare bidrar till att trafikytornas dominans minskar. Träden får också bättre förutsättningar med moderna växtbäddar med möjlighet till lokalt omhändertagande av dagvatten. Gatan förses med ny beläggning (i huvudsak standardbeläggning - betongplattor och asfalt) och ny möblering. Vid behov justeras gatunivåerna och entréerna tillgänglighetsanpassas.



Figur 11. Principsektion

Gångbana och möbleringszon bedöms få en sammanlagd bredd om 6-7 meter på respektive sida. Ambitionen är att cykelbanorna ska uppnå cykelplanens rekommenderade bredd för höga flöden på enkelriktade pendlingsstråk (3,25 meter). Utrymmet för motorfordonstrafiken bedöms bli ca 12 meter. Dagens bredder är ca 5-6 meter gångbana/möbleringszon, 2,3 meter cykelbana och ca 11,4 meter för motorfordonstrafiken.

Ovanstående principsektion kan tillämpas längs större delen av sträckan. Mellan Åsögatan och Folkungagatan är gatusektionen 9 meter smalare, vilket gör att sektionen kommer se annorlunda ut på denna del. En skillnad är att sektionen inte kan inrymma träd och möbleringszon, vilket inte heller finns idag. Det innebär även att det inte finns lika mycket utrymme att fördela mellan alla trafikslag. Cykelbanans bredd på denna del kommer uppnå cykelplanens standard om minst 2,25 men sannolikt inte bredden för höga flöden. Den slutliga utformningen redovisas i samband med genomförandebeslut.

Avvägningar

Markvärme har hittills inte ingått i projektet men kontoret avser utreda förutsättningarna för detta inför genomförandebeslut. Ifall kontoret väljer att föreslå markvärme på hela eller delar av gatan innebär det en ökad investeringsutgift och ökade driftskostnader.

Projektets avgränsning

Projektets utgångspunkt är att det uteslutande är Götgatan som byggs om. Anpassning kommer att behöva ske kortare sträckor mot befintliga tvärgator för att justera kantstenshöjder och ledningar mot Götgatans nya utformning.

Region Stockholms trafikförvaltning har som ambition att även åtgärda tätskikten på tunneln söder och norr om projektgränsen. Detta åtagande ligger utanför projektet och inriktningen är att dessa arbeten sker efter att projektet är genomfört och ska bekostas fullt ut av trafikförvaltningen.

Konsekvenser

Trafik

Människor som går och cyklar bedöms få bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet genom de föreslagna åtgärderna. Åtgärderna bedöms bidra till målet att göra Stockholm till en ledande cykelregion och en ledande fotgängarstad. Den nya gestaltningen inklusive platsbildningar bidrar till ett bättre fungerande stadsrum för vistelse. Ny belysning bedöms leda till ökad trygghet. Nya träd med förutsättningar att växa bidrar till att öka grönvärdet i staden samt möjliggör lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Motorfordonstrafiken bedöms kunna behålla en likvärdig kapacitet och framkomlighet som i nuläget. På de flesta avsnitten av gatan finns det utrymme för kantstensangöring, detta utrymme kan användas för lastplatser och parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning, eller korttidsparkering vilket medger flexibilitet framåt i tiden.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Åtgärderna bidrar också till att barn och personer med funktionshinder får större möjlighet att röra sig på sina egna villkor eftersom bredderna på gång- och cykelytorna kommer att öka.

Konsekvenser under byggtid

Åtgärderna är omfattande och i görs i en komplicerad befintlig stadsmiljö där bl.a. krav på framkomlighet för förbipasserande samt tillgänglighet till fastigheter innebär många byggskenen. Projektet innefattar många olika moment, t.ex. ska tunneln schaktas fram och ett nytt tätskikt ska anläggas, ledningar ska ersättas, kompletteras eller hanteras under byggtiden. Därefter följer gatuarbeten där nya

kantstenar ska sättas, trafiksignalanläggningar, brunnar och skelettjordar anläggas, asfaltering, plattläggning, möblering, trädplantering mm. utföras. Detta samtidigt som gatan ska kunna fungera tillfredsställande. I nuläget planeras Götgatan att under byggtiden delas in i sex delområden, varje delområde planeras att pågå i ca 12 månader. Detta innebär att genomförandetiden för närvarande beräknas till cirka 6 år. Kontoret söker aktivt lösningar så att byggtiden kan kortas. Kontoret avser återkomma med en närmare tidplan i genomförandebeslutet.

Arbetet kommer att uppfattas som störande för boende, besökare, resenärer och näringsidkare. Människor som går eller cyklar kommer få nedsatt framkomlighet, men de kommer kunna passera under hela byggtiden. Tillgänglighet till fastigheter kommer vara möjlig men med vissa inskränkningar under den tid som arbeten sker utanför fastigheten (ca 12 månader). Under projektets hela genomförande blir påverkan på biltrafik omfattande med både enkelriktningar och periodvis totalavstängning av delar av gatan för genomfartstrafik. Kontorets bedömning är att denna påverkan är hanterbar genom att biltrafik kan omfördelas till andra gator och att förutsättningarna på Götgatan leder till förändrade ruttval längre ut i vägnätet. Kontoret avser återkomma till nämnden med fördjupade studier av effekterna för biltrafiken under byggskedet i kommande genomförandebeslut. Kontoret arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar för att minimera påverkan under byggtiden. Enligt nuvarande planering kommer byggperioden pågå mellan åren 2022-2028.

Samverkan och gemensamt genomförande med Region Stockholms trafikförvaltning

Regionens behov av tätskiktsbyte innebär att Götgatan delvis kommer grävas upp. Kontoret anser det därför lämpligt att i samband med detta åtgärda bristerna på Götgatan enligt åtgärdsförslaget för att minimera störningarna och få ett effektivare genomförande.

För att identifiera om och hur de båda projekten kan utföras på bästa sätt har kontoret haft ett nära och gott samarbete med trafikförvaltningen kring de två projekten. Under de senaste åren har kontoret haft kontinuerliga styrgruppsmöten, samordningsmöten och planeringsmöten tillsammans med trafikförvaltningen. Detta i syfte att lösa de övergripande frågorna och kartlägga varandras arbeten.

Trafikförvaltningen och stadens respektive delar har genom kostnads kalkyler bedömts ha ungefär samma ekonomiska omfattning om delarna hade genomförts var för sig. Ett sammanlagt projekt bedöms vara mer effektivt samtidigt som omgivningspåverkan minskas. Genom att utföra projekten tillsammans bedöms den totala byggtiden kunna kortas. Det bedöms även bli samordningsvinster i form av lägre kostnader för t ex organisation, kommunikation och upphandling.

Parterna har därför kommit överens om att båda dessa projekt bör planeras och genomföras som ett gemensamt samverkansprojekt för att minimera både den totala utgiften och störningen för omgivningen.

Inför ett beslut om genomförande kommer det vara mycket viktigt att klargöra ansvar, ekonomiska åtaganden och risker. Staden ska enbart bära sina egna utgifter. Detta ska regleras i ett genomförandavtal mellan parterna. Genomförandavtalet behöver också reglera möjligheten för vardera parten att avbryta sin del av projektet om ett sådant behov uppkommer.

Avtalet blir en bilaga till kommande genomförandebeslut till nämnden. Dåvarande landstingets trafiknämnd har 2017-04-18 beslutat om inriktning för projektet. Trafikkontoret och trafikförvaltningen avser att samordnat ta fram underlag för genomförandebeslut till respektive nämnder.

Tidplan

Nedan visas en preliminär tidsplan för projektet. Vid beslut om inriktning kommer arbetet med utredning och planering att fortsätta. Under våren 2020 planeras förslag till beslut om genomförande med tillhörande avtal att presenteras för nämnden. Trafikförvaltningen har sedan tidigare ett inriktningsbeslut för sitt projekt och planerar inte att gå upp med något reviderat inriktningsbeslut för samverkansprojektet. Trafikförvaltningen kommer att gå upp med genomförandebeslut för sin del av projektet parallellt.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Beslut	IB feb GB jun								
Projektering	X	X							
Upphandling / Uppstart		X							
Produktion			X	X	X	X	X	X	X

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till cirka 14 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 8,5 mnkr som hittills har förbrukats för utredning och projektering samt utgifter för egen personal. Exempel på gjorda utredningar är framtagande av gatuutformning, trafikanalyser, inventeringar, ledningssamordning, kostnadsbedömningar, riskanalys, genomförandeplanering, TA-planer, konstruktionsbedömning, miljöpåverkan, geotekniska utredningar, kommunikation, gestaltning, projektledning. Kommande utgifter avser fördjupade utredningar och projekteringar.

Som beskrivits ovan föreslås projektet utföras i samarbete med trafikförvaltningen. Ett genomförandeavtal som bl.a. reglerar fördelning av utgifter mellan parterna kommer att upprättas. Varje part ska bära utgifterna för sitt eget projekt inklusive eventuella utgiftsökningar. Därför redovisas nedan enbart utgifter avseende stadens projekt.

Trafiknämndens utgift för projektet som helhet uppskattas till ca 330 mnkr. I kalkylen ingår ett indextillägg om 5 procent per år, vilket totalt uppgår till 71 mnkr. Genomförandet planeras ske under perioden 2022-2028. En eventuell försening av projektet skulle innebära att indexpåslaget behöver höjas.

I tabellen nedan redovisas en sammanfattning av projektets utgifter.

Utgifter (i mnkr)	Tidigare nedlagt	Kommande utgifter	Totalt
Utredning & projektering	8,5	20	29
Byggaktörskostnader inkl. byggledning & gemensam org.		40	40
Entreprenad		160	160
Risk och osäkerhet		30	30
Summa exkl. index	8,5	250	259
Index (5%)		71	71
Totalt inkl. index	8,5	321	330

Figur 13. Sammanfattning av projektets utgifter

Kalkylen som ligger till grund för bedömningen av den totala investeringsutgiften är baserad på ett underlag motsvarande systemhandling. Därtill har en tidig produktionsplanering gjorts för att säkerställa genomförbarhet och att tillräcklig höjd tas för dessa delar i kalkylen. Kontoret har i samverkan med trafikförvaltningen

tagit fram kostnader för organisation, kommunikation, trafikanordningar mm, där erfarenheter från andra stora projekt har beaktats. Utöver detta har riskanalys och succesivkalkyl genomförts.

Eventuella inkomster från externa parter ingår inte i den preliminära kalkylen. Kontoret avser att söka statliga medel enligt stadsmiljöavtal för projektet.

Genomförande av projektet är inte inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan, men har i nämndens budgetunderlag redovisats som ett prioriterat projekt utanför ram. Kontoret bedömer dock att det inte kommer vara möjligt att inrymma hela utgiften för projektets genomförande i ramen för den långsiktiga budgeten. Kontoret avser därför att i kommande flerårsprogram söka utökad ram för genomförandet. Projektet beräknas inte innebära några ökade drift- och underhållskostnader.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 18 mnkr från och med år 2028.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 248 mnkr – se bilaga 1.

Risk och osäkerhet

Trafikkontoret och trafikförvaltningen har sedan flera år tillbaka ett mycket gott samarbete inom projektet. Kontoret ser att ett fortsatt gott samarbetsklimat är en viktig framgångsfaktor för projektet. En viktig förutsättning är att det ska finnas en gemensam projektorganisation. Kontoret ser också att en positiv faktor för samarbetet är att partsförhållandet bedöms vara ungefär likvärdigt mellan regionen och staden. Ansvar och organisation blir viktiga frågor att tydliggöra i det kommande genomförandeavtalet, för att underlätta ett bra och effektivt samarbete.

Riskhantering görs kontinuerligt och utvärderas i takt med att frågeställningar besvaras genom delutredningar och undersökningar.

Kontoret har identifierat hantering av befintliga ledningar som en risk som kan påverka tid och kostnad. En kartläggning av ledningsägarnas behov har därför gjorts i syfte att minimera risker vid genomförandet, samt ge ledningsägarna en chans att kunna renovera sina befintliga system för att säkra sitt underhållsbehov de kommande åren när detta tillfälle nu ges.

Projektet innebär samordning med många parter vilket kan påverka när och hur arbeten kan starta. För att skapa goda förutsättningar för att detta ska göras på bästa sätt har projektet tagit höjd för kommunikationsinsatser samt att en centrumsamordnare planeras anlitas under byggskedet. I de förberedande arbetena ingår att genom noggrann produktionsplanering identifiera och minimera så många risker som möjligt. Geoteknik som är sämre än förväntat, förorenade massor i större mängd än förväntat och arkeologi är exempel på risker som kan påverka projektets tid och kostnad. Projektet arbetar för att successivt kunna avskryva eller minimera dessa risker genom ytterligare miljöundersökningar och provtagningar.

Om upphandling sker under en period då marknaden är överhettad riskerar projektet att avbrytas eller upphandlas på nytt. Om projektet tar längre tid eller inte startar i tid ökar investeringsutgiften eftersom fasta utgifter för organisation och indexökning (framtida kostnadsökning) blir högre.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till inriktning och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till inriktning för projekt södra Götgatan och att trafiknämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt södra Götgatan upp till 14 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Slut

Bilagor

1. Nuvärdesberäkning södra Götgatan