

**Handläggare**Erik Hammarström  
08-508 26 025**Till**Trafiknämnden  
2023-10-19

## Gång- och vistelseåtgärder på Norr tullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet *Gångåtgärder på Norrtullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan* upp till 3,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 45 mnkr.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Norrtullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan är en del av ett längre utpekat stråk mellan Hagastaden och Söderstaden i stadens gångplan. Gångbanorna håller relativt låg standard i förhållande till antalet gående, särskilt närmast Odengatan. Det finns också begränsat med plats för vistelse, uteserveringar och annan möblering. Trafikkontoret har genomfört eller planerar att genomföra ett antal projekt för att utveckla gångstråket i anslutning till denna sträcka. Vidare har gatan varit en sommargågata med olika typer av regleringar och gatumöblering inom ramen för

Levande Stockholm vilket visat på en potential för ökad vistelsekvalitet.

Trafikkontoret vill med detta projekt bredda den västra gångbanan på sträckan och anlägga två nya platsbildningar, en närmast Odenplan och en på Sandåsgatan. Lärdomar kring utformningen har dragits från de senaste årens försök med sommargångata på sträckan inom Levande Stockholm. Dessa åtgärder kommer att förbättra förutsättningarna för gående och skapa nya möjligheter för vistelse.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för *Gångåtgärder på Norrtullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan* upp till 3,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 45 mnkr.

## Bakgrund

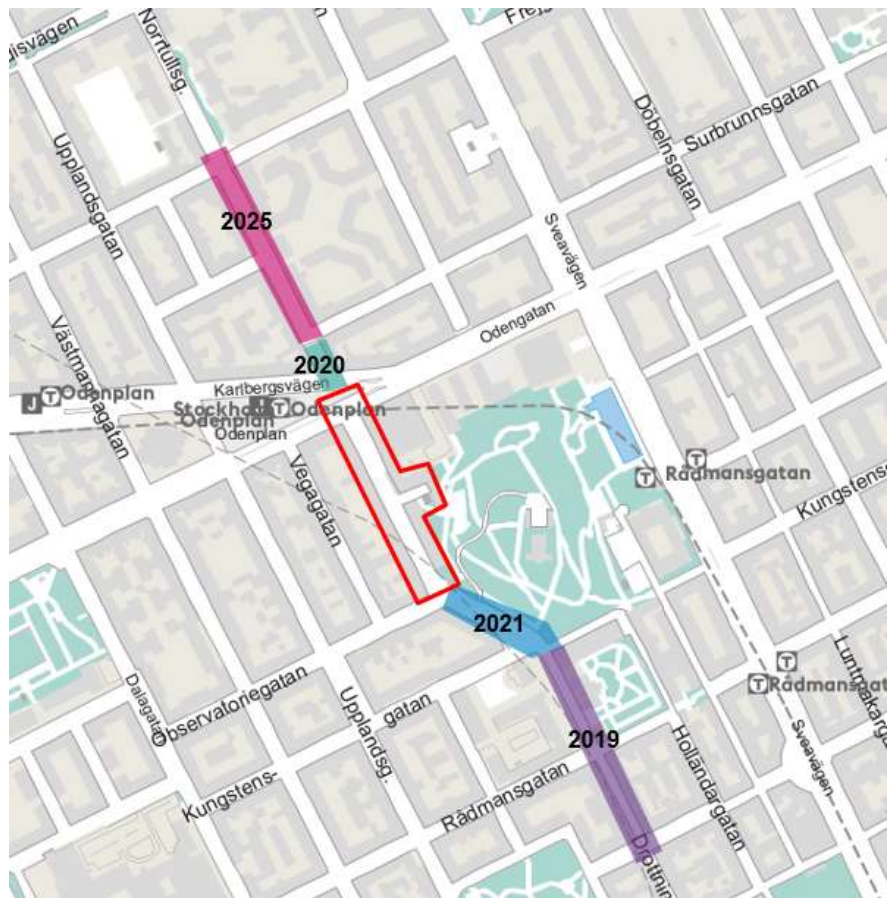


Figur 1. Projektområde markerat i rött.

Norrtullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan är ett strategiskt viktigt stråk för fotgängare som rör sig mellan Odenplan och Drottninggatans gågata. Sträckan är utpekad i stadens gångplan som en del av det övergripande stråket mellan Hagastaden och Söderstaden, trafikkontoret har även utfört ett antal åtgärder i anslutning till projektområdet de senaste åren för att förbättra förutsättningarna för gående (se figur 2). Denna del av

Norrtullsgatan har även testats som sommargågata inom Levande Stockholm under flera år med goda resultat.

Trafikkontoret valde därför att starta upp ett projekt och genomföra en programutredning för att permanent höja standarden för fotgängare och öka vistelsekvaliteterna. Projektet innefattar även Sandåsgatan som är en kort återvändsgata ungefär mitt på sträckan samt den signalreglerade gång- och cykelpassagen över Odengatan.



Figur 2. Genomförda och planerade projekt i närområdet märkta med årtal för färdigställande. Projektområdet markerat i rött.

Kvarteret Spelbomskan 9 och 12 (Läkarhuset) ligger på östra sidan om Norrtullsgatan i korsningen med Odengatan. Tillsammans med fastighetsägarna arbetar Stockholms stad med en ny detaljplan som ska möjliggöra för kontor, hotell, bostäder, handel, service och eventuellt en saluhall. I förslaget till detaljplan efterfrågas ökade ytor för vistelse på Norrtullsgatan framför fastigheten.



*Figur 3. Föreslagen utformning av ny byggnad med utåtriktade verksamheter i bottenplan mot Norrtullsgatan från detaljplanearbetet för Spelbomskan 12 (Läkarhuset).*

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. En dialog har även hållits med Observatorielundens skola och information har delgetts exploateringsprojektet för Läkarhuset (Spelbomskan 12).

## Mål och syfte

Projektets syfte är att bidra till att förbättra det övergripande gångstråket mellan Hagastaden och Söderstaden som pekats ut i stadens gångplan och öka vistelsekvaliteterna på Norrtullsgatan.

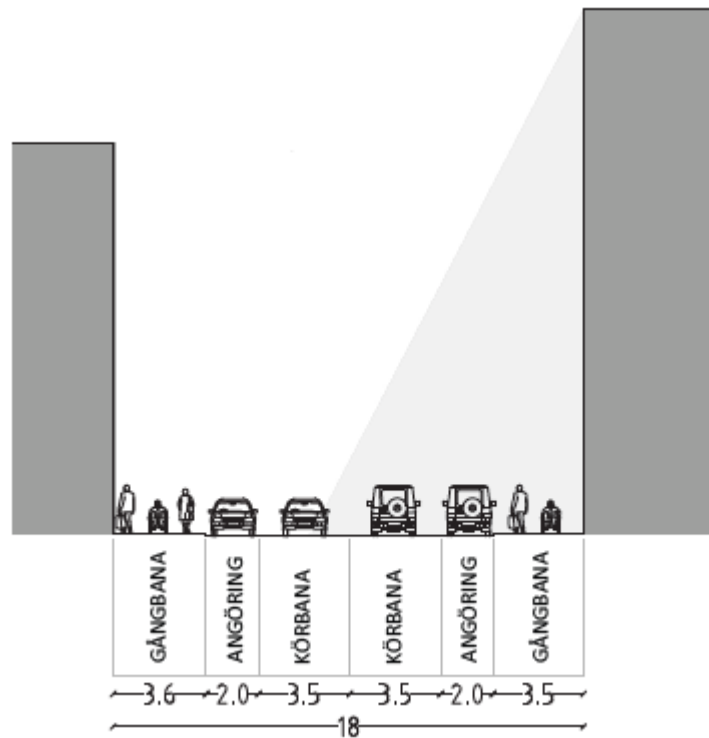
Projektets mål är att:

- Minska trängseln för fotgängare närmast Odenplan
- Öka komforten för fotgängare
- Förbättra förutsättningarna för vistelse och folkliv längs sträckan.
- Öka cyklisternas upplevelse av attraktivitet och prioritering i gaturummet

## Befintlig situation

Norrtullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan är en lokalgata i gatunätet. Varje dag passerar ca 11 500 gående sträckan varav 60 % använder den västra gångbanan. Denna nivå är ungefär densamma som dygnsflödet av gående på Nybrogatans gågatudel. Vidare passerar 700 cyklister och 1500 motorfordon per dygn. Det går inga busslinjer längs sträckan.

På merparten av sträckan är gatusektionen 18 meter bred med parkering/angöring på båda sidor. Det ligger ett flertal mindre uteserveringar på sträckan, särskilt längs gångbanan på den västra sidan. Den östra sidan domineras främst av Studentpalatset vars långa byggnadskropp sluter sig från gångbanan.



Figur 4. Gatusektion på Norrtullsgatan, södra delen.

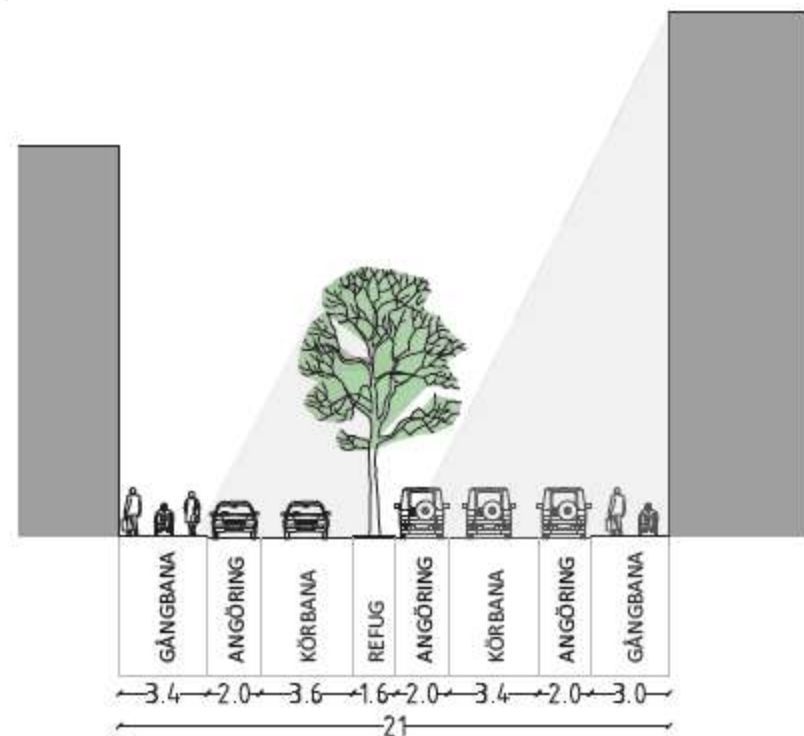
Denna del av Norrtullsgatan är dubbelriktad för fordonstrafiken men motorfordon får inte köra ut mot Odengatan. På grund av detta finns en reglerad vändplats längs norrut. Söder om sträckan ansluter Drottninggatans gågata. Sträckan fyller därmed ingen viktig funktion för genomfartstrafik.





Figur 5. Vy norrut mot Norrtullsgatan från Observatoriegatan.

Längst norrut breddas sektionen till 21 meter med en trädrad mitt i gatan. Träden är bevarandevärda och del av ett försök med olika typer av växtbäddar.



Figur 6. Gatusektion på Norrtullsgatan, norra delen.

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

I stadens cykelplan är sträckan utpekad som ett huvudstråk men saknar idag dedikerad infrastruktur för cykel förutom cykelpassagen

över Odengatan. Cykling sker därmed i blandtrafik. Tillgång till cykelparkering finns längs Studentpalatsets fasad (ca 80 platser) och i höjd med Läkarhuset (10 platser).



*Figur 7. Norrtullsgatans västra gångbana. Vy norrut från korsningen med Sandåsgatan.*

Hastighetsbegränsningen på gatan är 30 km/h men genomförda hastighetsmätningar visar att medelhastigheten ligger på ca 17 km/h. De senaste fem åren har en trafikolycka inträffat på sträckan medan fem olyckor skett vid övergångsstället och cykelpassagen över Odengatan.



*Figur 8. Väntyta för gående och cyklister vid den signalreglerade gång- och cykelpassagen över Odengatan.*

Det finns parkeringsplatser och möjlighet till angöring på båda sidor om gatan. Det finns också en extra parkeringsrad på ena sidan om trädraden längst norrut på sträckan. Beläggningen på parkeringsplatserna är mycket hög (ca 95%). Det finns ett flertal större parkeringsgarage i närområdet.

Inom projektområdet ligger Observatorielundens Skola. De har lokaler med entré mot Sandåsgatan men även verksamhet med entré mot Norrtullsgatans västra gångbana. Sophämtning och enstaka varuleveranser sker från Sandåsgatan men merparten av varuleveranserna sker från baksidan via Gyldéngatan. Skolans läge innebär att skolbarn rör sig både längs och tvärs Norrtullsgatan.





*Figur 9. Skolbarn som korsar Norrtullsgatan mellan Observatorielundens Skolas olika lokaler.*

Norrtullsgatan mellan Odengatan och Sandåsgatan har under flera år varit en sommargågata inom Levande Stockholm. I samband med detta utformades Sandåsgatan och Norrtullsgatan norr om denna som gågator med en yta helt avstängd för fordonstrafik längst norrut på gatans västra sida. Denna yta försågs med sittmöbler och ytterligare växtlighet. Den trafik som fortsatt behövde trafikera sträckan enkelriktades söderut. Söder om Sandåsgatan var Norrtullsgatan fortsatt dubbelriktad. Lärdomar från försöket har inhämtats genom olika former av mätningar och enkätstudier. Majoriteten av de som svarat har varit positiva till försöket, särskilt de utökade ytorna för vistelse och att genomfartstrafiken har begränsats. Däremot efterfrågades större ytor för uteserveringar.



Figur 10. Tillfällig sittmöblering inom Levande Stockholm på Norrtullsgatan närmast Odengatan.

## Åtgärdsförslag

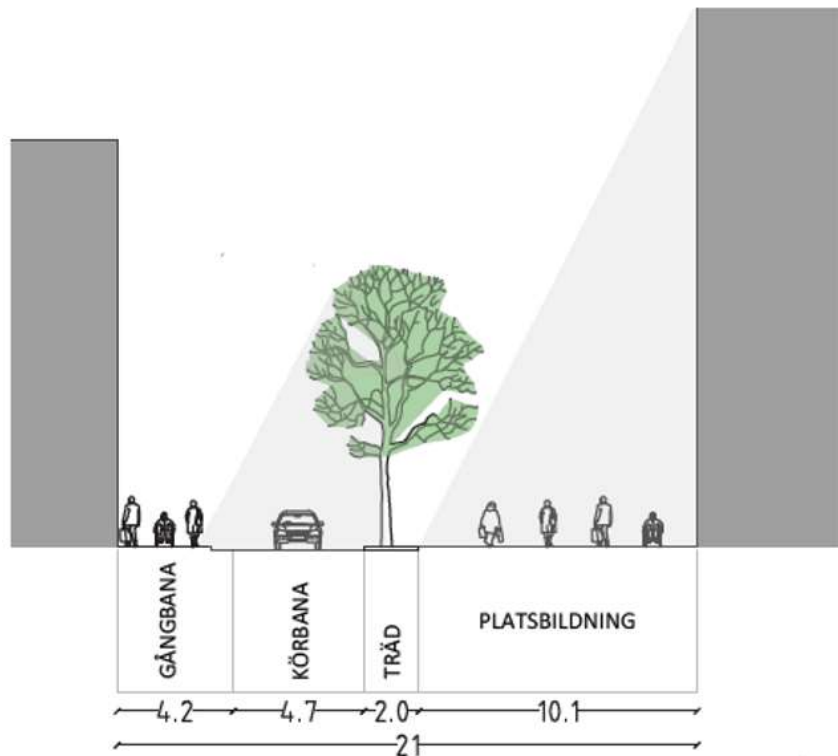
### Studerade alternativ

I programutredningen har tre huvudsakliga alternativ studerats. Dessa redovisas nedan.

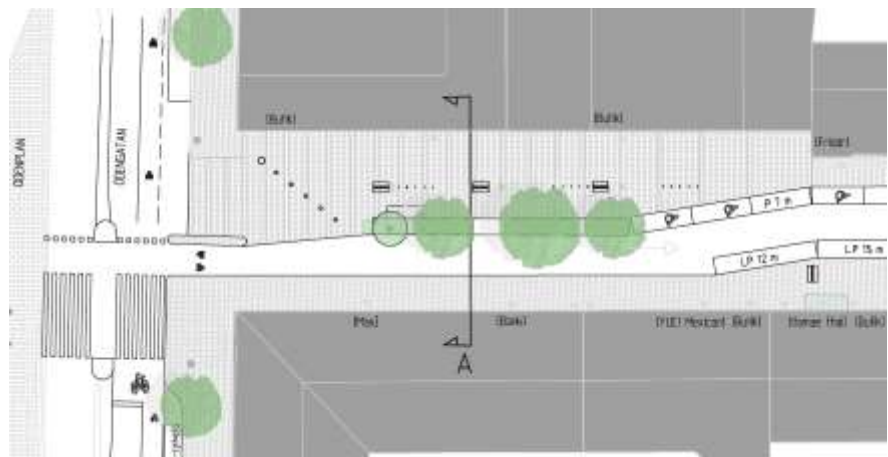
#### Alternativ 1. Breddning av gångbana på västra sidan samt platsbildning

Längst norrut på Norrtullsgatan längs den mittförlagda trädraden kan den västra gångbanan breddas från 3,4 till 4,2 m genom att parkeringen tas bort. På andra sidan trädraden skapas en ny platsbildning som helt fredas från fordonstrafik. Platsen får en enhetlig markbeläggning i samma nivå, ny möblering och ett nytt träd planteras norr om det befintliga som kvarstår. Det signalreglerade övergångsstället och cykelpassagen över Odengatan med tillhörande väntyror breddas genom att kantstenen flyttas ut på

den södra sidan av gatan.



Figur 11. Föreslagen gatusektion på Norrtullsgatan, norra delen. Alternativ 1.



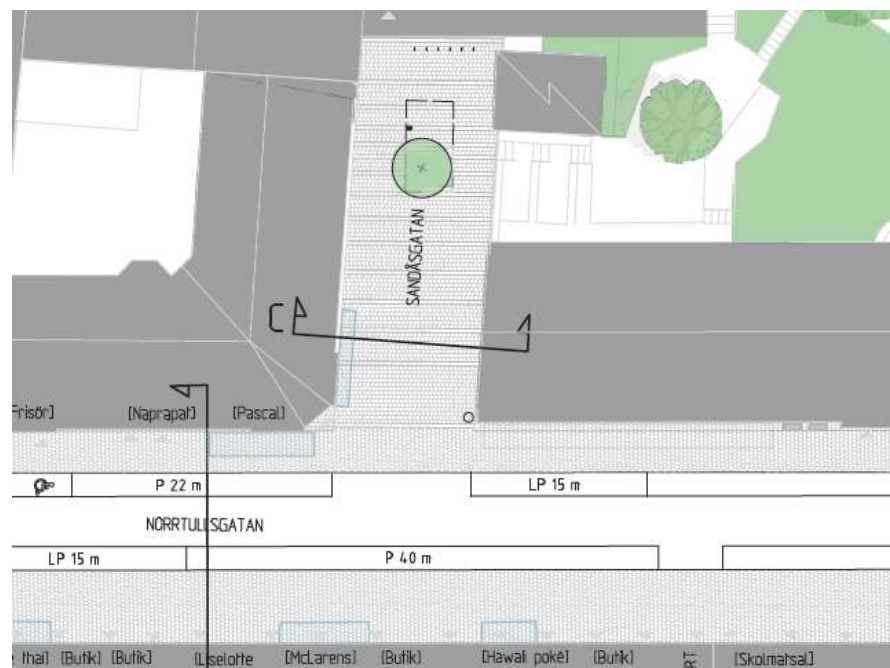
Figur 12. Föreslagen lösning på Norrtullsgatan i plan, norra delen. Alternativ 1.

Cyklister färdas dubbelriktat i körbanan längs hela sträckan.

Söder om platsbildningen där gatusektionen smalnar av breddas gångbanan på Norrtullsgatans västra sida från 3,6 till 6,2 m. Detta ger plats för ny möblering, cykelparkering och plats för uteserveringar i en tänkt möbleringszon närmast körbanan. Gatan enkelriktas söderut för motorfordonstrafiken vilket möjliggör en smalare körbana än idag.



Figur 13. Föreslagen gatusektion på Norrtullsgatan, södra delen. Alternativ 1.

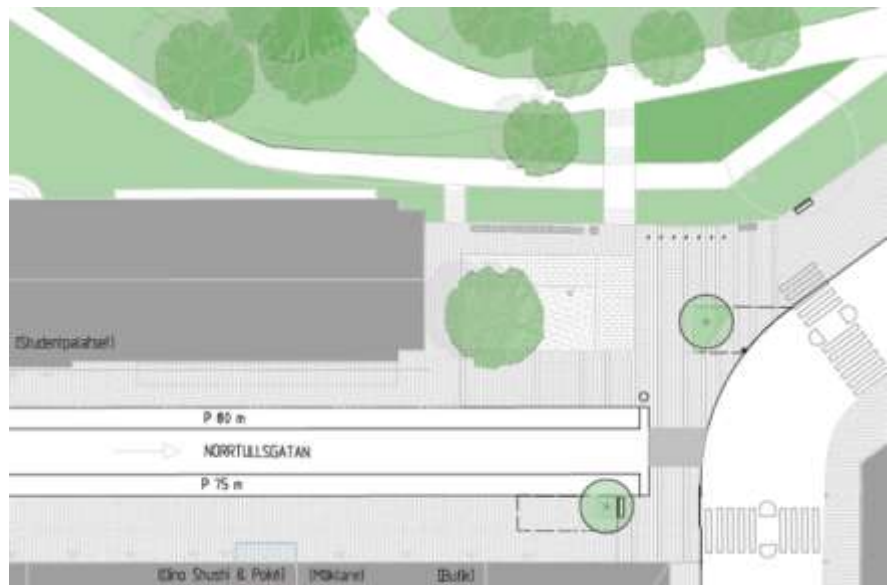


Figur 14. Föreslagen lösning på Norrtullsgatan i plan, mellersta delen. Alternativ 1.

På Sandåsgatan tas befintlig parkering bort och en ny platsbildning skapas genom en enhetlig markbeläggning i samma nivå. Ett nytt träd kan planteras på platsen och plats för ny möblering,

cykelparkering och större uteserveringar skapas. Möbleringen föreslås att få en lekfull karaktär så att platsen kan fungera som en lekgata i anslutning till Observatorielundens Skola. Varuleveranser och sophämtning till skolan kommer att kunna ske från en ny lastplats på Norrtullsgatan i direkt söder om korsningen med Sandåsgatan.

Totalt måste 13 parkeringsplatser längs sträckan tas bort för att kunna utföra den föreslagna lösningen.



Figur 15. Föreslagen lösning på Norrtullsgatan i plan, södra delen. Alternativ 1.

Längst söderut i anslutning till Observatoriegatan föreslår projektet två nya träd. En genomgående gångbana över Norrtullsgatan intill korsningen gör det lätt för fotgängare som ska till och från Drottninggatan att välja sida och skapar en tydlig entré till sträckan.

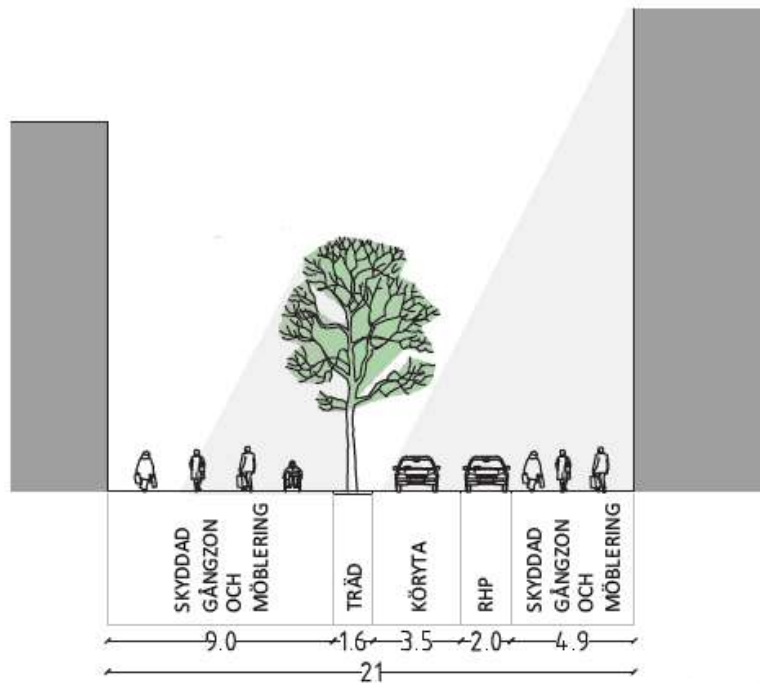
För detaljerad illustration över lösningen längs hela sträckan i plan se bilaga 1.

## Alternativ 2. Gågata

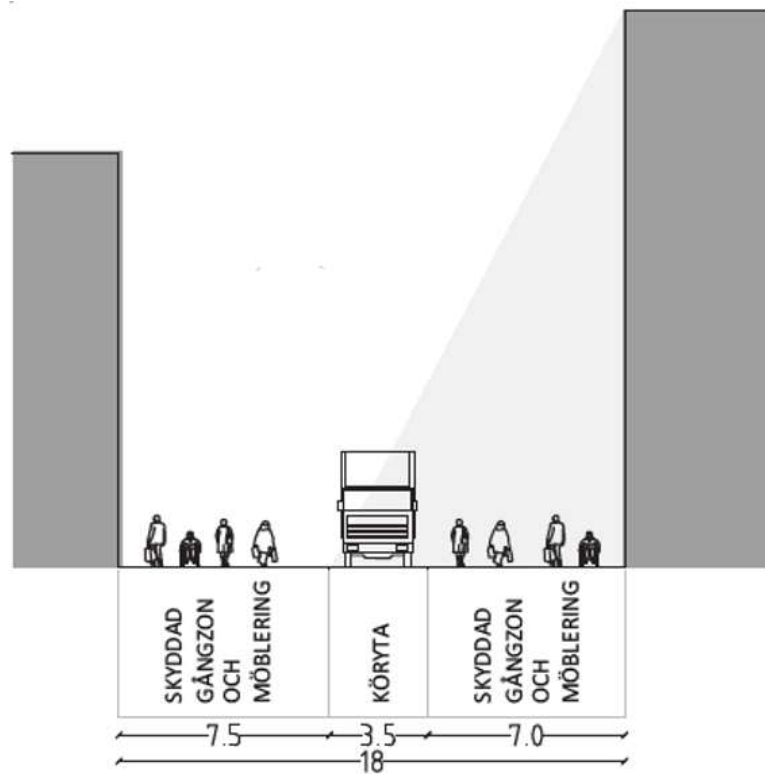
Genom att ta bort all parkering undantaget platser för rörelsehindrade och förbjuda genomfartstrafik på Norrtullsgatan mellan Odengatan och Observatoriegatan kan en ny gågata skapas längs sträckan. Gatan får en ny enhetlig markbeläggning i samma nivå. Samma lösning används på Sandåsgatan. Ny möblering som exempelvis sittmöbler eller cykelparkering kan placeras längs hela sträckan. En tänkt köryta för varuleveranser m.m. lämnas i mitten av Norrtullsgatan genom att denna fredas från möblering. Gångzoner skyddade från övrig trafik skapas längs fasaderna för att underlätta för personer med exempelvis synnedsättning.



Regleringen innebär att all trafik inklusive cykel måste färdas i gångfart.



Figur 16. Föreslagen gatusektion på Norrtullsgatan, norra delen. Alternativ 2.



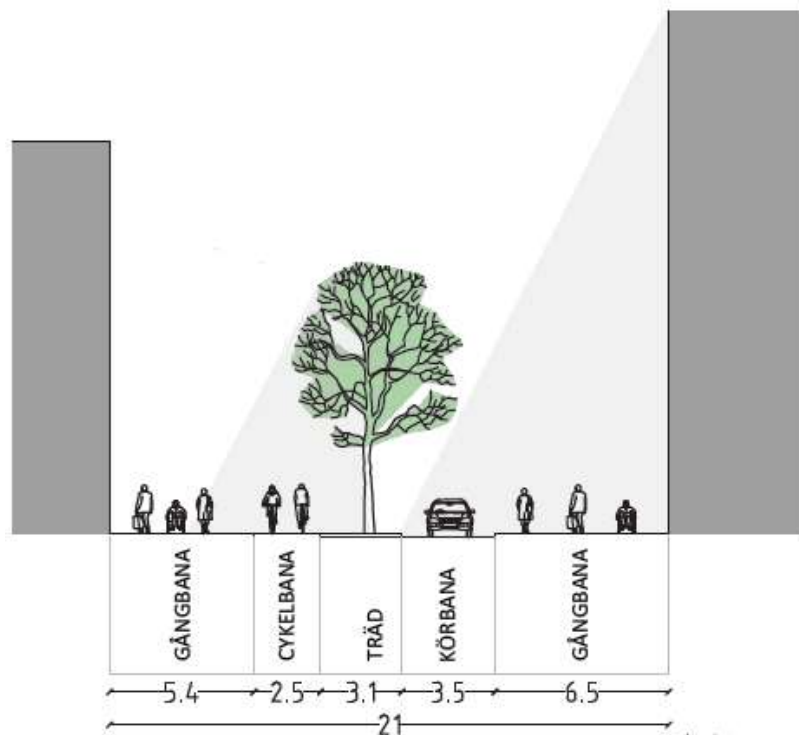
Figur 17. Föreslagen sektion på Norrtullsgatan, södra delen. Alternativ 2.

Kontoret föreslår samma lägen för ny trädplantering som i alternativ 1 och 3.

För detaljerad illustration över lösningen längs hela sträckan i plan se bilaga 2.

### Alternativ 3. Breddning av gångbana på västra sidan och ny cykelbana

I detta alternativ breddas gångbanan längs Norrtullsgatan västra sida längs hela sträckan från ca 3,5 till 5,4 m. Vidare kan en dubbelriktad cykelbana om 2,5 m anläggas intill den breddade gångbanan. För att få plats med åtgärderna behöver all parkering och angöring på den östra sidan av Norrtullsgatan tas bort (39 parkeringsplatser).

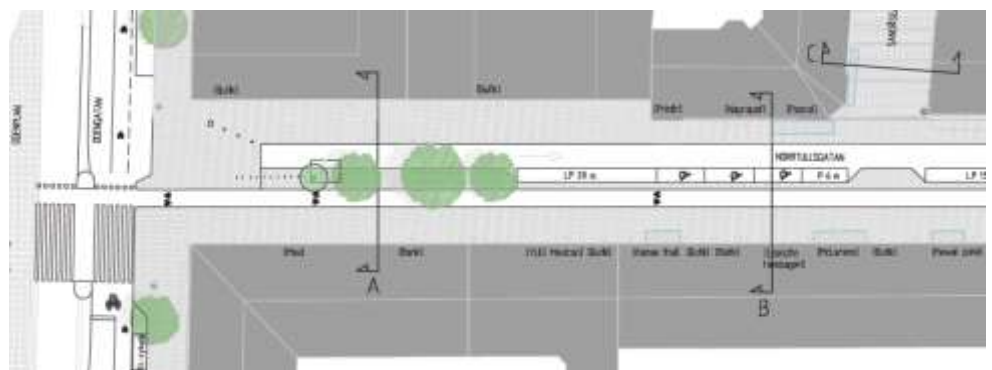


Figur 18. Föreslagen sektion på Norrtullsgatan, norra delen. Alternativ 3.



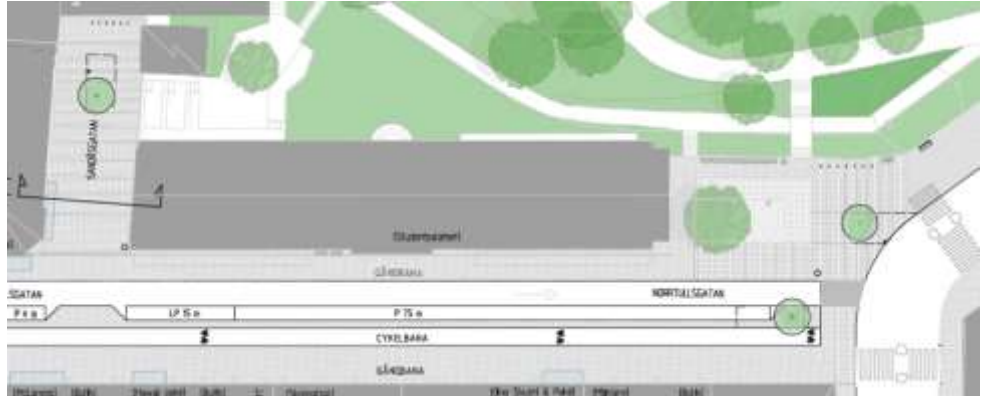
Figur 19. Föreslagen sektion på Norrtullsgatan, södra delen. Alternativ 3.

Gångbanan på Norrtullsgatans östra sida längst norrut kan breddas från 3 till 6,5 m. Det finns dock inte yta till en platsbildning i detta läge likt alternativ 1 i och med att körbanan behöver placeras på denna sida om trädraden när cykelbanan tillkommer på västra sidan.



Figur 20. Föreslagen lösning på Norrtullsgatan i plan, norra delen. Alternativ 3.

Sandåsgatan utformas som en platsbildning med enhetlig beläggning i samma nivå precis som i alternativ 1 och 2. Även entrén till sträckan mot korsningen med Observatoriegatan kan få en motsvarande utformning som alternativ 1. Kontoret föreslår samma lägen för ny trädplantering som i alternativ 1 och 2.



Figur 21. Föreslagen lösning på Norrtullsgatan i plan, södra delen. Alternativ 3.

För detaljerad illustration över lösningen längs hela sträckan i plan se bilaga 3.

### Avvägningar och konsekvenser

Alternativ 1 med breddad gångbana på västra sidan bedöms öka framkomligheten för gående genom den breddade gångbanan och utökade gång- och väntytor intill övergångsstället över Odengatan. Framkomligheten för cyklister bedöms öka marginellt genom att flödet av motorfordon kommer att minska kraftigt när gatan enkelriktas söderut. Framkomligheten för motorfordon påverkas negativt lokalt men merparten av trafiken som ska norrut kan istället välja den närliggande parallellgatan Upplandsgatan.

Gågatulösningen i alternativ 2 ökar framkomligheten för gående när dessa kan ta hela gatans bredd i anspråk och övriga trafikanter måste färdas i gångfart. Cyklister får därmed en lägre framkomlighet och för motorfordon försvinner möjligheten till genomfart helt.

Alternativ 3 med breddad gångbana och en ny dubbelriktad cykelbana på västra sidan ger en god framkomlighet för både fotgängare och cyklister. Effekten för motorfordonstrafiken blir motsvarande alternativ 1.

Samtliga alternativ bedöms vara positiva för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom att en del av motorfordonstrafiken försvinner och entréerna till sträckan får hastighetsdämpande åtgärder. Alternativ 3 ger en något bättre trafiksäkerhet men framför allt större trygghet för cyklister genom den helt separerade cykelbanan längs hela sträckan.

Vad gäller vistelse och gestaltning ger alternativ 2 med gågatulösningen bäst förutsättningar att skapa en attraktiv miljö. Däremot bedömer kontoret att det kommer att vara svårt att aktivera hela sträckan och få fotgängare att röra sig över hela ytan på grund

av Studentpalatset långa huskropp med endast en entré. Alternativ 1 får stora positiva effekter genom de två nya platsbildningarna. Särskilt ytan framför Läkarhuset längst norrut bedöms ha goda förutsättningar att bli en populär mötesplats genom sitt relativt goda solläge, den planerade förändringen av verksamheterna i Läkarhuset och närheten till Odenplan. I alternativ 3 innebär den separerade cykelbanan att ytan för gående framför Läkarhuset minskar jämfört med alternativ 1 och istället kommer att uppfattas som en extra bred gångbana. Alternativ 1 och 2 ger bäst förutsättningar för nya uteserveringar. Den föreslagna platsbildningen på Sandåsgatan som finns med i samtliga alternativ kommer att få positiva effekt på hur gatan upplevs och kan genom sin närhet till Observatorielundens Skola bli en plats som även barn kan använda. Möjligheten till nya och större uteserveringar är bäst i alternativ 1 och 2. Samtliga alternativ medger plantering av flera nya träd vilket inverkar positivt på sträckans gestaltning.

I samtliga alternativ innebär utformningen att parkeringsplatser försvinner. I alternativ 1 tas 13 platser bort men genom att möjligheten att angöra på båda sidor av gatan kvarstår blir funktionen likvärdig med idag. Genom regleringen av gågata i alternativ 2 försvinner samtliga parkeringsplatser (undantaget parkering för rörelsehindrade). Detta får en positiv inverkan för möjligheten att angöra eftersom det kommer att gå lätt att hitta en plats att stanna tillfälligt för de med målpunkt på gatan. I och med att det är väldigt hög beläggning på gatuparkeringen i området kommer det däremot att vara svårt för boende att hitta alternativa platser. I alternativ 3 med den separerade cykelbanan försvinner all angöring på Norrtullsgatans östra sida vilket gör det svårare att nå entréer och målpunkter på denna sida av gatan. Användarna av de 39 parkeringsplatser som försvinner i detta alternativ kommer att ha svårt att hitta andra platser på gatumark i närområdet.

Projektet tar hänsyn till målen från *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* genom att de breddade gångytorna i samtliga alternativ medger möbleringszoner att de naturliga ledstråken längs fasad kan hållas fria. Vidare kommer den utökade väntyten och tydliga separeringen vid övergångsstället över Odengatan tillsammans med en kortare passage göra att det blir en enklare miljö att orientera sig i. Alternativ 2 med den separerade cykelbanan innebär en sämre tillgänglighet för exempelvis färdtjänst än idag genom att angöringen försvinner på den östra sidan av gatan samtidigt som gående från parkerade bilar på den västra sidan måste korsa cykeltrafiken.



Trafikkontoret bedömer att alternativ 1 med den breddade gångbanan på västra sidan om Norrtullsgatan ger störst positiva effekter sammantaget. Gågatulösningen i alternativ 2 ger stora positiva effekter för gående men kontoret gör avvägningen att de negativa konsekvenserna för övriga trafikslag samt för närboendes möjlighet att hitta parkering överväger. Vidare har den södra delen av Norrtullsgatan inte förutsättningar att fungera väl som gågata på grund av bristen av målpunkter på gatans östra sida. Alternativ 3 med den separerade cykelbanan får störst positiva effekter för cyklister i alla åldrar men skapar sämre förutsättningar för vistelse i och med att platsbildningen närmast Odengatan utgår i detta förslag.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
<b>Framkomlighet gång</b> Ökad framkomlighet genom minskad trängsel och ökad komfort	++	+++	++
<b>Upplevelse och vistelse</b> Förbättrade vistelsevården i form av platsbildningar	++	+++	+
<b>Trygghet</b> Ökad trygghet genom mer befolkad gatunum	++	++	++
<b>Trafiksäkerhet och säkra skolvägar</b> Ökad trafiksäkerhet och möjligheten att på ett säkert sätt ta sig till skolan och mellan skolans lokaler	++	+++	+++
<b>Framkomlighet cykel</b> Möjlighet att kunna cykla i normal hastighet	++	+	+++
<b>Framkomlighet motorfordon</b> Möjlighet att ta sig fram med motorfordon	++	+	++
<b>Parkering motorfordon</b> Bedömning av hur mycket parkering som kan behövas	+++	+	++
<b>Angöring</b> Möjlighet att angöra lokaler och bostäder	++	+++	+
<b>Flexibilitet</b> Möjligheten att bygga om gatan med ny utformning	+++	+	++
<b>Total sammanvägning</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>18</b>

Figur 22. Tabell med jämförelse av konsekvenser för olika parametrar. Ju fler plustecken desto bättre resultat.

## Förslag till inriktning

Trafikkontoret föreslår att alternativ 1 med breddad gångbana längs Norrtullsgatans västra sida samt nya platsbildningar på Sandåsgatan samt längst norrut närmast Odengatan.



*Figur 23. Perspektiv över föreslagen platsbildning på Norrtullsgatan. Vy söderut från Odengatan.*

Lösningen bedöms uppnå samtliga projektmål. I det fortsatta arbetet kommer stor vikt att läggas på att utforma körbanan som cyklister fortsatt delar med motorfordon på ett sådant sätt att den känns inbjudande och trygg att cykla på.



*Figur 24. Perspektiv över föreslagen platsbildning på Sandåsgatan. Vy österut från Norrtullsgatan.*

Vidare kommer gestaltningen av de två platsbildningarna att vara en viktig faktor för hur dessa kommer att användas och upplevas av fotgängare. Vad gäller denna fråga kommer projektet fortsatt att ha en nära dialog med Levande Stockholm som testar olika former av möblering på dessa ytor som en sommargåata i linje med förslaget i detta beslut. Markbeläggning och möblering på platsbildningarna kommer att studeras närmare under systemhandlingsskedet. I

kalkylen som ligger till grund för detta beslut har trafikkontoret tagit höjd för en motsvarande utformning och möblering som den nybyggda torgytan på Norrtullsgatan direkt norr om Odenplan. Denna består av betongplattor med infällda band av granit.



*Figur 25. Perspektiv över breddad gångbana på Norrtullsgatan. Vy norrut från Observatoriegatan.*

## Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Efter inriktningsbeslut hösten 2023 kan projektering av systemhandling utföras under 2023-2024. Genomförandebeslut planeras till hösten 2024. Efter det följer framtagande av förfrågningsunderlag. Målsättningen är att upphandling av entreprenör kan ske under våren 2025. Bedömd byggstart är sommaren 2025 med färdigställande våren 2026.

	2023	2024	2025	2026
Inriktningsbeslut	X			
Systemhandling	X	X		
Genomförandebeslut		X		
Projektering		X	X	
Upphandling			X	
Entreprenad			X	X

## Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3,5 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 0,9 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter avser bl.a. systemhandling, detaljprojektering, och intern tid.

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 45 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för gång. Kontoret har tagit höjd för ökade indexpåslag i kalkylen till följd av ett senarelagd genomförande om projektet inte kan utföras enligt föreslagen tidplan på grund av begränsat budgetutrymme.

På grund av borttagning av 13 p-platser kommer parkeringsintäkter minska med cirka 0,5 mnkr kr årligen.

## Driftkostnader

Projektet kommer att medföra att gångbaneytorna ökar jämfört med dagens situation. Driftkostnaderna väntas öka något då större gångbaneytor medför ökade kostnader för barmarksrenhållning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,2 mnkr från och med år 2027.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,2 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

## Risk/Osäkerhet

En riskanalys har genomförts för att identifiera och hantera projektets risker.

Det finns en risk för brister i samordningen av genomförandet med exploateringsprojekt på fastigheten Spelbomskan 12 som kan leda till förseningar i färdigställande av ytan närmast Norrtullsgatan 8.

Projektet innehåller stenmaterial som riskerar att innebära lång leveranstid och därmed försena projektet. För att minska denna risk bör upphandling ske i god tid före entreprenadstart.

Det finns alltid en risk att anbud som kommer in är höga på grund av marknadsläget. Riskerna är inte projektspecifika, men kan minskas

genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

En annan risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad tillgänglighet till fastigheterna samt minskad möjlighet för uteserveringar. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande. I projekteringsskedet kommer kontoret därför att ta fram en produktionsplan för att noggrant analysera trafiksäkerhetsaspekter och påverkan på trafiken under byggtiden. Fler detaljer redovisas till genomförandebeslutet.

Trafikkontoret har tagit höjd för ovan nämnda risker i kalkylen.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Illustrationsplan för lösning i alternativ 1.
2. Illustrationsplan för lösning i alternativ 2.
3. Illustrationsplan för lösning i alternativ 3.