

HandläggareKristofer Tengliden
08-508 26 374**Till**Trafiknämnden
2023-10-19

Omgestaltning av Tegelbacken. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Tegelbacken och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt bilaga 2.
2. Trafiknämnden anmäler beslutet till norra innerstadens stadsdelsnämnd.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
4. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef**Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 374
Växel 08-508 27 200
kristofer.tengliden@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

I dagsläget kännetecknas området vid Tegelbacken av breda gator som dominerar stadsbilden och gör platsen svår använd för fotgängare. Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av stadsplaneringen på 1960- och 1970-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken. Sedan dess har biltrafiken minskat i City

och staden vill göra mer plats för människor. Genom att komprimera och minimera befintliga trafikytor till förmån för vistelseytor och stråk för fotgängare och cyklister, skapas nya offentliga platser med vyer mot Gamla Stan, Riddarfjärden och Stadshuset.

Projektet innebär att helt nya offentliga rum skapas mitt i staden - två grönskande parktorg, en upprustad kaj och nya sittplatser i ett attraktivt läge vid vattnet.

Introduktion till projektet

Bakgrund

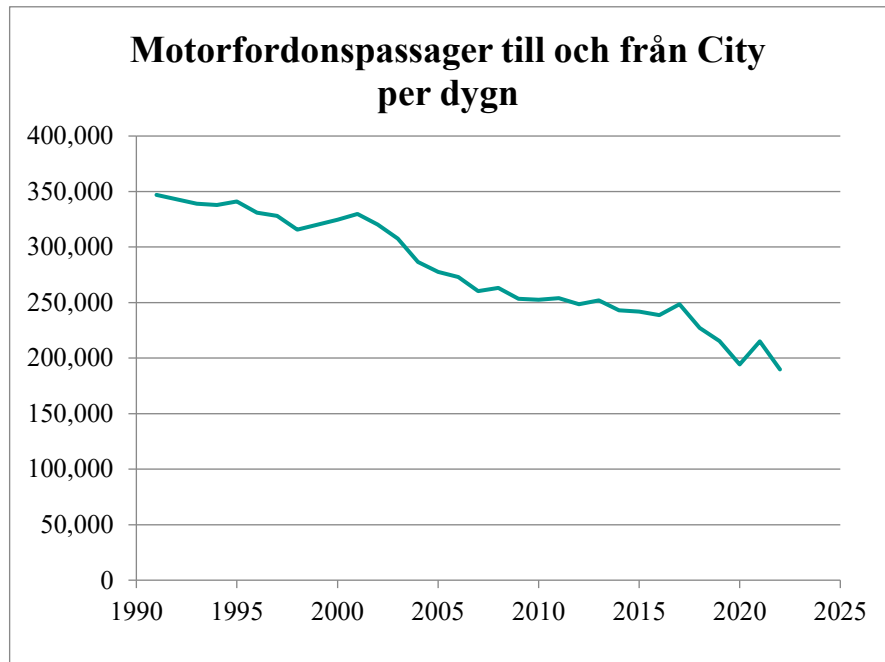
Tegelbacken hade för länge sedan en viktig hamnfunktion för lossning av livsmedel och byggnadsmaterial. Sedan slutet av 1800-talet, i och med byggandet av Vasabron och Centralstationen, har platsen främst fungerat som en trafiknod. Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av stadsplaneringen på 1960- och 1970-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken, med bland annat byggandet av Centralbron.

Under framtagandet av Program för City genomfördes 2017 ett samråd med stockholmarna där de gavs möjlighet att ange vilken plats de upplevde som den bästa respektive sämsta i City. Den plats som flest tyckte var den bästa var Kungsträdgården och den som ansågs som den sämsta var Tegelbacken.



Figur 1. Grön = "bästa platsen", röd = "sämsta platsen".

Sedan 1991 har biltrafiken till och från City minskat med cirka 45 %, vilket har skapat en möjlighet att omvandla trafikytor mitt i staden till grönskande platser för vistelse.



Figur 2: Motorfordonstrafikens utveckling i City 1991-2022

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projekt Tegelbacken 25 augusti 2022.

Mål och syfte

Projektets mål är att:

- Tillskapa nya gröna offentliga rum vid Tegelbacken, med attraktiva vistelseytor, bekväma sittplatser och plats för uteserveringar.
- Göra det enkelt och tryggt att gå och vistas vid Tegelbacken.
- Förbättra kopplingen mellan cykelbanorna på Vasagatan och cykelbanan mellan Vasabron och Stadshusbron. Cykelbanor planeras enligt riktlinjerna i stadens cykelplan.
- Upprätthålla framkomligheten för stomlinje 3.

Projektet syftar till att:

- Stärka Citys attraktivitet genom att tillföra grönska och plats för vistelse och evenemang vid en av stadens mest centrala platser.
- Göra det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Tegelbacken.

Projektet bidrar till måluppfyllelsen av flera av stadens styrdokument: Vision för City 2030 och Vision 2040 (till exempel *trygg och tillgänglig stad, miljöanpassade transporter, fotgängarstad, utbyggt regionalt cykelvägnät, naturen integreras i staden, biologisk mångfald*), Miljöprogram och klimathandlingsplan (till exempel *stärkt förmåga att hantera effekter av skyfall och*

värmebölja, åtgärder för biologisk mångfald, förbättrad vattenkvalitet), Framkomlighetsstrategin (exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik ska ges mer utrymme för att förbättra framkomligheten, förbättrade gångmöjligheter och vistelsekvaliteter), Program för City (attraktivt promenadstråk längs vattnet, aktiviteter och evenemang), och Kajstrategi för Stockholm stad (fler sittplatser, trygghetsåtgärder).

Projektet bidrar också till måluppfyllelsen av stadens budget för 2023 gällande bland annat om att stadens kajer ska utvecklas till populära promenadstråk, skyfallsåtgärder, stärkt biologisk mångfald, motverkande av värmeöar och trygghetsinvesteringar.

Befintlig situation

Tegelbacken är en av stadens viktiga knutpunkter och sammanlänkar Kungsholmen, Norrmalm och Gamla Stan. Tegelbacken avgränsas av Centralpalatset i öster, hotell Sheraton och kv. Snäckan 8 i norr, Centralbron i väster och Norrström i söder. I projektområdet ingår även Rödbodtorget samt anslutningarna mot Fredsgatan och Jakobsgatan.



Figur 3. Projektområde

Området fick sin nuvarande utformning 1967 i samband med byggandet av Centralbron, och var ett resultat av den dåvarande stadsplaneringen när staden gjorde plats för den ökande biltrafiken. Sedan dess har vissa justeringar gjorts för att förbättra för gång- och cykeltrafiken, men det finns alltså stora brister främst för gångtrafiken när det gäller tillgänglighet, framkomlighet, orienterbarhet och trygghet.



Figur 4. Flygbild maj 2019

Centralpalatset, mellan Tegelbacken och Rödbodtorget, ligger som i en rondell som biltrafiken kör runt. Rödbodtorget är idag inte ett torg utan en gata med bred körbana.



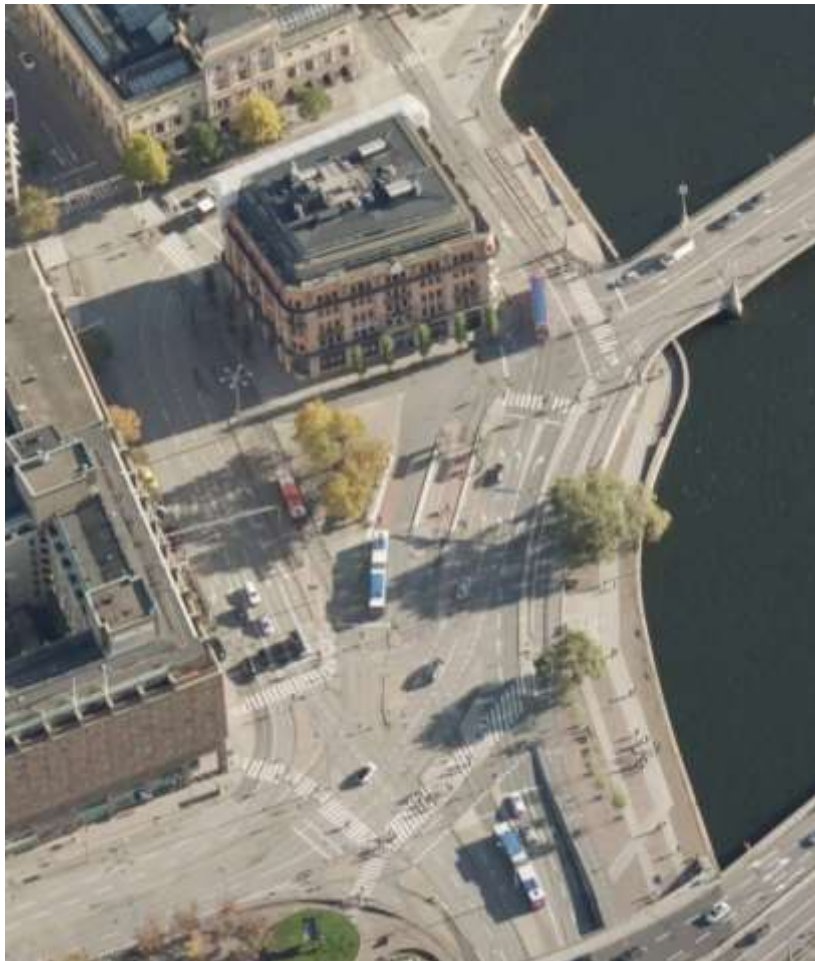
Figur 5. Rödbodtorget och Centralpalatset

Utmed kajen Klara Mälarstrand finns gång- och cykelstråk som kopplar till Vasagatan i norr, Fredsgatan i öster, Gamla Stan i söder och Kungsholmen i väster. Kajen har under 2022 och 2023 varit så kallad sommarplats, med tillfällig möblering i form av sittplatser och blommor, vilket har ökat användandet av platsen när fler stannar till. Under hösten 2022 byggdes också en brygga längs vattnet som har blivit en välanvänd sittplats. Det är ont om gröna vistelsezoner i närområdet; inom 500 meters radie är den enda gröna platsen Rosenbadsparken.



Figur 6. Klara Mälarsestrand i juni 2022

Mitt på Tegelbacken finns två busshållplatser. Busstrafiken har en egen gata genom Tegelbacken och slipper runda Centralpalatset, men en konsekvens av hållplatsernas placering är att det är komplicerat att ta sig till och från dem som gående.



Figur 7. Flygbild oktober 2017

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft dialog med norra innerstadens stadsdelsförvaltning, kulturförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikförvaltningen samt fastighetsägare/tomträtthavare och näringsidkare vid Tegelbacken. Stadsmuseet och Skönhetsrådet har informerats. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2023-09-15.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

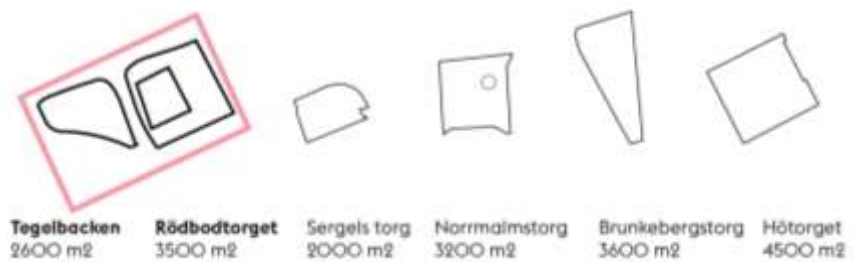
Trafik

Förslaget bygger på att Tegelbacken får en ändrad gatustruktur, med två T-korsningar istället för att leda biltrafiken runt Centralpalatset och busstrafiken diagonalt genom Tegelbacken.



Figur 8. Situationsplan ny utformning

En ny gata anläggs mellan Vasabron och en ny korsning nordväst om Centralpalatset. Gatan söder om Sheraton och Snäckan 8 dubbelriktas och ansluter till Vasagatan i en ombyggd korsning. Detta gör att två större torgbildningar skapas – en vid Tegelbacken och en vid Rödbodtorget.



Figur 9. Skalj jämförelse av offentliga platser i City

De två hållplatserna, som idag ligger mitt på Tegelbacken, blir vanliga kantstenshållplatser som är lätta att nå för resenärerna. Kollektivtrafikkörfältet från Kungsholmen förlängs så att det börjar redan vid hållplatsen vid Stadshuset och löper ända fram till korsningen med Vasagatan.

Gatustrukturen blir tydligare med vanliga gator och korsningar vilket innebär att det som trafikant blir lätt att orientera sig. Gångtrafiken, som idag har de sämsta förutsättningarna, får gena stråk och det blir enkelt att ta sig fram. Cykelbanan mellan Vasabron och Vasagatan breddas, och cykelbanans anslutning till Vasagatan får cykelpassager på korsningens båda sidor. Biltrafiken får ett nytt vänstersvängfält från Kungsholmen mot Vasagatan, vilket ger kortare resväg. Leveranser och andra tillåtna fordon till Fredsgatan kör längs västra kanten av Rödbodtorget, intill Centralpalatset.

Tegelbacken

Tegelbacken omvandlas från trafikplats till ett grönt stadsrum för vistelse där vyerna mot vattnet och Stadshuset i väster lyfts fram.

Platsens befintliga lindar kompletteras med nya trädrader och häckar som skärmar mot omkringliggande gator och ramar in en öppen gräsyta som vänder sig mot vattnet i söder. Den öppna gräsytan inbjuder till vila och lek och omgivande stenmjölsytor ger plats för promenad, sittmöjligheter och lekfulla inslag.

En ny kiosk planeras på Tegelbacken för att öka vistelsekvaliteterna och bidra till att platsen känns trygg och välkomnande. Kiosken ges en gestaltning med förankring i omkringliggande byggnader. Tillsammans med en uteservering berikar den platsen med ytterligare folkliv.

Gräsytan kantas inåt av praktfulla planteringar som utgör ett blickfång i parken. Mot vattnet ger den förhöjda gräsytan en lång kant mot söder som är möjlig att sitta på.



Figur 10. Vy från Tegelbacken mot Stadshuset

Den nya grönskan som tillförs Tegelbacken förbättrar platsens lokalklimat genom att bidra med skugga och vindskydd. Den bidrar även med genomsläppliga ytor för att ta hand om dagvatten och främjar pollinatörer.



Figur 11. Vy från Vasabron mot Tegelbacken

Ytorna runt parken är hårdgjorda och belagda med betongplattor och granit och knyter samman Tegelbacken med kajen och Rödbodtorget.

Kajen Klara Mälärstrand

Mot söder avgränsas Tegelbackens parkrum av gångbanor, ett befintligt breddat cykelstråk och kajens promenad. Kajen är redan idag en vackert gestaltad plats med material av hög kvalitet. En ny och generös trappa gör kajen mer tillgänglig och förses med sittbara gradängsteg vända mot Mälaren och solen i söder. Kajen tillförs ytterligare sittplatser och den befintliga kiosken föreslås få ett justerat läge dels för att tillskapa plats för gradängstegen dels för att öka den visuella kontakten mellan Tegelbacken och Mälarens vatten. Befintliga pilar på kajen bevaras och ger kajen grönska och en tydlig vattennära karaktär.

Rödbodtorget

Mellan Centralpalatsets och Konstakademiens fasader bildas ett tydligt stadsrum då gatan omvandlas till en öppen plats som vänder sig mot Vasabron och Gamla Stan. Här finns plats för grönska och flexibla ytor för konstutställning, marknad eller andra evenemang. Markbeläggningen består av stenmjöl inramad av hårdgjorda ytor.



Figur 12. Vy från Rödbodtorget mot Gamla Stan

Mot Centralpalatset placeras cirkulärt formade planteringsöar i granit med träd och planteringar vilka speglar den befintliga trädraden utmed Konstakademien. På de träbeklädda granitmurarna kan besökare slå sig ner för en stunds paus.

Belysning

Den befintliga belysningen är anpassad för en storskalig trafikmiljö och ger inte en ljuskaraktär som passar för trivsamma offentliga platser. Därför behöver nya stolpar och armaturer installeras i samband med att Tegelbacken byggs om. Med en kombination av linspänd belysning över körbanor och stolpar med parklyktor på övriga ytor får hela området en modern och energisnål belysning som skapar en trygg plats året om.

Ekosystemtjänster

Mer grönska på Tegelbacken och Rödbodtorget bidrar till att fler ekosystemtjänster tillförs området. Ett 30-tal nya träd ger platsen skuggning, förbättrad luftkvalitet genom att lövverket fångar upp partiklar och skapar lä åt platsens vistelseytor.

Genom att plantera en artrik vegetation ökar den biologiska mångfalden som ger förutsättningar för både pollinerare och småfåglar att trivas.

Konst

Projektet tillämpar den så kallade enprocentsregeln, som anger att en procent av projektbudgeten avsätts för konst. Kulturförvaltningen med Stockholm konst leder det arbetet och kommer att upphandla en konstnär vintern 2023/2024.

Vasabron

Vasabron är i dåligt skick och kommer så småningom att behöva renoveras. Tekniska utredningar pågår nu som underlag för ett kommande inriktningsbeslut. Kontoret har studerat översiktligt hur en renovering kan utföras och hur det skulle påverka det område som nu planeras att byggas om vid Tegelbacken och Rödbodtorget. Bedömningen är att det endast kommer att krävas mindre anpassningar vid Tegelbacken när bron renoveras. Delarna närmast Vasabron kommer att behöva rivas för att bygga ett nytt landfäste. Under detaljprojekteringen av Tegelbacken kommer kontoret utreda om vissa delar närmast Vasabron därför bör få en något enklare standard; exempelvis kan de nya växtbäddarna och träden söder om Centralpalatset utgå för att istället utföras inom projekt Vasabron när det blir dags.

Mellan kajen Klara Mälarstrand och Strömsborg och vidare till Gamla Stan kan en tillfällig gång- och cykelbro byggas för att hantera trafik under byggtiden; detta försvåras inte genom ombyggnaden av Tegelbacken.

Avvägningar

Nedan beskrivs avvägningar som gjorts när förslaget för Tegelbacken tagits fram.

Projektets utgift

Projektets relativt stora utgift beror främst på att det är stora ytor som ska byggas om. För att hålla kostnaderna nere så har stadens standardmaterial, såsom betongplattor på gångbanor och asfalt på kör- och cykelbanor, valts i huvudsak. En besparingsåtgärd är att kajens markbeläggning i huvudsak kommer att behållas som idag.

Markmaterial

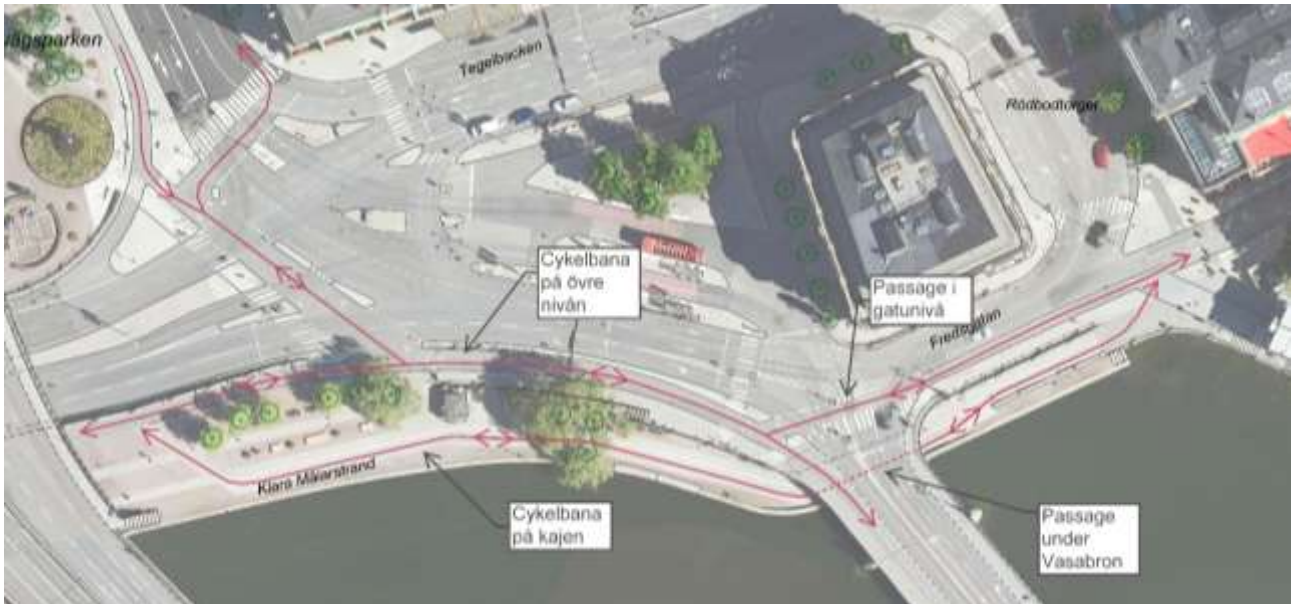
Olika markmaterial på torgens mittdelar har prövats. Kontoret föreslår en större central gräsyta med omgivande ytor av stenmjöl för Tegelbacken och en större central stenmjölsyta för Rödbodtorget. Material som ger ett mjukare och mer trivsamt intryck än en hårdgjord yta och ger platserna en karaktär av parktorg. Detta stöds även av Skönhetsrådet som har önskat en viss parkliknande karaktär i delar av området. Rådet är i övrigt mycket positivt till förslaget liksom fastighetsägarna och tomträtthavarna vid Tegelbacken.

Fontän

Tidigare ingick en fontän på Tegelbacken. Denna har utgått dels för att tillskapa så mycket grönska som möjligt på platsen dels för minska utgifterna både för investering och drift.

Cykelbanan på kajen

Kontoret har studerat möjligheten att behålla cykelbanan på kajen och under Vasabron. Dagens huvudsakliga cykelstråk visas i kartan nedan:



Figur 13. Dagens huvudsakliga cykelstråk

Det finns en cykelbana i en övre nivå längs gatan med en signalreglerad passage vid Fredsgatan, och en cykelbana på kajen med en passage under Vasabron. Idag väljer en majoritet av cyklisterna till och från Fredsgatan att cykla på kajen och under Vasabron; detta sparar ca 30 s restid jämfört med övre nivån på grund av trafiksignalen. Nackdelen med cykelstråket på kajen är att utrymmet inte är tillräckligt vare sig för cykeltrafiken eller för gångtrafiken, utan de två trafikantgrupperna måste ofta ”låna” av varandras yta. Kajens begränsade yta gör att det inte finns plats att bredda stråken så att en tillräckligt bra standard kan uppnås.



Figur 14. Vissa tider på dagen kan det vara trångt på kajen, särskilt nära Vasabron på både västra och östra sidan

Projektet har som mål att skapa attraktiva platser för vistelse och att göra det enkelt och tryggt att gå vid Tegelbacken. För att kunna uppnå detta föreslås att cykelbanan på kajen tas bort, så att hela kajen kan bli ett tryggt och generöst flanörstråk. Kajen kommer att koppla samman stråket längs Norr Mälärstrand-Klara Mälärstrand med stråket längs Strömgatan-Strömkajen och vidare mot Strandvägen.



Figur 15. Cykelstråk i förslaget

Cykeltrafiken som idag trafikerar under Vasabron kommer att behöva korsa gatan vid trafiksignalen vid Vasabron. Detta är naturligtvis en viss nackdel för cykeltrafiken, men cykelpassagen förbättras i den nya trafiklösningen genom att cykeltrafiken får minskad medelfördröjning vid trafiksignalen – 12 s jämfört med 30 s idag. Samtidigt blir det betydligt bättre utrymme för cykeltrafiken när cykelbanorna breddas enligt cykelplanens rekommendationer.

Konsekvenser

Kontoret anser att förslaget uppfyller projektets mål och syfte. Projektet tillför vistelsekvaliteter och grönska vid en av stadens mest centrala platser och gör det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Tegelbacken samtidigt som busstrafikens och biltrafikens framkomlighet upprätthålls.

Projektet innebär att helt nya offentliga rum mitt i staden skapas - två grönskande parktorg, en upprustad kaj och nya sittplatser i ett attraktivt läge vid vattnet.

Nedan beskrivs de konsekvenser som projektet medför ur olika aspekter.

Gestaltning och grönska

Utformningen av de två nya gröna stadsrummen, Tegelbacken och Rödbodtorget, ger ny attraktivitet och vistelsekvalitet åt en plats som idag fungerar som trafikplats. Vattenkontakten stärks genom att parktorget riktar sig mot söder och Mälarens vattenspegel samt genom den nya trappan med infällda sittgradänger som länkar Tegelbacken med kajen. Ett 30-tal nya träd skyddar mot stark sol under varma sommardagar och planteringsytorna hjälper till att ta hand om dagvatten och skapa ett bättre lokalklimat.

Dagvatten

Mängden hårdgjorda ytor minskar genom att asfalt ersätts med planteringar och ytor av stenmjöl. Så mycket dagvatten som möjligt ska tas om hand och ledas ner i växtbäddarna. Detta innebär bättre förutsättningar för träden samtidigt som ledningsnätet avlastas. Åtgärder vidtas också för att minska konsekvenserna av skyfall genom att vatten leds bort från viadukten under Centralbron.

Trafik

Gångtrafik

Framkomligheten ökar för gående, som är det trafikslag som har de sämsta förutsättningarna vid Tegelbacken idag. Kopplingarna mellan stråken blir gena och naturliga. Exempelvis blir det från Vasagatans östra sida ett nytt övergångsställe söderut, och från nya Tysta Maripassagen vid den nya byggnaden i kvarteret Snäckan 8 blir det ett nytt gångstråk mot Vasabron och Gamla Stan.

Förslaget har utformats med utgångspunkt i stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning*. Tillgängligheten för personer med

funktionsnedsättning blir god med förslaget med exempelvis tillgängliga markbeläggningar, tydligare passager över gator, sammanhängande gångstråk, mindre korsningar, hållplatser som är lätta att nå, tillgängliga sittplatser och förbättrad belysning.

Cykeltrafik

De befintliga cykelbanorna breddas enligt riktlinjerna i cykelplanen, och kopplingen till Vasagatan från cykelbanan mellan Vasabron och Stadshusbron förbättras när det blir cykelpassager på båda sidorna av korsningen.

Utrymmet på kajen medger inte att inrymma både cykelbana, plats för gående och en trygg och attraktiv vistelseyta. Den befintliga cykelbanan under Vasabron föreslås därför tas bort, och cykeltrafiken hänvisas till det övre planet vilket innebär något längre restid. Fördelarna för cykeltrafiken är att det blir färre konflikter med gående och bättre utrymme för cykeltrafiken på de nya bredare cykelbanorna. För gångtrafiken innebär detta att kajen kan bli ett tryggt och generöst flanörstråk.

Kollektivtrafik

Tegelbacken trafikeras av stomlinje 3 (mellan Kungsholmen och Vasabron) och linje 53 (mellan Vasagatan och Vasabron). En trafikanalys har gjorts som visar att framkomligheten totalt sett kan upprätthållas för busstrafiken - södergående bussar får något kortare restid och norrgående bussar något längre restid. Störningskänsligheten är mindre med den nya trafiklösningen vilket innebär att skillnaderna i restid bedöms bli mindre än idag.

Tegelbacken används idag som vändplats för nattbussar och ersättningstrafik, men när körvägen runt Centralpalatset tas bort försvinner möjligheten att vända där. En ny vändplats skapas strax väster om Centralbron.



Figur 16. Ny vändplats för bussar.

Biltrafik

Trafikanalysen visar att det kan bli något mer köbildning från Kungsholmen under vissa tider på dagen med den nya utformningen, eftersom ett körfält ändras till kollektivtrafikkörfält. Totalt sett för hela Tegelbacken blir restiderna dock inte längre än idag. Detta beror till stor del på att rundkörningen runt Centralpalatset tas bort, vilket ger kortare körsträckor. Analysen visar också att den nya utformningen är mindre störningskänslig än dagens, vilket innebär bättre restidspålitlighet.

Trafiksäkerhet

Vid Tegelbacken inträffar relativt många trafikolyckor idag, där huvudsakligen oskyddade trafikanter drabbas. Kontoret bedömer att trafiksäkerheten ökar med förslaget tack vare större utrymmen för oskyddade trafikanter, en tydligare trafiksituation med normala korsningar och lägre hastigheter för biltrafiken.

Trygghet och jämställdhet

Projektet kommer på flera sätt ha en positiv effekt på tryggheten i området. Minskade ytor och lägre hastigheter för biltrafiken tillsammans med mindre och mer överblickbara korsningar kommer att öka trafiksäkerheten och tryggheten. En mer befolkad, väl belyst och omhändertagen plats innebär även det ökad trygghet.

Jämställdhet i transportsystemet handlar om att kvinnor och män ska ha samma möjligheter att resa. Kvinnor anpassar i högre utsträckning än män sina resor utifrån upplevelse av otrygghet. Ökad trygghet innebär därför också projektet bidrar till att jämställdheten i transportsystemet ökar.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Aktivitet	2023	2024	2025	2026
Genomförandebeslut (TN och KF)	X (okt)	X (jan)		
Projektering	X	X		
Upphandling		X		
Entreprenad		X	X	X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Produktionen samordnas med andra byggprojekt i området för att projekten inte ska störa varandra och för att påverka trafiken så lite som möjligt; dels med ett annat av trafikkontorets projekt som

innefattar utbyte av tätskikt på betongkonstruktioner under mark i området, dels med Trafikverket om ombyggnad av tågbron och dels med Skanska som bygger ett nytt hus i kvarteret Snäckan 8.

Under byggtiden leds motorfordonstrafiken inledningsvis via Rödbodtorget. Under tiden byggs den nya gatan norr om Vasabron och den nya T-korsningen vid Tegelbacken samtidigt som ledningsarbeten sker. Därefter kan motorfordonstrafiken ledas bort från Rödbodtorget. Vid arbeten med trafiksignaler kommer dessa stundtals vara ur funktion; större omläggningar planeras dock att utföras sommaren 2024 och/eller 2025 när trafikintensiteten är lägre. Gång och cykeltrafiken kommer under byggtiden att lokalt ledas om flera gånger, men utrymmet för att anlägga tillfälliga gång och cykelbanor är stort varför det inte bedöms innebära någon större påverkan på framkomligheten. Befintliga busshållplatser kommer under byggtiden att få tillfälliga lägen och flyttas några gånger innan de kan placeras i permanent läge.

Intressenthantering och kommunikation

Tegelbacken är en av stadens viktiga knutpunkter och sammanlänkar Kungsholmen, Norrmalm och Gamla Stan. Omgestaltningen av Tegelbacken och Rödbodtorget kommer att påverka många intressenter under genomförandetiden.

Tegelbacken nyttjas och passeras av såväl gående, cyklister, biltrafik, kollektivtrafik och nyttotrafik. Den har även ett stort utbud av verksamheter; verksamma i regeringskvarteren, hotell, restauranger och kulturinstitutioner. En planerad, proaktiv och löpande kommunikation med dessa intressenter är viktig för ett smidigt och effektivt genomförande av projektet. Under planeringen har dialog förts med fastighetsägarna och tomträttsinnehavarna kring Tegelbacken och Rödbodtorget.

En kommunikationsplan tas fram som beskriver kommunikationsrutiner och löpande insatser i syfte att säkerställa kommunikation till projektets intressenter. Intressenternas förståelse och acceptans ökar om de får information i god tid om vad som planeras, när och på vilket sätt de bedöms påverkas. Det visar erfarenheterna från andra projekt i City.

Ekonomi och finansiering

Projektekonomi redovisas separat i bilaga 2. Projektets nuvärdeskalkyl redovisas i bilaga 3. För att undvika risken att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets

ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs båda bilagorna enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Risk/Osäkerhet

Nedan anges de största identifierade riskerna och osäkerheterna i projektet.

- Asfalt lagd före mitten av 1970-talet kan innehålla tjärasfalt som innehåller höga halter av ämnen som är miljö- och hälsoskadliga. Provtagning inom projektområdet har skett som påvisar föroreningar som inte möjliggör återanvändning av massorna på plats. Projektet har tagit höjd för hantering av massorna på extern mottagningsanläggning och mer utförlig provtagning i kommande entreprenad.
- Det finns en risk att anbud som kommer in är höga. Risken är inte projektspecifik, men minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtiden.
- Om entreprenadupphandlingen överklagas innebär det en förskjutning av tidplanen med uppskattningsvis sex månader.
- Ombyggnaden påverkar samtliga trafikslag i ett centralt område. Det kommer att bli en viss lokal påverkan på framkomligheten, och arbetet kommer att bedrivas i flera etapper med ändrad trafikföring vilket kan upplevas som störande av trafikanterna. Större omläggningar och ledningsarbeten förläggs nattetid men större delen av arbetena kommer att ske dagtid. Större förändringar i trafikföringen kommer att kommuniceras i förväg.

Slut

Bilagor

1. Illustrationsplan och vyer
2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).)
3. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).)