

HandläggareBjörn Jerbic
08-508 26 067
Britt-Marie Alvem
08-508 262 63**Till**Trafiknämnden
2023-11-09

Norrtullsgatan, breddning av gångbana och trädåtgärder. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Norrtullsgatan breddning av gångbana och trädåtgärder till en investeringsutgift enligt bilaga 2.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef**Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 067
Växel 08-508 27 200
bjorn.jerbic@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

Med 18 500 gående om dygnet är Norrtullsgatan en av de gator i staden som har högst gångflöden. Gatan förbinder kollektivtrafikknutpunkten Odenplan med den nya stadsdelen Hagastaden och lyfts fram som del i ett strategiskt viktigt stråk i gångplanen där potentialen att öka antalet gående är särskilt stor. Flera skolor ligger i anslutning till Norrtullsgatan och många elever rör sig därför längs gatan. Gångbanorna är idag smala i förhållande till det stora antalet gående. Gatuträd finns på båda sidorna av gatan, men förutsättningarna för dem är svåra och många träd är därför i dåligt skick och behöver ersättas.

Kontoret föreslår att Norrtullsgatans västra gångbana breddas mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan och att två genomgående gångbanor anläggs. I den breddade gångbanan inryms växtbäddar med biokolsteknik där nya gatuträd planteras. Träden och växtbäddarna gör att dagvatten kan fördröjas lokalt och bidrar till att avlasta ledningsnätet. För att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister byggs även en ny cykelbana. En platsbildning i korsningen med Frejgatan rustas upp med nya möbler och planteringar.

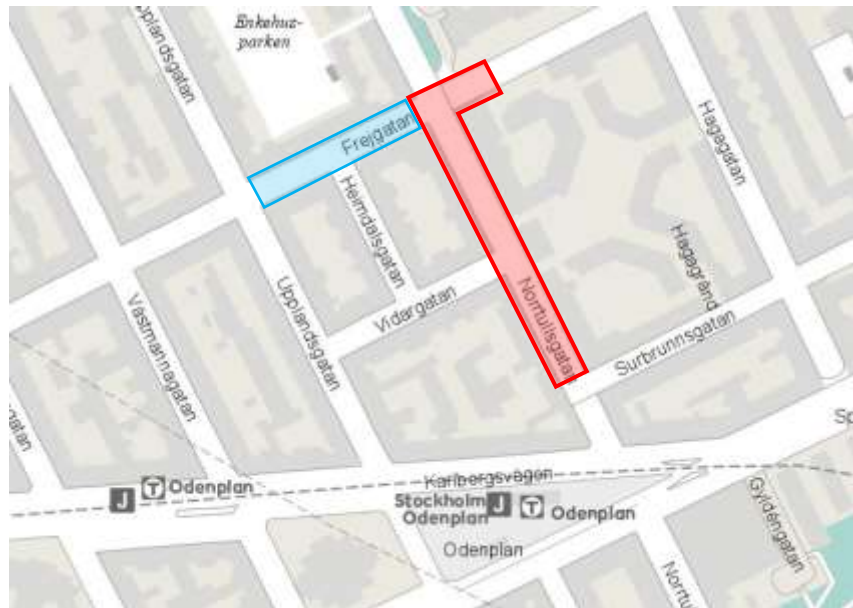
Den breddade gångbanan och de genomgående gångbanorna gör det mer framkomligt, trafiksäkert och attraktivt att gå längs gatan. Tillsammans med den upprustade platsbildningen stärker de vistelsevärden längs gatan och gör plats för uteserveringar och annan gatumöblering.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Norrtullsgatans breddning av gångbana och trädåtgärder till en investeringsutgift enligt bilaga 2.

Introduktion till projektet

Bakgrund

2016-04-14 godkände trafiknämnden kontorets svar på kommunfullmäktiges uppdrag om gångstråk mellan Medborgarplatsen och Norrtull (Dnr: T2015-02516). Den aktuella delen av Norrtullsgatan föreslås där få breddade gångbanor, nya växtbäddar och utbyte av träd samt genomgående gångbanor i korsningarna.



Figur 1 Projektets avgränsning. Röd figur visar större åtgärder i form av breddad gångbana och renoverad platsbildning. Blå figur visar enklare åtgärd i form av ändrad parkeringslösning.

2021-08-26 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut (Dnr T2021-01167) som innebär att Norrtullsgatans västra gångbana ska breddas och nya växtbäddar med gatuträd ska anläggas. Projektet är avgränsat till Norrtullsgatan mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan, totalt ca 210 meter, samt platsbildningen i korsningen Frejgatan. Breddningen medför att kantstensparkering på Norrtullsgatan minskas och för att kompensera för detta genomförs även åtgärder på Frejgatan mellan Norrtullsgatan och Upplandsgatan.

I stadens cykelplan är Norrtullsgatan utpekad som huvudstråk för cykeltrafik. Norrtullsgatans norra ände ansluter till den nya stadsdelen Hagastaden och det regionala cykelstråket utmed Uppsalavägen. I takt med att stadsdelen byggs ut väntas cykelflödena på Norrtullsgatan öka.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att ge träden på gatan bättre förutsättningar, fördröja dagvatten och samtidigt förstärka gångstråket mellan Medborgarplatsen och Norrtull vidare mot Hagastaden.

Mål trädåtgärder:

- Bidra till att avlasta ledningsnätet genom att fördröja dagvatten lokalt i växtbäddarna.
- Ge gatuträden bättre förutsättningar att leverera ekosystemtjänster.

Mål gångåtgärder

- Minska trängseln för fotgängare på sträckan.
- Öka fotgängarnas upplevelse av attraktivitet och prioritering i gaturummet.
- Öka tillgängligheten på sträckan.

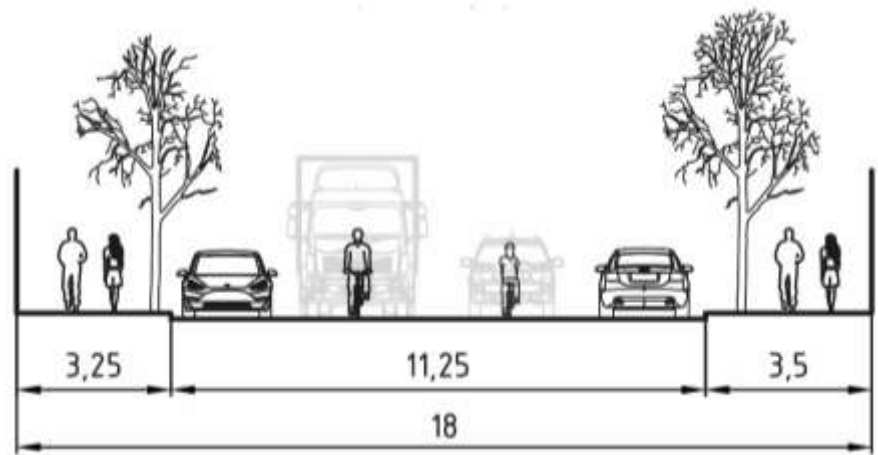
Befintlig situation

Likt många gator i innerstaden är stadsmiljön på Norrtullsgatan komplex. Ett stort antal funktioner och behov ska lösas på en begränsad yta. På den aktuella sträckan är förutsättningarna särskilt utmanande med omfattande konstruktioner under mark, ledningar som är svåra att flytta, kulturhistoriska värden och befintliga träd.

Stadsbild och gestaltning

Norrtullsgatan är en typisk stadsgata med bostadshus med lokaler i gatuplan och många målpunkter. Bottenvåningarna är aktiva, företrädesvis på den västra sidan av gatan, och inrymmer blandade verksamheter i form av bostäder, butiker, restauranger, uteserveringar och kontor. Bebyggelsen är varierad och består av byggnader från olika tidsepoker. Enligt stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta har flera byggnader längs med Norrtullsgatan höga eller synnerligen höga kulturhistoriska värden. Gatan bidrar till stadsdelens grönstruktur och är en av de få trädplanterade gatorna i Vasastaden som inte ingår i det så kallade Esplanadsystemet från slutet av 1800-talet.

I korsningen med Frejgatan finns en mindre platsbildning med soffor, träd, parkbelysning och cykelparkering. Flera skolor ligger intill platsbildningen och den är välbesökt redan idag.



Figur 2 Befintlig sektion Norrtullsgatan mellan Vidargatan och Frejgatan

Träd

Under den tid som gatan trafikerades av spårvagnstrafik var gatuträden formbeskurna för att undvika konflikt med spårvägens kontaktledningar. Detta, tillsammans med att de står väldigt nära fasad, är en bidragande orsak till att de befintliga träden har omfattande beskärningsskador. En fördjupad trädinventering är utförd och den visar att flera träd även har påkörnings- och plogskador vid stambasen. Tidigare har gatan haft trädplantering på båda sidorna men idag finns endast fyra träd kvar på den västra sidan. Sedan 2009 har fyra träd på den västra sidan av gatan och tre på den östra dött eller behövtas fällas.



Figur 3 Norrtullsgatan. Vy mot norr från korsningen Surbrunnsgatan.

Gångtrafik

Mätningar utförda i september 2018 visar på 18 500 gående per vardagsdygn mellan Surbrunnsgatan och Vidargatan. Fördelningen mellan den östra och västra gångbanan var jämn. Som jämförelse har Kungsgatan väster om Vasagatan 18 000 gående per dygn. Flera för-, grund- och gymnasieskolor skolor ligger utmed eller i närheten av Norrtullsgatan. Detta innebär att många barn rör sig längs gatan, särskilt vid skoldagens början och slut.

Gångbanorna är idag mellan 3,25 och 3,5 meter breda, men den effektiva ytan för gående begränsas av träden. På flera ställen har trädrötter lyft beläggningen vilket ytterligare begränsar de gåendes ytor. Att plattor lyfts innebär också försämrad tillgänglighet, inte minst för personer med funktionsnedsättning och medför risk för fallolyckor.



Figur 4 Norrtullsgatans västra gångbana

Cykeltrafik

Idag finns en motriktad cykelbana på Norrtullsgatan mellan Surbrunnsgatan och Vidargatan. Cykelbanan ligger i nivå med körbanan och är avgränsad från parkeringsraden med eftergivliga pollare. På övriga delar av sträckan sker cykling i blandtrafik. Under 2023 byggs Surbrunnsgatan om till cykelgata.

Cykelmätningar genomförda i september 2020 visar på ett cykelflöde om ca 2 400 cyklande per dygn. Fördelningen mellan norr- och södergående cykeltrafik är jämn.

Kollektivtrafik

Den aktuella delen av Norrtullsgatan trafikeras inte av buss men ligger i ett kollektivtrafikhärläge. Dess södra del angränsar till Odenplan med flertalet busslinjer, bland annat stombuss 2, 4 och 6, tunnelbanans gröna linje och samtliga pendeltågslinjer.

Motorfordonstrafik

Norrtullsgatan har en hastighetsbegränsning på 30 km/tim och ett farthinder finns mellan Vidargatan och Frejgatan. Mätningar utförda 2020 visar ett trafikflöde på 1 700 motorfordon per vardagsdygn. Hastigheterna är jämförelsevis låga med en medelhastighet på 22 km/tim och en 85-percentil på 27 km/tim. Norrtullsgatan är enkelriktad söderut för motorfordonstrafik mellan Vidargatan och Surbrunnsgatan. Norr om Vidargatan är gatan dubbelriktad.



Figur 6 Trafikföring, dagens situation

Trafikolyckor

Under 2016 – 2020, har nio olyckor med personskada rapporterats längs den aktuella delen av Norrtullsgatan. Ingen av dem resulterade i allvarliga personskador, men måttliga personskador har rapporterats i fyra av fallen. De nio olyckorna utgörs av fyra olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, en olycka mellan cyklist och fotgängare, tre fallolyckor och en singelolycka där en cyklist kört omkull.

Angöring och parkering

Parkering för personbilar finns på båda sidor om Norrtullsgatan och uppgår totalt till cirka 38 platser mellan Surbrunnsgatan och Frejgatan. Sammanfattningsvis finns följande angöringsmöjligheter idag:

- Parkering för rörelsehindrade: 5 platser

- Parkering för personbil: 33 platser
- Lastplats: 3 platser, totalt 45 meter

Beläggningen i området är generellt sett hög, särskilt nära Odenplan.

Ledningar

I marken under Norrtullsgatan finns, framförallt på den östra sidan av gatan, ett stort antal ledningar i form av vatten, dagvatten, avlopp, gas, fjärrvärme, tele/opto och el. Under körbanans östra del löper en äldre kombinerad avlopps- och dagvattenledning. I gatan finns även strömförsörjning till tunnelbanan.

Betongkonstruktion under mark

Fördjupad markteknisk undersökning har visat att det finns en cirka 5,0 meter bred betongplatta som löper längs projektets hela sträckning på Norrtullsgatan, något som påverkar möjligheterna att bygga om gatan och förlägga ledningar. Att riva den skulle vara kostsamt, tidskrävande och orsaka stora störningar för de som bor, verkar och rör sig längs gatan. Plattan är en rest från tiden då gatan trafikerades av spårvagn.

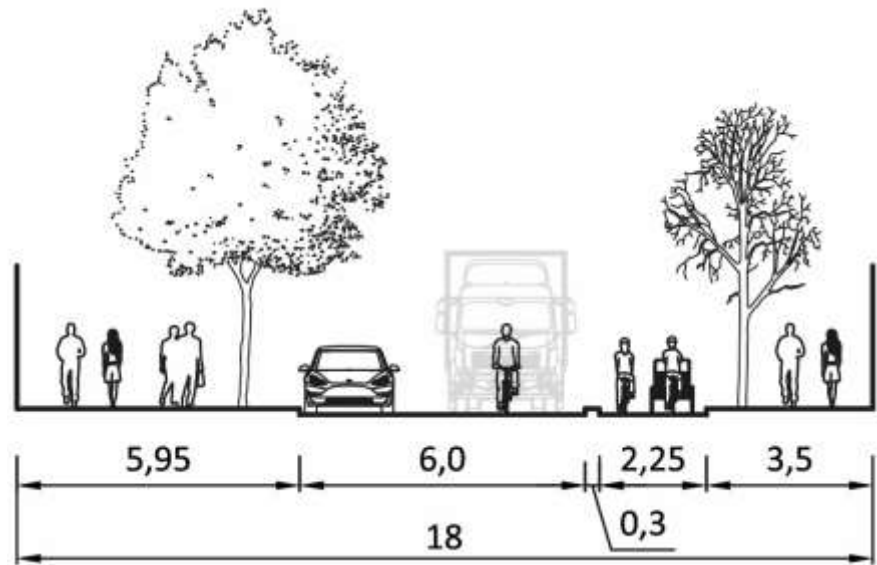
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Stadsmuseet och Skönhetsrådet har informerats om projektet och båda har inkommit med yttranden. Samordning med ledningsägare har genomförts.

Åtgärdsförslag

Ambitionen i planeringen har varit att kunna skapa goda förutsättningar för den moderna staden, där det är enkelt att röra sig till fots och de offentliga miljöerna är attraktiva och inbjuder till vistelse.

Gångbanan på gatans västra sida breddas till cirka 6 meter. Kantstenslinjen flyttas mot gatans mitt vilket skapar mer utrymme för gående och för träd, både ovan och under mark. De kvarvarande fyra träden på gatans västra sida tas ned och 13 nya träd planteras med större avstånd till fasad än idag vilket innebär att de inte behöver beskäras för att skydda fasaderna. Träden planteras i nya växtbäddar med möjlighet till fördröjning av dagvatten. Träden på gatans östra sida lämnas orörda.



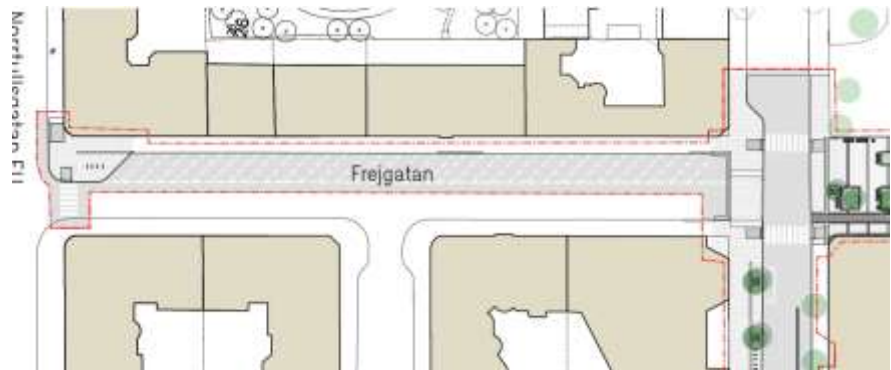
Figur 7 Föreslagen sektion

För att gatuträden ska kunna etablera sig och växa behöver rötterna få tillgång till syre och vatten och därför skapas utrymme under gatans beläggning med hjälp av växtbäddar med biokol.

Genomgående gångbanor anläggs i korsningarna med Vidargatan och Frejgatan. Passagen över Frejgatan ligger i direkt anslutning till flera skolor och korsar en 12 meter bred körbana. Åtgärderna innebär att korsande fordonstrafik hastighets säkras med hjälp av portstenar (korta och branta ramper i granit).

Den enkelriktade cykelbanan mellan Surbrunnsgatan och Vidargatan förlängs till Frejgatan. Cykelbanan ligger kvar på körbanenivå och avgränsas från motorfordonstrafiken med en längsgående barriärsten i granit. Cykelbanans bredd blir 2,25 meter. Den östra gångbanans kantsten påverkas inte av åtgärden.

Angöringen på den östra sidan av gatan utgår och enkelriktningen mellan Surbrunnsgatan och Vidargatan förlängs till Frejgatan för att göra plats för den breddade gångbanan. Last- och RH-platser på den östra sidan flyttas över till den västra. Åtgärderna innebär att 23 parkeringsplatser på Norrtullsgatan försvinner. För att kompensera detta föreslår kontoret att Frejgatan enkelriktas österut mellan Norrtullsgatan och Upplandsgatan och att parkeringen längs den norra kantstenen vinkelställs. På så sätt kan ca nya 15 platser tillskapas på Frejgatan.



Figur 8 Illustration av vinkelställd parkering på Frejgatan

Materialvalen längs med gatan är asfalt, betongplattor och granitkantsten enligt stadens standard. Gatans linspända belysning behålls och förses med nya armaturer.



Figur 9 Fotomontage - breddad gångbana och nya träd. Vy från korsningen Norrtullsgatan/Surbrunnsgatan.

För att stärka gatans vistelsevärden och dess funktion för lokalt omhändertagande av dagvatten föreslår kontoret att platsbildningen i korsningen Norrtullsgatan/Frejgatan renoveras med ny möblering, en nedsänkt planteringsyta, ny belysning och ny markbeläggning.

För att platsen ska ha utrymme för tillfälliga upplåtelser och för att göra plats för dagvattenlösningen tas tre träd ned och ersätts med fyra nya. Växtbädden renoveras för ett större befintligt träd. Den nedsänkta planteringsytan omhändertar dagvatten i en så kallad regnbädd som är en öppen grönyta där dagvattenåtgärderna synliggörs och gör det möjligt att etablera växter som gynnar den biologiska mångfalden.

I samband ombyggnaden kommer ett antal ledningsomläggningar genomföras för att uppgradera ledningsnät för el, fiber och vatten.

En gasledning flyttas för att skydda träden från eventuella gasläckor. Idag finns en vattenledning från 1934 på den västra sidan av gatan och en från 1904 på den östra sidan. De ersätts med en ny ledning som placeras under den västra gångbanan.

Avvägningar

Projektets omfattning

Behovet av att anlägga växtbäddar och plantera nya träd har funnits under en längre tid och samordnas nu med åtgärder för att öka framkomligheten för gående. I enlighet med inriktningsbeslutet har kontoret arbetat vidare med en breddning av den västra gångbanan. En sådan breddning bedöms ge bättre förutsättningar för att skapa ett tryggt och attraktivt gångstråk, med ökade vistelsevärden jämfört med en breddning på den östra sidan då det finns fler utåtriktade verksamheter med möjlighet till exempelvis framtida uteserveringar med mera.

Den östra gångbanan är generellt i bättre skick än den västra varför det är mer motiverat att renovera den västra sidan. Den östra sidan har även en kulturhistoriskt värdefull markbeläggning som är svår ersätta och bredda. Om nya växtbäddar ska anläggas på den östra sidan av gatan hamnar de ovanför den äldre kombinerade dagvatten- och avloppsledningen vilket skulle kräva att ledningen flyttas. Då ledningen ligger på cirka fem meters djup skulle det sannolikt medföra omfattande arbeten. Av komplexitets- och kostnadsskäl avgränsas därför detta projekt till att fokusera på gatans västra sida samtidigt som den befintliga utformningen på gatans östra sida behålls.

Betongkonstruktion under mark

Betongplattan som påträffats i gatan är byggd för att kunna bära spårvägstrafik. Att riva hela eller delar av plattan skulle medföra ökade kostnader och längre genomförandetid samtidigt som det skulle medföra omfattande störningar för de som bor och rör sig längs gatan. Placeringen av växtbäddar och nya ledningar har därför anpassats för att minimera påverkan på betongplattan.

Påverkan på stadsbild

Som en del i ärendets beredning har kontoret haft en dialog med stadsmuseet och skönhetsrådet. Både stadsmuseet och skönhetsrådet anser att Norrtullsgatan är en värdefull stadsmiljö med högt kulturmiljövärde. De understryker vikten av att bevara träd i allé med symmetrisk mittaxel och invänder därför mot kontorets förslag.

Att välja en lösning där träden får bättre levnadsförutsättningar är ett av projektets huvudmål. De befintliga träden på gatans västra

sida är i dålig kondition och behöver ersättas med nya. Att ersätta dem i befintligt läge är olämpligt då nya träd och växtbäddar kräver ett visst avstånd från fasad och ledningar för att trädens kronor och rötter ska få tillräckligt med utrymme. Vid nyplantering placeras gatuträd 4 till 7 meter från fasad beroende på vilken typ av träd som ska planteras. De befintliga träden står endast cirka 2,5 meter från fasad. Åtgärderna på gatans västra sida omöjliggör inte att gatan kan byggas om och bli symmetrisk på längre sikt, t e x om ett större ledningsarbete behöver göras på den östra sidan av gatan.

Konsekvenser

Stadsbild och gestaltning

En breddning av gångbanan på gatans västra sida blir en naturlig fortsättning på platsbildningen vid Karlbergsvägen och ger goda förutsättningar för att skapa ett tryggt och attraktivt gångstråk, med ökade vistelsevärden då den västra sidan har aktiva bottenvåningar med utåtriktade verksamheter med möjlighet till exempelvis framtida uteserveringar med mera.

Projektets åtgärder är fokuserade på den västra sidan av gatan vilket innebär att gatan inte längre kommer att ha en symmetrisk sektion.

Den ändrade utformningen av platsbildningen vid Frejgatan skapar större ytor för vistelse och en nyanlagd regnbädd ger platsen ytterligare grönska. Träd med luftiga kronor och växter med lång blomningstid som gynnar pollinatörer ges utrymme i gaturummet.

Träd

Åtgärdsförslaget innebär att sju befintliga träd i dålig kondition med dåliga förutsättningar att livskraftigt stå kvar rivs. De ersätts med 17 nya träd i moderna växtbäddar som placeras så att trädkronorna har möjlighet att breda ut sig. Projektet uppfyller således stadens trädsmål som anger att varje träd som tas ned ska ersättas med två nya. De nya träden levererar ekosystemtjänster i form av luftrening, bullerreduktion och skugga som ger en jämnare temperatur. Projektet fokuserar på åtgärder på gatans västra sida och omfattar inte åtgärder på den östra gångbanan. De återstående träden på den östra gångbanan påverkas således inte av projektet utan kommer att stå kvar och underhållas tills de dör.

Genom att använda biokol och stenkross i växtbäddarna minskar belastningen på miljön då materialet är återvunnet och biokolet binder koldioxid. Växtbäddarna fungerar även som fördröjning av dagvatten genom att hålrummen i materialet utnyttjas samtidigt som dagvattnet bevattnar träden. Biokolet har även en renande effekt på dagvattnet.

Gångtrafik

En breddning av gångbanan på västra sidan ger bra förutsättningar för att skapa ett tryggt och attraktivt gångstråk, med ökade vistelsevärden. På den västra sidan av gatan finns utåtriktade verksamheter med möjlighet till exempelvis framtida uteserveringar med mera. Vidare kan dörruppslag från parkerade bilar ske mot den breddade gångbanan vilket minskar risken för att de hamnar i konflikt med förbipasserande fotgängare eller cyklister. I den södra änden blir den breddade gångbanan en naturlig förlängning på platsbildningen närmast Karlbergsvägen. Ökade ytor för gående och genomgående gångbanor innebär också en tryggare och mer trafiksäker miljö för de många skolbarn som rör sig längs gatan.

Tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras då ytor för gående kommer att få ny beläggning och att de ojämnheter och skador som finns idag försvinner. De breddade gångytorna medger även möbleringszoner som kan göra det lättare att hålla det naturliga ledstråket längs fasad fritt. Bredare gångbanor underlättar för personer med funktionsnedsättning att röra sig längs och vistas på gatan. Samtliga övergångsställen som byggs om tillgänglighetsanpassas.

Åtgärderna ligger i linje med fokusområde tre i stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning*. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

Cykeltrafik

En motriktad cykelbana bedöms öka tryggheten för cyklister i relation till att cykla i blandtrafik mot enkelriktningen för motorfordonstrafiken. Detta kan bidra till att nya grupper av cyklister använder gatan vilket är viktigt med tanke på gatans funktion som skolväg.

Projektet innebär att ny cykelparkering tillförs vilket leder till att cyklister kommer att få lättare att hitta en säker cykelparkering och att andelen felparkerade cyklar minskar.

Motorfordonstrafik

Den nya enkelriktningen söderut följer principen att leda trafik till huvudgator, Sveavägen i det här fallet. Enkelriktningen av Frejgatan bedöms inte påverka tillgängligheten i bilvägnätet negativt då kvarteren på denna del av Frejgatan är relativt korta.



Figur 10 Trafikföring enligt åtgärdsförslag med snedställd parkering på Frejgatan. Gröna pilar visar nya enkelriktningar.

Parkering och angöring

Projektet medför att all parkering och angöring placeras på den västra sidan av Norrtullsgatan. Det låga trafikflödet innebär att det är jämförelsevis enkelt att korsar gatan för den som angjort på västra sidan men har en målpunkt på den östra. Cykelbanans barriärsten anpassas så att den inte försvårar möjligheten att dra gods från lastplatser. Sammantaget med tillskapandet av nya parkeringsplatser på Frejgatan medför projektet att åtta parkeringsplatser tas bort.

Trygghet och jämställdhet

Alla har samma rätt till stadens gemensamma ytor. Den breddade gångbanan gör det mer framkomligt, trafiksäkert och attraktivt att gå längs gatan vilket gynnar många individer och grupper i samhället. Upprustningen av platsbildningen vid Frejgatan och breddningen stärker vistelsevärden längs gatan. Platsbildningen får ny belysning vilket kan bidra till att den uppfattas som tryggare. Ombyggnaden skapar också plats för tillfälliga upplåtelser som tex uteserveringar vilket befolkar platsen och kan leda till ökad trygghet.

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

Ledningsomläggningar

Projektet innehåller omläggning av flera olika typer av ledningar vilket fungerar som en framtidssäkring av gatan och minskar risken för att gatan kommer att behöva grävas upp igen för reparation eller utbyte av ledningar i närtid.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Efter genomförandebeslut hösten 2023 kan projekteringen slutföras och förfrågningsunderlag tas fram under vintern 2023-2024. Upphandling av entreprenör planeras ske under våren 2024. Byggstart planeras innan sommaren 2024 vilket innebär att huvuddelen av arbetena kan genomföras under året. Projektet färdigställs våren 2025.

Aktivitet	2023	2024	2025
Genomförandebeslut	X		
Projektering	X	X	
Upphandling		X	
Entreprenad		X	X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Norrtullsgatans gaturum är begränsat och genomförandet kommer att påverka alla som bor, verkar eller rör sig längs gatan. En grov skedes- och produktionsplanering inför entreprenaden har genomförts. För att minimera störningarna kommer arbetet att utföras i etapper som anpassas så att entréer, gångbanor, parkerings- och körytor kan hållas öppna i så stor utsträckning som möjligt. Till exempel är planen att anlägga de nya parkeringsplatserna på Frejgatan innan arbetena på Norrtullsgatan påbörjas.

Arbeten i korsningarna med Vidargatan och Frejgatan kommer att påverka biltrafiken men påverkan bedöms inte bli allvarlig då motortrafikflödena är jämförelsevis låga och det finns möjlighet att leda bilister via intilliggande gator. Cykeltrafiken kommer att påverkas mer då cyklister kommer att behöva cykla i blandtrafik under delar av arbetena. För cyklister som kommer via Surbrunnsgatan kan det vara ett alternativ att leda om dem via Hagagatan.

Utgångspunkten är att inga arbeten planeras ske nattetid. Genomförandetiden uppskattas till cirka sex månader.

En ny vattenledning kommer att placeras under den västra gångbanan och på fyra platser behöver servisanslutningar till fastigheter på gatans östra sida göras. Det medför att betongplattan kommer att behöva rivas på de platserna, något som riskerar att medföra störningar.

Intressenthantering och kommunikation

Projektets kommunikation ska skapa kännedom om och acceptans för projektet. För att uppnå detta kommer projektets mål och påverkan beskrivas i god tid för samtliga målgrupper.

Kommunikation kommer att riktas mot boende, verksamheter och fastighetsägare längs den aktuella sträckan, bland annat genom brevutskick och skyltning på plats. Flera skolor ligger i anslutning till projektet och många skolbarn rör sig längs gatan. Därför är det särskilt viktigt med tydlig information till dessa.

Ekonomi och finansiering

Projektets ekonomi redovisas separat i bilaga 2. 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

Kontoret har identifierat ett antal risker inför genomförandet.

Projektet innehåller stenmaterial och gatumöbler som riskerar att ha lång leveranstid och därmed försena projektet. Risken är svår att förebygga men konsekvenserna går att lindra genom att inte lägga en alltför snäv tidplan för genomförandet och tillse att beställningar görs med god framförhållning. Det finns även risk för att anbudet som kommer in är höga på grund av rådande marknadsläge och det osäkra världsläget.

I gatan finns ett stort antal befintliga ledningar vilket ökar risken för oförutsedda händelser eller förändrade förutsättningar i samband med entreprenaden då det inte finns uppgifter om ledningarnas exakta läge och utförande. För att minska risken har ledningssamordning utförts under projekteringsskedet och samordning sker även vid entreprenadens utförande.

Betongplattan kommer att behöva rivas på fyra platser för att göra plats för vattenservisledningar. Även om fördjupad markteknisk undersökning genomförts kan det ändå finnas risk för att oförutsedda omständigheter uppstår i samband med detta.

Slut

Bilagor

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