

HandläggareMalin Berger
08-508 26 234**Till**Trafiknämnden
2024-06-13

Konfliktstudie mellan Liljeholmen och Marievik. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som redovisning av uppdraget från kommunfullmäktige om att genomföra en konfliktstudie mellan Liljeholmen och Marievik.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för ny passage över Södertäljevägen upp till 2,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 23 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

I budget för 2023 gavs trafiknämnden i uppdrag att utreda hur gång- och cykelflödena ser ut mellan Liljeholmen och Marievik och genomföra en konfliktstudie, i syfte att bedöma behovet av en eventuell ombyggnad av platsen. Utredningen visar på höga flöden av gående i öst-västlig riktning och höga flöden av cyklister i nord-sydlig riktning, framför allt i morgonrusning. Ett stort antal

interaktioner observerades kopplat till stora korsande flöden, stora flöden på underdimensionerade ytor och otydlighet i utformningen. Intervjuer med gående och cyklister bekräftar bilden av platsen som trång, svårframkomlig och stökig.

Utifrån resultatet av studien avser kontoret studera förutsättningarna för ombyggnad av ytorna under och vid Södertäljevägen invid tvärbanan. Ytorna är emellertid begränsade och någon större omdaning är inte möjlig. Södertäljevägens ombyggnad till en stadsgata kommer inte ske inom de närmsta åren men kontoret ser att det kan vara prioriterat att skapa fler kopplingar över Södertäljevägen innan en större omdaning sker för att på sätt kunna fördela flödena av gående och cyklister till fler passager. Därav föreslår kontoret en ny passage över Södertäljevägen.

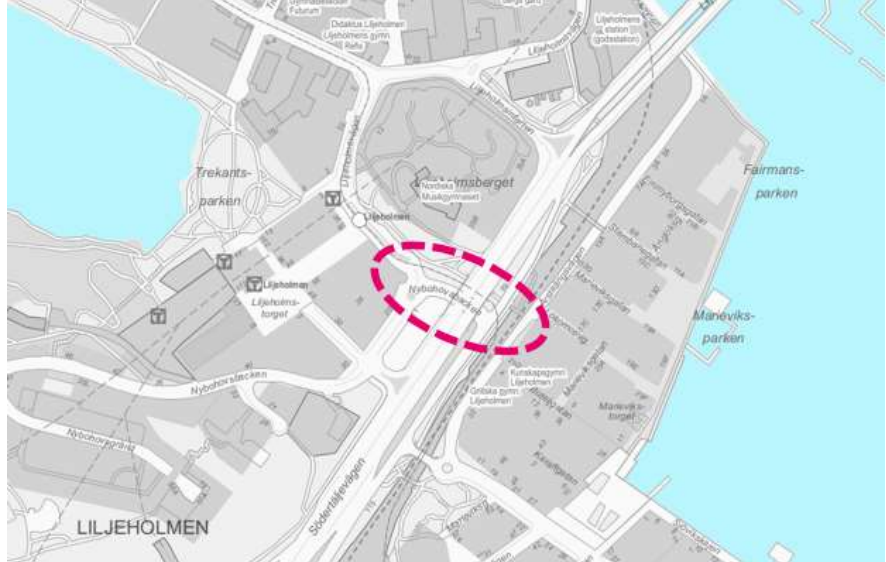
Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för en ny passage över Södertäljevägen upp till 2,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 23 mnkr.

Bakgrund

Södertäljevägen utgör en barriär i området och det finns få kopplingar för gående och cyklister att ta sig mellan de stora målpunkterna på båda sidor om vägen. På Liljeholmssidan återfinns centrum, butiker, bostäder och bytespunkt för kollektivtrafiken både med buss, tunnelbana och tvärbana och på Marievikssidan återfinns arbetsplatser, Årstadal, kaj och rekreativstråk. Behovet av att röra sig mellan områdena är stort och det största flödena av gående och cyklister koncentreras till passagen under Södertäljevägen invid tvärbanans spår. Denna förhållandevis smala passage delas av gående och cyklister samtidigt som den korsas av spårtrafik, motorfordonstrafik och ett primärt cykelstråk längs Södertäljevägen.

I budget för 2023 gavs trafiknämnden i uppdrag att utreda hur gång- och cykelflödena ser ut mellan Liljeholmen och Marievik och genomföra en konfliktstudie, i syfte att bedöma behovet av en eventuell ombyggnad av platsen. Trafikkontoret har tidigare genomfört flertalet åtgärder för att underlätta framkomligheten på platsen. Bland annat har det skapats större ytor för gående, markeringar i korsningspunkter mellan gående och cyklister och grindar över Liljeholmsbanans spår har tagits bort. För att öka tryggheten under Södertäljevägen installerades även en belyst glasvägg under 2020 med motiv skapat från skolbarn i närheten. Begränsade ytor för gående och cyklister i kombination med höga

flöden och flertalet korsningspunkter gör fortsatt detta till en konfliktylld plats.

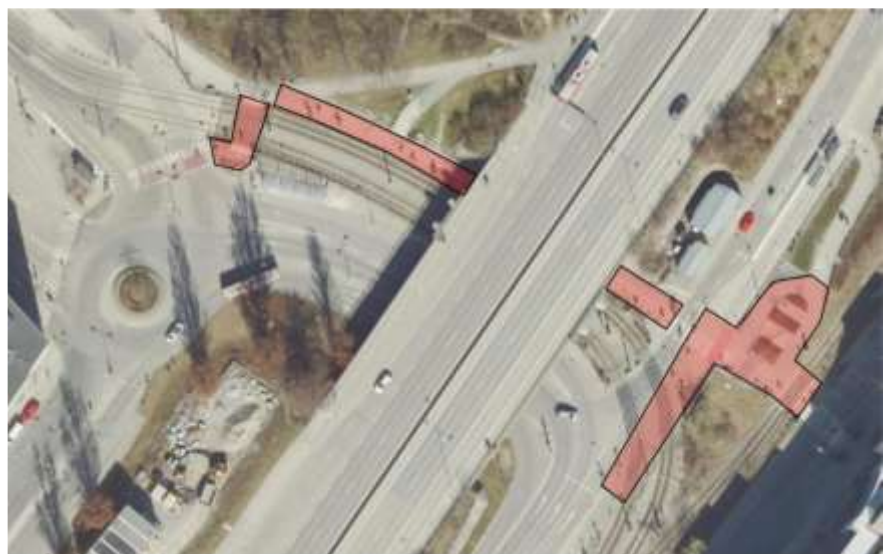


Figur 1: Geografisk översikt över den studerade platsen.

Redovisning av konfliktstudie

Gång- och cykelflödena mellan Marievik och Liljeholmen koncentreras vid passagen under Södertäljevägen längsmed tvärbanan. För att studera hur konflikterna mellan gående och cyklister ser ut har nedanstående rödskräfferade områden studerats, se figur 2.

Under augusti och september 2023 studerades flöden och konflikter mellan gående och cyklister. Observationer har genomförts vilket kompletterats med intervjuer med gående och cyklister på platsen.

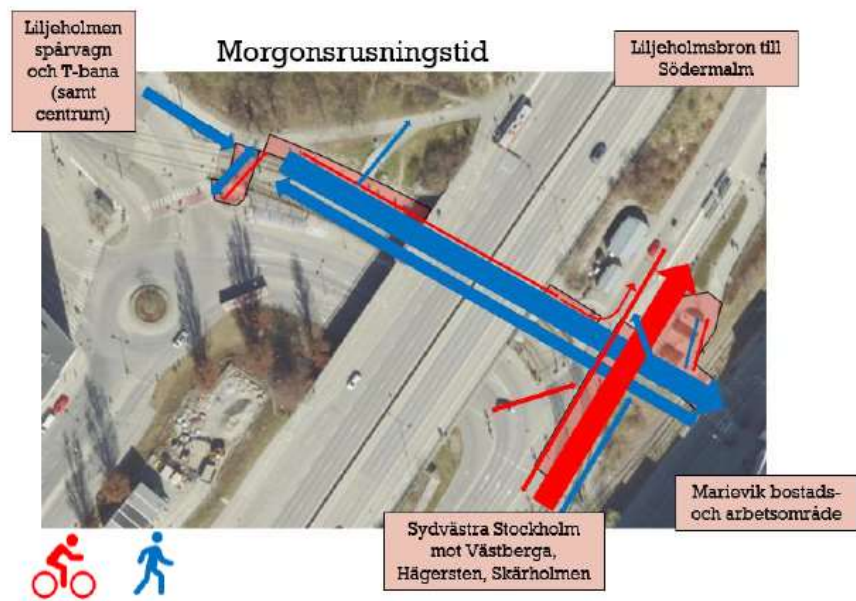


Figur 2: Utredningsområde.

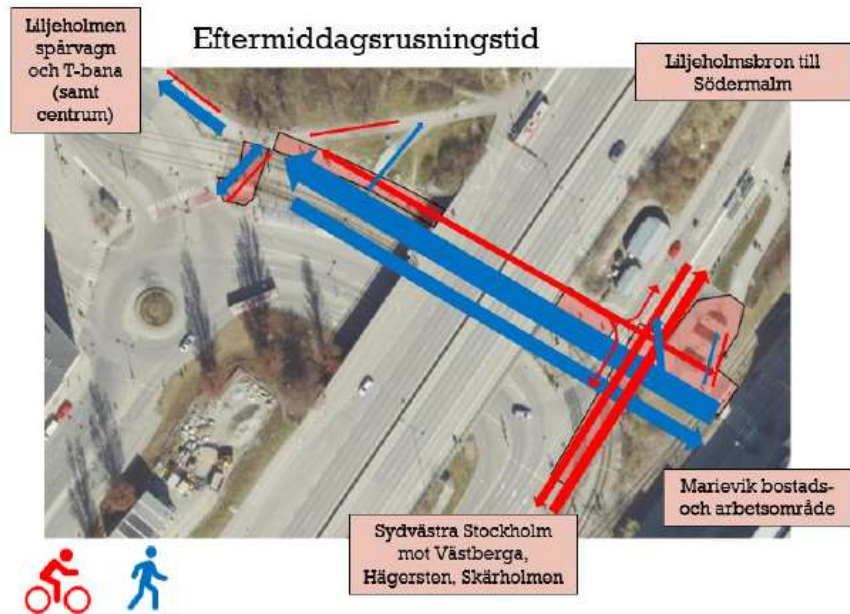
Insamling av data ägde rum 31 augusti – 5 september 2023.
Området studerades under morgonrusning (7:30-8:30), dagtid utanför rusningstid och under eftermiddagens rusningstid (16-17). Totalt observerades området under nio timmar fördelat på tre olika dagar.

Flöden

En uppskattning av flöden av gående och cyklister har genomförts. Under morgonrusning dominerar flöden av gående från Liljeholmen till Marievik, och för cyklister norrut längsmed Södertäljevägen. Under eftermiddagens rusningstid dominerar flöden istället av gående från Marievik till Liljeholmen. Flödet av cyklister är lägre på eftermiddagen än under morgonrusning. Anledningen är att många cyklister då cyklar söderut och istället nyttjar Liljeholmsbrons och Södertäljevägens västra cykelbana.



Figur 3: Flöden under morgonrusning.



Figur 4: Flöden under eftermiddagsrusning.

Observationen visade att området nyttjades i ungefär lika stor utsträckning av kvinnor och män både som gående och cyklister. Barn och äldre går mindre under morgonsrusningstiden än under resten av dagen. Barn var mestadels i sällskap av vuxna. Det sågs inga cyklande barn och bara ett fåtal äldre cyklister. De flesta av cyklisterna var vuxna i arbetsför ålder. Det observerades även ett fåtal personer med synlig funktionsnedsättning.

Interaktioner, konflikter och kollisioner

Observationerna på platsen har delats in i tre kategorier: interaktioner, konflikter och kollisioner. Interaktion definieras som att trafikanten behöver ändra färdväg eller hastighet på grund av en annan trafikant. Konflikt definieras som att trafikanten behöver bromsa hastigt eller väja på grund av annan trafikant, ett annat begrepp är "nästan-olycka".

Totalt observerades:

- Ett stort antal interaktioner mellan gående och cyklister, vilka kategoriserats till totalt 29 olika typer av interaktioner
- 11 konflikter mellan gående och cyklister
- Inga kollisioner i observationsstudien

Området delades upp och studerades i tre separata delområden, vilka beskrivs nedan.

Delområde 1, öster om Södertäljevägen



Figur 5: Platsbeskrivning delområde 1.

Vid denna plats rör sig stora flöden av gående och cyklister i olika relationer. Gående rör sig framför allt i öst-västlig riktning eftersom detta är den enda egentliga kopplingen för gående mellan Liljeholmen och Marievik. Cyklister rör sig främst i syd-nordlig riktning på det primära cykelstråket längs Södertäljevägen. En lång nedförsbacke söderifrån gör att cyklister får upp hastighet innan de kommer till platsen. Flödena av gående och cyklister korsas vid övergångsstället och gångpassagen som anlagts över cykelbanan.

Ett stort antal interaktioner kunde observeras på denna plats. Över tvärbanespåren sker interaktioner då cyklister och gående rör sig på samma yta och att det finns en brist på tydlighet och separering. Separeringen upphör över spåren och det saknas en anpassning eller anslutning för gående mot gångytan. Detta innebär att flera situationer uppstår där både gående och cyklister behöver väja för varandra på olika sätt.

Vid övergångsstället och gångpassagen över cykelbanan, på rampen upp mot Södertäljevägen, identifierades den mest utmanande punkten inom utredningsområdet. Här korsar stora flöden av gående och cyklister vilket leder till konflikter. Röd målning på cykelbanan gör att cyklister upplevs prioriterade medan det anslutande signalreglerade övergångsstället över körbanan ger intrycket att grön

signal gäller även för passagen över cykelbanan. Cyklisterna hinner även komma upp i hastighet fram till punkten då passagen ligger i en svacka.

På anslutande gång- och cykelramp och vid passagen över spåren är de delade utrymmena smala, vilket även det leder till interaktioner mellan trafikanter.

Totalt 18 interaktionstyper och fyra konflikter observerades inom delområde ett.

Sammantaget är platsen otydlig för både gående och cyklister, har mycket stora flöden i flera riktningar och utrymmet är för litet i relation till de stora flöden av gång- och cykeltrafikanter som rör sig här. Det är en komplex plats där det utöver höga gångflöden även är en passage över tvärbanan, svängande busstrafik och cyklister som får upp farten på den långa nedförsbacken söderifrån.

Delområde 2, under Södertäljevägen

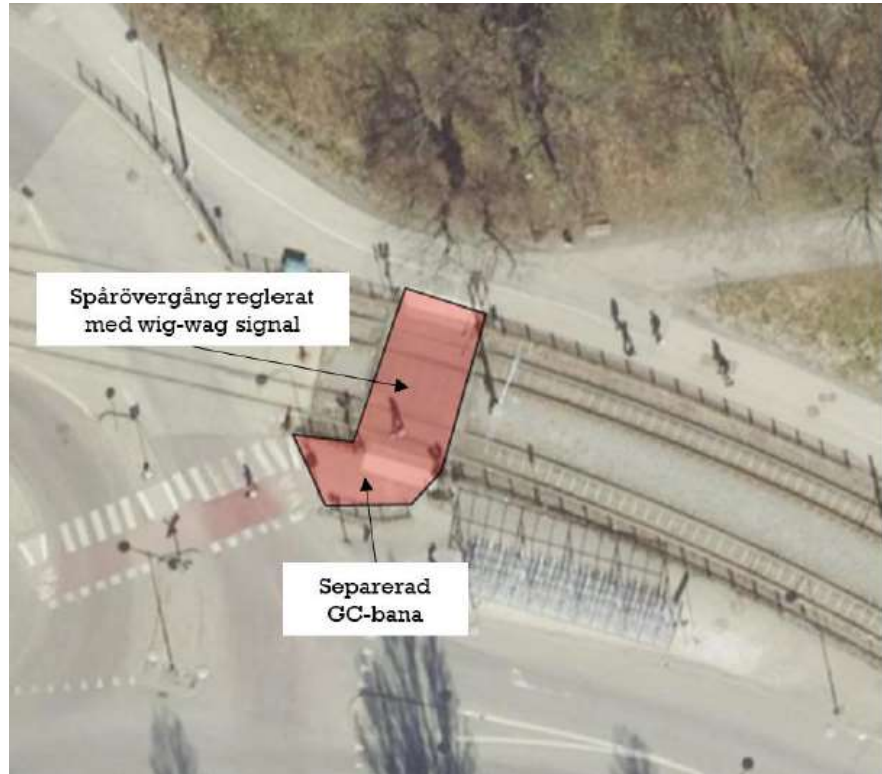


Figur 6: Platsbeskrivning delområde 2.

På denna plats rör sig både gående och cyklister längs med sträckan i samma riktningar. Gång- och cykelbanan är dock smal och separerad med en linje, vilket innebär att både gående och cyklister ofta måste röra sig över hela ytan. Gångflödena är övervägande vilket leder till att gångtrafikanterna rör sig i cykelbanan och hindrar cyklisterna. De interaktioner som observerades var kopplade till bristen på utrymme och att gående rörde sig på ytan avsedd för cykeltrafik.

Totalt fem olika typer av interaktioner och tre konflikter observerades inom delområde två.

Delområde 3, passage över spårområde



Figur 7: Platsbeskrivning delområde 3.

Denna plats präglas av trängsel, både för gående och cyklister. Interaktioner sker mellan cyklister och gående på grund av höga hastigheter, brist på och otydlig separering, tvära kurvor och trängsel. Här kunde även interaktioner med bilister observeras.

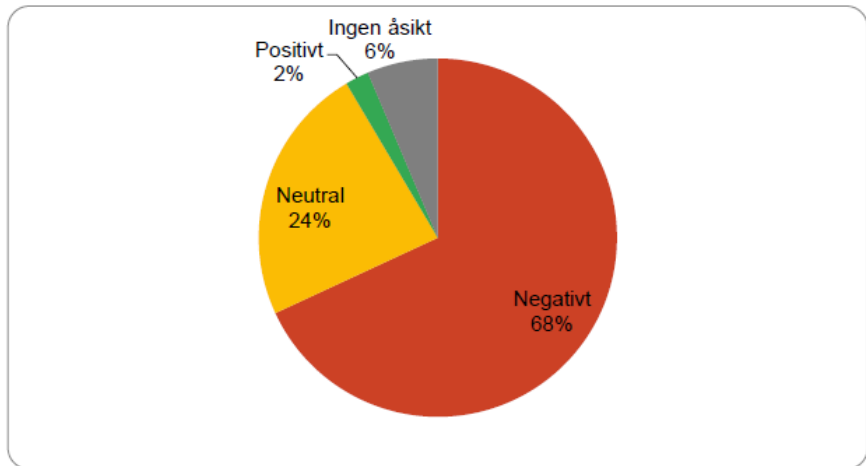
Inom delområde tre har sex olika typer av interaktioner observerats och fem konflikter. Det innefattar även interaktion och konflikt med biltrafik.

Intervjuer

Totalt 107 personer intervjuades på platsen, varav 90 gående och 17 cyklister. Både gåendes och cyklisters svar var av liknande karaktär. Frågorna som ställdes var:

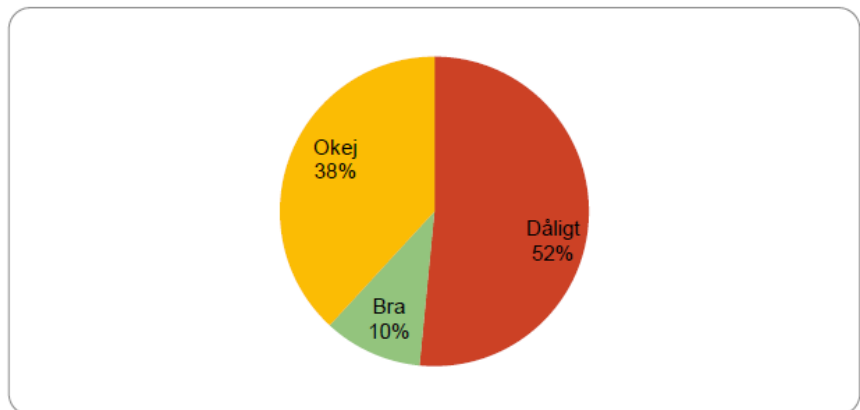
1. Hur upplever du platsen som gående/cyklist?
2. Hur tycker du samspelet mellan oskyddade trafikanter fungerar vid platsen?
3. Upplever du att det finns konflikter mellan trafikanter här? Om ja, kan du beskriva kort? Vad brukar hända?

Sammanställning av svar utifrån fråga 1



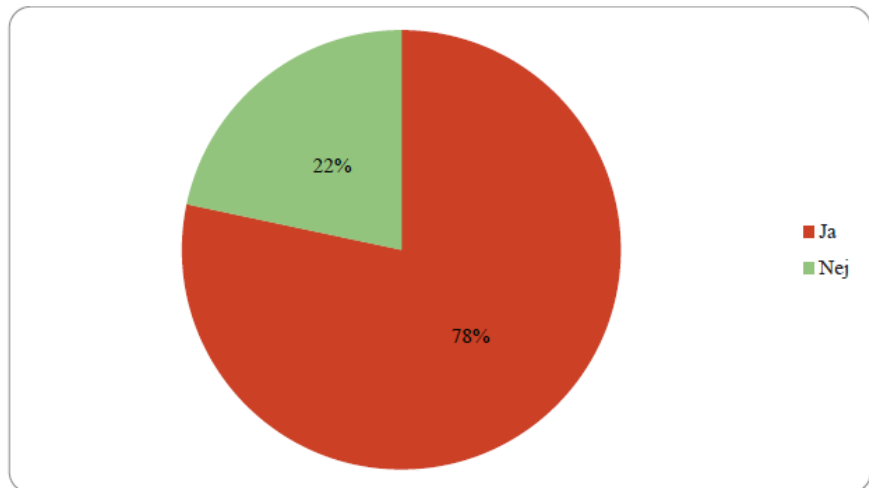
Figur 8. Värdering av platsen utifrån svar på frågan "Hur upplever du platsen som gående/cyklister?"

Sammanställning av svar utifrån fråga 2



Figur 9. Värdering av samspelet utifrån svar på frågan "Hur tycker du samspelet mellan oskyddade trafikanter fungerar vid platser?"

Sammanställning av svar utifrån fråga 3



Figur 10. Andel personer som upplever att det finns konflikter vid observationsområdet. .

Utifrån intervjuvaren kunde konstateras att platsen som helhet mestadels upplevs på ett negativt sätt. Den upplevs som trång, svårframkomlig och stökig. Trots den negativa helhetsupplevelsen visar intervjuvaren att samspelet upplevs som okej eller bra av närmre hälften av de tillfrågade, samtidigt som en övervägande majoritet upplever att det finns konflikter på platsen.

Sammantaget ger intervjuvaren en bild av vissa trafikanter som är frustrerade över situationen, andra som blir förvirrade av den nuvarande utformningen, och några som nöjer sig med hur det är idag.

Trafikkontorets synpunkter

Konfliktstudien visar att ett stort antal interaktioner av olika typ mellan gående och cyklister sker i kopplingen mellan Liljeholmen och Marievik. Interaktionerna är flest under morgonrusningen då ett större flöde av cyklister är på väg söderifrån in mot innerstaden. Interaktionerna sker i stort sett alltid kopplat till stora korsande flöden, stora flöden på underdimensionerade ytor och otydlighet i utformningen. För att förbättra situationen har följande åtgärder identifierats:

- Separera flöden av gående och cyklister eller minska dem genom att tillskapa alternativa kopplingar.
- Öka ytorna för gående och cyklister. Detta kan exempelvis ske genom att tillskapa större väntytor vid korsningspunkter.
- Förtydliga utformningen på platsen.

Åtgärdsförslag

Bakgrund

Det finns idag få korsningspunkter över Södertäljevägen som kopplar ihop stadsrummen och ansluter de båda sidorna av vägen med varandra. Gena och attraktiva kopplingar mellan områdets olika delar är av stor vikt för att rörelser ska kunna ske och öka möjligheterna att röra sig både inom och emellan områdena. Södertäljevägen är en stor barriär i ett område som ligger strax utanför Stockholms innerstad, med en direkt närhet till Södermalm. Området kring Årstadal utvecklats de senaste åren, och utveckling pågår av Marievik med både nya arbetsplatser, bostäder och målpunkter. Även Liljeholmen är en stor målpunkt med centrumfunktioner och kollektivtrafik. Med sitt geografiska läge, kollektivtrafik och den pågående stadsutvecklingen har området stor potential att bli en direkt förlängning av innerstaden.

Södertäljevägens karaktär liknar idag en trafikled med få planskilda korsningar. Idag finns en gen koppling för gående och cyklisterna mellan Liljeholmen och Marievik, den koppling som studerats i konfliktstudien. Utöver denna är de närmaste korsningsmöjligheterna längs en parkeringsyta under Liljeholmsbrons brofäste, en gång- och cykelbro under Södertäljevägen vid brofästet och en korsningspunkt under Södertäljevägen i höjd med Hägerstensvägen.

Ett planprogram för Södertäljevägen pågår, vilket innefattar sträckan mellan Liljeholmsbron och Hägerstensvägen. Detta program är tänkt att hantera de utmaningar som Södertäljevägen som barriär utgör idag genom bebyggelse intill Södertäljevägen och en omdaning av gaturummet till en stadsgata, med ett flertal signalreglerade korsningar i plan och fler kopplingar för gående och cyklisterna längs hela sträckan som underlättar att röra sig mellan Södertäljevägens östra och västra sida. En förtätning med bebyggelse, cirka 1750 lägenheter, och en effektivisering av dagens överbredda gaturum med fler kopplingar över Södertäljevägen kommer bidra till att Liljeholmen, Marievik och Årstadal kopplas ihop. Det leder även till en bättre koppling mot Södermalm och en möjlighet att förlänga innerstadens struktur utanför tullarna.

Marievik är ett område med en ny detaljplan som nyligen vunnit laga kraft. Inom denna pågår utbyggnad av cirka 1000 nya bostäder (uppskattningsvis drygt 2000 tillkommande boende) och cirka 2000 nya arbetsplatser, vilka kommer färdigställas under de närmaste åren. Inom området kommer även nya målpunkter tillkomma i form

av upprustning av kajstråket, parkytor och ett hamnbad. Utöver detta har området kring Årstadal byggts ut. Området runt Liljeholmskajen har alltså genomgått en stor förändring med ökat antal boende och arbetsplatser de senaste åren. Med ett utbyggt Marievik förväntas cirka 11 000 boende finnas i Årstadal, Liljeholmskajen och Marievik, med Liljeholmens centrum som sin geografiskt närmaste service- och kollektivtrafikknutpunkt.

Liljeholmen är en bytespunkt för kollektivtrafik med buss, tvärbana och tunnelbana. Antal påstigande på kollektivtrafiken vid Liljeholmen är totalt 45 300 per genomsnittlig vintervardag (2022), den 6:e största hållplatsen i kollektivtrafiksystemet. Nya bostäder, kontor och målpunkter ökar antalet trafikanter i området och ställer därmed högre krav på de stråk som trafikanterna nyttjar.

Ombyggnaden av Södertäljevägen till en stadsgata ligger flera år fram i tiden och utifrån nuvarande förutsättningar beslutade exploateringsnämnden 2024-03-21 (Dnr E2024-00614) att gå ut på programsamråd under 2024 men att avvakta vidare arbete tills att de ekonomiska förutsättningarna förbättras. Utifrån den barriär Södertäljevägen utgör, den brist i kapacitet som befintliga korsningspunkter erbjuder och den genomförda och pågående stadsutvecklingen runt Liljeholmskajen ser kontoret att det finns ett behov av att skapa bättre och fler passager närmare i tiden. Detta för att på så sätt fördela flödena av gående och cyklister och därmed bidra till att minska konflikterna vid passagen under Södertäljevägen.

Befintlig passage under Södertäljevägen

Kontoret avser att utifrån resultatet från den genomförda konfliktstudien studera vidare en möjlig ombyggnad av ytorna under och vid Södertäljevägen invid tvärbanan. Tydligare utformning och större väntytor i korsningspunkter kan förbättra situationen på platsen. Den totala ytan är emellertid begränsad och vad som är möjligt att genomföra behöver studeras vidare.

Passage över Södertäljevägen

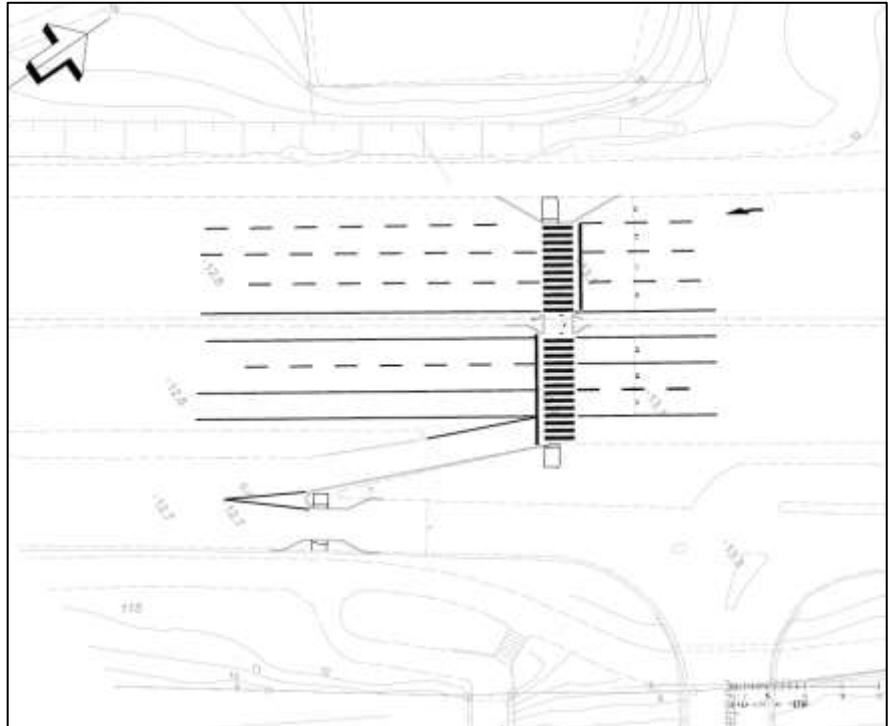
I samband med ytterligare utveckling av Marievik med nya invånare riskerar konflikterna att öka och därmed behovet av att sprida ut flödena samtidigt som befintlig passage trimmas ytterligare. Kontoret har studerat förutsättningarna för en ny gång- och cykelpassage i anslutning till Liljeholmspåfarten, se figur 6. En passage här skulle ge en ny koppling mellan Liljeholmstorget med kommunal service och Liljeholmsgallerian till Årstadal och

Liljeholmskajen och därmed även ha en avlastande funktion för passagen under Södertäljevägen.

En ny passage är främst en framkomlighetsåtgärd för gående och cyklister eftersom Södertäljevägen är en stor barriär med endast planskilda passager på sträckan Hornstull-Årstabergsvägen. Samtidigt är det ett sätt att lyfta fram fotgängare och cyklister i stadsrummet och flytta ut innerstadens struktur och prioriteringar till området mellan Liljeholmen och Årstadal. Boende i området kommer med förslaget få en ny gen koppling mot kollektivtrafiken och de centrumfunktioner som finns i Liljeholmen. Uppskattningsvis kommer 8000 av de 11 000 boende i området kunna få en 100 till 200 meter kortare väg till och från de målpunkter som finns i Liljeholmen. Samtidigt kan inte alla dessa antas ha målpunkter i Liljeholmen utan vissa ska direkt söderut eller in mot Hornstull. Även de som har arbetsplatser i området kommer att få en genare koppling även om majoriteten av arbetsplatserna ligger i Marievik vilket gör att den befintliga passagen under Södertäljevägen fortsättningsvis kommer vara attraktiv.



Figur 11. Föreslagen placering av gång- och cykelpassage inringad i orange.



Figur 12. Principskiss för utformning av ny gång- cykelpassage i anslutning till Årstadalsinfarten.

Platsen är vald dels utifrån saknade kopplingar och möjliga anslutningar och dels utifrån att de fysiska förutsättningarna bedöms fördelaktiga kopplat till höjder och anslutningar till intilliggande gång- och cykelinfrastruktur. Placeringen av övergångsstället kan komma att justeras något i kommande skeden när utformningen av kopplingarna till anslutande gång- och cykelnät detaljeras.

Påverkan på motorfordonstrafiken

I dagsläget trafikeras denna del av Södertäljevägen av cirka 33 000 motorfordon per dygn vilket ger ca 2000 fordon norrut i rusning (ca 12 % av trafiken kör i rusning) och cirka 10 000 cyklister. På sträckan där den nya passagen föreslås är två körfält i södergående riktning idag tagna i anspråk av en etablering, vilket ger två kvarvarande körfält. Denna etablering för arbetena med SVOAs avloppstunnel väntas enligt gällande trafikanordningsplan kvarstå till slutet av 2025 då det återgår till tre körfält. Framkomligheten är, trots begränsningen av antal körfält, fortsatt god.

Bedömningen är att en ny passage över Södertäljevägen inte kommer att påverka framkomligheten för biltrafiken annat än marginellt. Det är korsningarna vid Hornstull och Årstabergsvägen som är dimensionerande och avgör körlängderna på sträckan. Korsningen vid Hornstull kan släppa igenom 1200 fordon/h. Vid en rödsignal för biltrafiken vid det föreslagna signalreglerade övergångsstället byggs köerna upp men avvecklas snabbt när det är

tomt framför och kan i flera fall få grön signal i Hornstull istället. Detta gör att samma trafikmängder kommer kunna släppas igenom även med en tillkommande trafiksignal.

Utanför rusningstrafik kan trafiksignalen vid den nya passagen ge en något förlängd restid för biltrafiken men eftersom denna passage kommer vara signalreglerad och endast visa rött när någon trycker på knappen och vill gå över bedöms det inte vara någon större påverkan. Under renoveringen av Liljeholmsbroarna kommer dessa arbeten vara dimensionerande för hur mycket biltrafik som kan komma igenom.

Ett exempel på en liknande lösning med en passage på en vältrafikerad sträcka finns på Örbyleden, i anslutning till Gubbängsfältet. Här är trafikflödet cirka 34 500 fordon per dygn, och denna passage har cirka tio knapptryck (alltså fotgängare eller cyklister som vill passera) i maxtimmen. Framkomligheten för motorfordonstrafiken är på denna plats fortsatt god trots passagen.

Antalet målpunkter och tätheten i bebyggelse skiljer sig något från situationen runt Södertäljevägen. En enklare beräkning för Södertäljevägen har gjorts och vid maximalt antal knapptryckningar under rusningstrafik (en per minut) kan den kö som byggs upp avvecklas vid varje gröntidsperiod. Omloppstiden i trafiksignalen är beräknad på 60 sekunder vilket är den vanliga tidsinställningen för att inte trafikanter oavsett trafikslag ska behöva vänta onödigt länge. Att ta sig över ett detta övergångsställe beräknas ta ca 20 sekunder. Detta gör att det blir rött i 20 sekunder och grönt i 35 sekunder per omlopp (det är rött för båda några sekunder av trafiksäkerhetsskäl).

Bedömningen är att en ny passage inte kommer att vara dimensionerande för motorfordonstrafikens framkomlighet utan att detta påverkas av omkringliggande signaler och framförallt av kapaciteten i vägnätet innanför Hornstull.

Trafiksäkerhet

En signalreglerad passage är i första hand en framkomlighetsåtgärd, och är en lösning som används på många platser i staden. Totalt bedöms passagen bli cirka 24 meter lång. Passager med denna längd eller längre finns det flera exempel på i staden, exempelvis på Sveavägen, Karlbergsvägen och Långholmsgatan. Platsen ligger mellan en signalreglerad korsning i Årstaberget och en i Hornstull och Liljeholmsbron. Det finns flera på- och avfarter på sträckan, vilket gör att uppmärksamheten hos motortrafikanterna bedöms vara god. Sikten på platsen är god från båda riktningar då den ligger i raksträcka, detta gör att en ny trafiksignal kan upptäckas från långt avstånd.

Eventuella behov av åtgärder för att ytterligare säkerställa en god trafiksäker miljö utreds vidare inom projektet.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som redovisning av uppdraget från kommunfullmäktige om att genomföra en konfliktstudie mellan Liljeholmen och Marievik.

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för ny passage över Södertäljevägen upp till 2,5 mnkr.

Tidplan och genomförande

Under 2024 tas en systemhandling fram för den nya passagen över Södertäljevägen och genomförandebeslut planeras till början av 2025. Detaljplanering och upphandling under 2025 med planerat genomförande under 2026.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 2,5 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 0,3 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 23 mkr.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för gång och cykel.

Projektet har för avsikt att söka statlig medfinansiering.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	0,3	2,2	2,5
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,0	7,2	7,2
Entreprenad		10,5	10,5
Index		2,9	2,9
Summa utgifter	0,3	22,7	23
Summa inkomster	0,0	0,0	0,0
Netto	0,3	22,7	23

Driftkostnader

Projektet kommer medföra ökade driftskostnader med en ny trafiksignalanläggning. Driftkostnaderna ökar även med något mer gång- och cykelytor.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,8 mnkr per år från och med år 2027.

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

En risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av begränsad framkomlighet. Genom noggrann produktionsplanering i kombination med kommunikationsinsatser så att allmänheten är välinformerade om störningarna kan riskerna för påverkan minskas.

Det finns osäkerheter i kalkylen eftersom många delar återstår att utreda i detalj. Kontoret hanterar denna risk framför allt genom ett ökat detaljeringspåslag i kalkylen

Kommunikation

Kommunikation sker inför, under och efter genomförande av projektet. Genom välplanerade och riktade insatser säkerställs att intressenternas och målgruppernas behov tillgodoses.

Slut