



EXPLOATERINGSKONTORET TRAFIKKONTORET

BILAGA 1
2013-01-14
PM

Kontaktperson exploateringskontoret

Andreas Burghauser

Exploateringskontoret

Stora projekt

Telefon: 08-508 265 15

andreas.burghauser@stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret

Alla Bäck

Trafikplanering

Telefon: 08-508 260 37

alla.back@stockholm.se

Projekt Slussen - Trafik under byggtiden





Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	4
Styrande faktorer för genomförandeplanering	4
Två huvudetapper	5
Etapp 1 och 2: 4 skeden	7
Etapp 1, skede 1 (2014-07-01 – 2015-12-31)	7
Etapp 1, skede 2 (2016-01-01 – 2017-12-31)	10
Etapp 2, skede 3 (2018-01-01 – 2018-06-30)	11
Etapp 2, skede 4 (2018-07-01 – 2020-12-31)	12
Konsekvenser för trafiken	13
Gångtrafiken	13
Cykeltrafiken	13
Kollektivtrafiken	13
Biltrafiken	15
Förberedande arbeten (2013-01-01 – 2014-06-30)	19
Information	24

Sammanfattning

Det är alltid komplicerat att utföra stora byggprojekt i en innerstadsmiljö. När byggnationen av Slussen pågår kommer projektet att ge en betydande påverkan på Stockholms trafiksystem. Även om en del av arbetena är utmanande rent tekniskt kommer den riktigt stora utmaningen vara att bygga om Slussen och samtidigt hantera den mängd olika funktioner som finns på platsen.

Övergripande analyser av genomförandet visar att det kommer att innebära stora utmaningar att klara byggnationen inom planerad byggtid, budget och samtidigt upprätthålla en arbetsmiljö som uppfyller gällande krav som enligt lag åligger

byggherren. Framförallt beror det på projektets komplexitet och även på behovet att behålla trafik genom arbetsområdet under byggtiden främst i getingmidjorna - delarna Stadsgårdsleden och Katarinavägen.

Förslaget innebär i korthet:

En grundförutsättning är att tunnelbanan ska kunna fungera under hela byggtiden.

Gång- och cykeltrafik kommer alltid att kunna passera genom arbetsområdet både i nord-sydlig och väst-östlig riktning.

Under de första 1,5 åren kommer bussterminalen för Nacka - och Värmdöbussar ligga kvar på samma yta som idag. I ett andra skede placeras den temporärt på Stadsgårdskajen öster om Katarinahissen framför KF-huset fram till dess den nya bussterminalen i berget är färdigställd.

Katarinavägen stängs för genomgående trafik under fyra år. Under denna period leds stadsbussarna via Folkungagatan, Söderledstunneln, Södermalmstorg via västra bron till Gamla Stan och vidare.

Saltsjöbanan kommer inte att kunna angöra Slussen från sommaren 2014 till någon gång 2020. Alternativen som studeras för Saltsjöbanans slutstation är Londonviadukten i första hand och i andra hand Henriksdal. Ersättningsbussar planeras angöra Slussen.

Stadsgårdsleden – Söder Mälarstrand kommer att kunna trafikeras av biltrafik under hela byggtiden, men kopplingen till Gamla stan kommer att tas bort.

För trafiken mellan Södermalm och Gamla Stan har två alternativ utretts – ett med och ett utan biltrafik – se PM ”Projekt Slussen. Trafik i nord-sydlig riktning under Etapp 1 juli 2014 – december 2017”. Kontoret förordar alternativet med biltrafik kvar (alternativ B). Även i detta alternativ bör biltrafiken i första hand hänvisas till Centralbron, andra alternativ är Västerbron och Essingeleden.

Trafiksimuleringar har visat att begränsningarna i trafiksystemet har en stor spridningseffekt för biltrafiken. Värmdöleden, Nynäsvägen och Södertäljevägen, som redan idag har begränsad framkomlighet under rusningstid, kommer att belastas ytterligare. Södermalms trafiknät kommer att påverkas mest.

För att klara trafiksituationen behöver fler resenärer välja att åka kollektivt, cykla eller gå. Projektet har i sin planering prioriterat framkomligheten för dessa



trafikslag och tagit höjd för ett ökat antal bussar från Nacka och Värmdö. Projektet planerar att tillsammans med SL arbeta med att sprida information om trafiklösningar och alternativa res sätt.

Bakgrund

Genomförandet av det nya Slussen kommer att vara ett av de mest komplicerade infrastrukturprojekten i innerstadsmiljö som genomförts i landet. Planerad byggtid för de stora skedena är ca 7 år med start 2014, kompletterande arbeten kommer att pågå ytterligare några år. För att klara projektets tidplan, budget och framkomligheten kommer omfattande åtgärder att krävas vad gäller provisorier och avstängningar. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt biltrafik kommer att påverkas. En omsorgsfull skedesplanering och väl planerade avstängningar är förutsättningar för minsta möjliga påverkan av trafiken.

Stor vikt kommer att läggas vid att genomföra projektet säkert ur miljö- och arbetsmiljö synpunkt. Val av arbetsmetoder och arbetsmaskiner kommer att utgöra grunden, även riskhantering, skyddsåtgärder, utbildning och löpande information om arbetsmiljörisker i projektet är en viktig del i detta arbete. Projektet kommer under byggtiden kontinuerligt informera allmänheten om vilka störningar som planeras. Information till närboende, trafikanter och kollektivresenärer kommer att ske genom annonsering, direktinformation, skyltning mm.

Genomförandet kommer att indelas i två stora etapper. Varje stor etapp delas in i mindre skeden, där arbeten kommer att pågå på land samt i och på vatten och med nya bussterminalen i berget parallellt. Stor vikt kommer att läggas på entreprenadindelning, för att arbetena ska vara möjliga att samordna på ett effektivt sätt. Samverkan mellan entreprenörerna och beställaren kommer att vara en viktig del i de upphandlingar av entreprenader som kommer att göras.

Styrande faktorer för genomförandeplanering

Genomförandeplaneringen utgår från att projektets budget och tidsramar ska hållas samtidigt som en god arbetsmiljö och fungerande avbördning (dvs. vattenutflöde från Mälaren) ska säkerställas samt att störningarna för tredje man ska bli så små som möjligt.

Byggnadsarbetena kommer dock ofrånkomligt att innebära störningar för framkomligheten. Framkomlighetsstrategin är styrande för trafikplaneringen

under Slussens byggtid. Det innebär att kollektiv-, gång-, och cykeltrafiken prioriteras i planeringen.

Slussens komplexa arbeten med schakter i och under vattennivån, pålningsarbeten, bergschakt, konstruktionsarbeten mm innebär många arbetsmiljörisker. Enligt arbetsmiljölagen åligger det byggherren att under varje skede av planering och projektering se till att arbetsmiljön beaktas när det gäller såväl byggskedet som det framtida brukandet. En viktig förutsättning i planeringen är att identifiera och projektera/planera bort arbetsmiljörisker.

Två huvudetapper

Första huvudetappen omfattar östra delen (figur 1). För att kunna ha kvar den nord-sydliga förbindelsen för alla trafikslag genomförs projektet så att när de östra delarna rivs och de nya byggs så leds stombussarna till den befintliga västra bron. För biltrafiken finns två alternativ – se PM ”Projekt Slussen - Trafik i nord-sydlig riktning under Etapp 1 juli 2014 – december 2017”. Kontoret förordar alternativet med biltrafik kvar (alternativ B). Även i detta alternativ kommer biltrafiken att i ökad grad behöva använda andra broar över Mälaren – Centralbron, Västerbron och Essingeleden.

När den nya vägbron samt de anslutande delarna på Södermalm och Gamla stan är färdigställda och trafiken flyttar dit kan de västra delarna rivas och byggas (figur 2).

Figur 1 *Ettapp 1 3,5 år: juli 2014 – december 2017*

Figur 2 *Ettapp 2 3 år: januari 2018 – december 2020*

Etapp 1 och 2: 4 skeden

En utförligare beskrivning av trafik under byggtiden för skede 1 och 2 ges i ovan nämnda PM.

Etapp 1, skede 1 (2014-07-01 – 2015-12-31)

Bussterminalen för Nacka- och Värmdö- bussarna ligger kvar på samma yta som idag.

Saltsjöbanans slutstation stängs av pga. tunnelarbetena för bussterminalen. Ersättningstrafik med bussar sätts in mellan den nya slutstationen (ännu inte bestämt vilken) och Slussen.

Stadsbussarna går via Folkungagatan, Söderledstunneln, Södermalmstorg över den västra bron till Gamla stan. Hållplatserna för stadsbussar flyttas från Katarinavägen till Södermalmstorg. Katarinavägen stängs av för buss- och biltrafik.

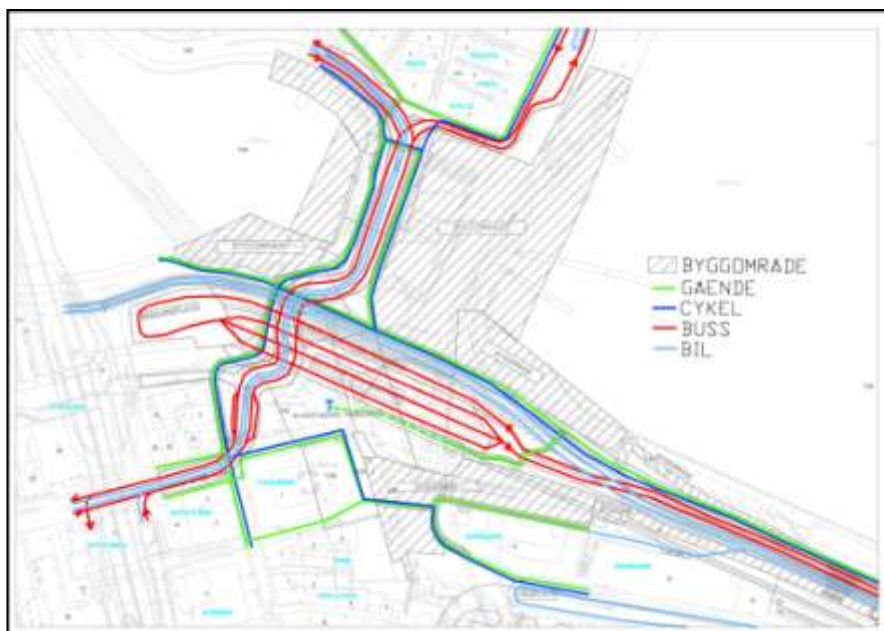
Stadsgårdsleden och Söder Mälarstrand kommer att kunna trafikeras av biltrafik under hela byggtiden, men kopplingen till Gamla stan kommer att tas bort. I södra änden av Skeppsbron vänder biltrafiken pga. platsbrist vid omfattande rivningsarbeten vid Slussplan samt byggarbeten med huvudbron.

För biltrafiken mellan Södermalm och Gamla Stan har två alternativ utretts – ett med och ett utan biltrafik. Kontoret förordar alternativet med biltrafik kvar (alternativ B). Alternativet innebär att biltrafiken har möjlighet att köra från Hornsgatan till Munkbron via Södermalmstorg och västra bron parallellt med kollektivtrafiken (figur 4).

För att möjliggöra plats för biltrafiken mellan Södermalm och Gamla Stan parallellt med busstrafiken krävs att två extra körfält skapas genom rivningen av Kolingsborg (det runda huset mitt på Slussen, se figur 3). Under förutsättning att rivningslov beviljas finns det inget formellt hinder mot att riva byggnaden innan detaljplanen vunnit laga kraft. Detta innebär att huset rivs och att extra körfält skapas innan byggstart juli 2014.



Figur 3 Fyra körfält mellan Södermalmstorg och västra bron



Figur 4 Skede 1, juli 2014 – december 2015.

De arbeten som genomförs under denna period är:

- Ledningsarbeten.
- Rivning av befintliga östra bron samt ombyggnation av befintliga slusskanalens östra del.
- Den nya bussterminalen i Katarinaberget börjar byggas.
- En provisorisk bussterminal börjar byggas 1/7 2015 och ca ett halvt år framåt utanför KF-huset.
- Rivning och utbyte av befintliga konstruktioner i Katarinavägen.



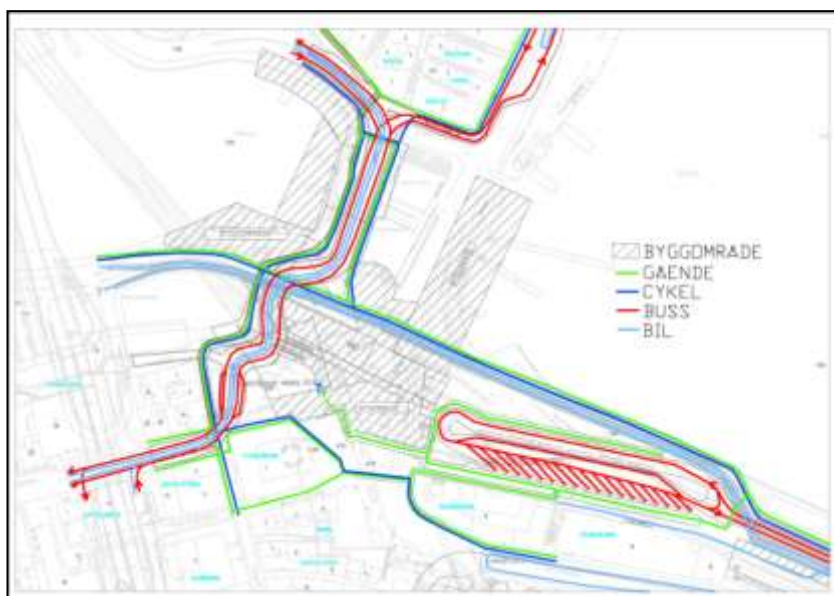
- Byggnation av norra landfästet till huvudbron.

Etapp 1, skede 2 (2016-01-01 – 2017-12-31)

Bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna flyttas ut till den provisoriska terminalen för att göra det möjligt att riva de centrala delarna av den gamla anläggningen. Katarinavägen är avstängd och stadsbusstrafik leds som i skede 1. Biltrafiken leds på samma sätt som i skede 1.

De arbeten som genomförs under denna period är:

- Byggnation av ett provisoriskt tråg för biltrafiken på Stadsgårdsleden för att göra det möjligt att behålla den öst-västliga förbindelsen för biltrafiken igenom byggområdet under hela byggtiden.
- Byggnation av de centrala konstruktionerna inklusive anslutning till huvudbron.
- Byggnation av södra landfästet och montering av huvudbron.



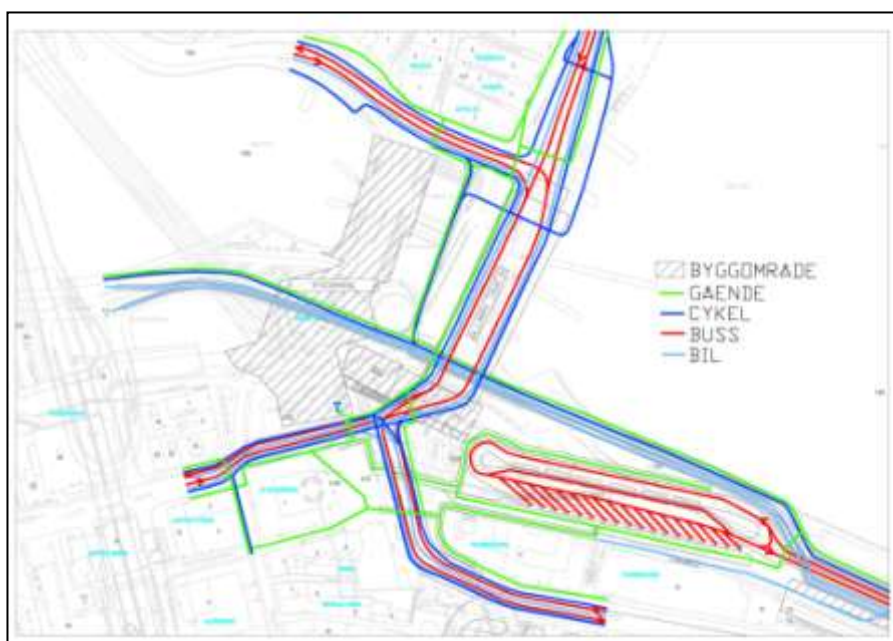
Figur 5 Skede 2, januari 2018 – juni 2018

Etapp 2, skede 3 (2018-01-01 – 2018-06-30)

Den nya huvudbron öppnas för trafik mellan Hornsgatan och Gamla Stan .
Även Katarinavägen öppnas för trafik. Nacka- och Värmdö - bussarna angör fortfarande den temporära bussterminalen på Stadsgårdskajen.

De arbeten som genomförs under denna period är:

- Återstående västra monoliter rivs.
- Arbete pågår centralt med byggnation av den nya Stadsgårdsleds tunnel samt övriga konstruktioner.
- Ombyggnation av västra delen av slusskanalen.



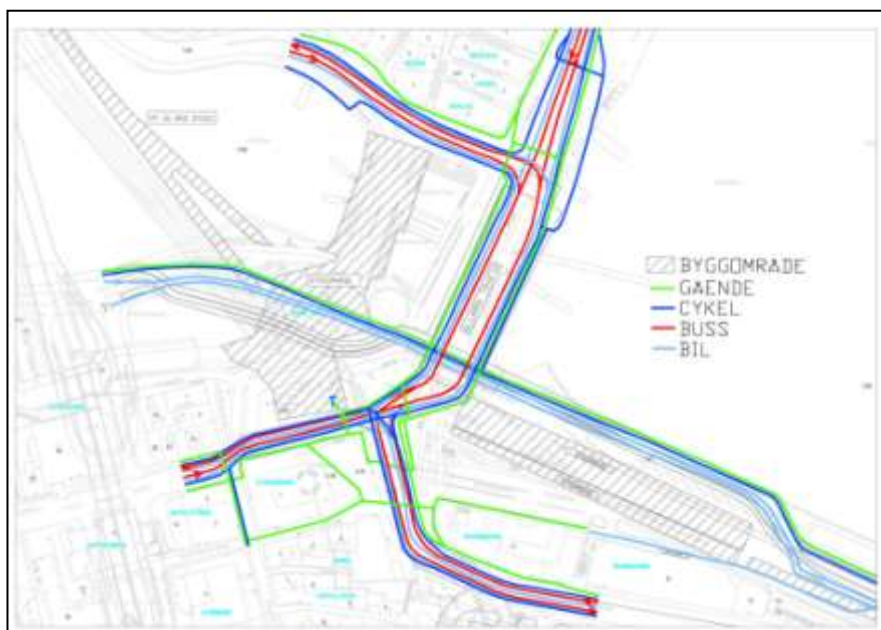
Figur 6 Skede 3, januari 2018 – juni 2018

Etapp 2, skede 4 (2018-07-01 – 2020-12-31)

Nacka- och Värmdöbussarna flyttar in i nya bergterminalen.

De arbeten som genomförs under denna period är:

- Rivning av den temporära bussterminalen.
- Återställning och driftsättning av Stadsgårdsleden.
- Driftsättning av Saltsjöbanan.
- Den nya cykelbron byggs klart.
- Byggnation av konstruktioner på västra delen inklusive lågbroar och slusskanalen.



Figur 7 Skede 4, juli 2018 – december 2020

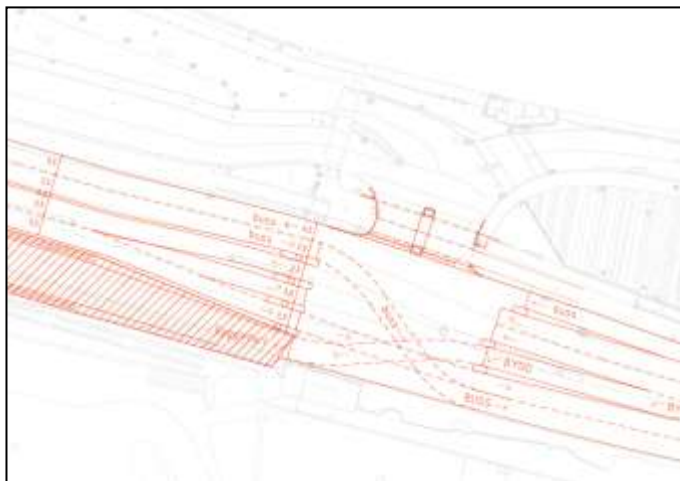
Konsekvenser för trafiken

Projektet kommer att innebära stora trafikstörningar. Projektets strategi är att prioritera kollektivtrafiken, cyklister och gående för att på bästa sätt säkerställa en godtagbar framkomlighet för trafikanterna. Resandet med de olika färdssätten ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt.

Gångtrafiken

Gångtrafiken kommer att kunna passera genom arbetsområdet, både i nord-sydlig och väst-östlig riktning under hela byggtiden för att nå alla relationer. Gångvägar genom byggområdet utförs med tanke på skydd av trafikanterna mot rivnings- och byggnationsarbetet.

Under de första fyra åren finns ingen möjlighet att ha övergångsstället i plan kvar över Stadsgårdsleden vid Fotografiska museet på grund av arbeten med bussterminalen i Katarinaberget (se figur 7). Därför föreslås att en gångbro uppförs.



Figur 8 Korsningen vid Fotografiska museet under etapp 1.

Cykeltrafiken

Även cykeltrafiken kommer att kunna passera genom arbetsområdet, både i nord-sydlig och väst-östlig riktning under hela byggtiden för att kunna nå alla relationer. Särskild hänsyn behöver tas till driften av cykelvägar för att säkerställa möjligheten att använda dessa under alla årstider.

Kollektivtrafiken

Slussen är en av SL-trafikens viktigaste knutpunkter. Vid Slussen sker byten mellan tunnelbanans gröna och röda linje, Saltsjöbanan, busstrafiken från Nacka

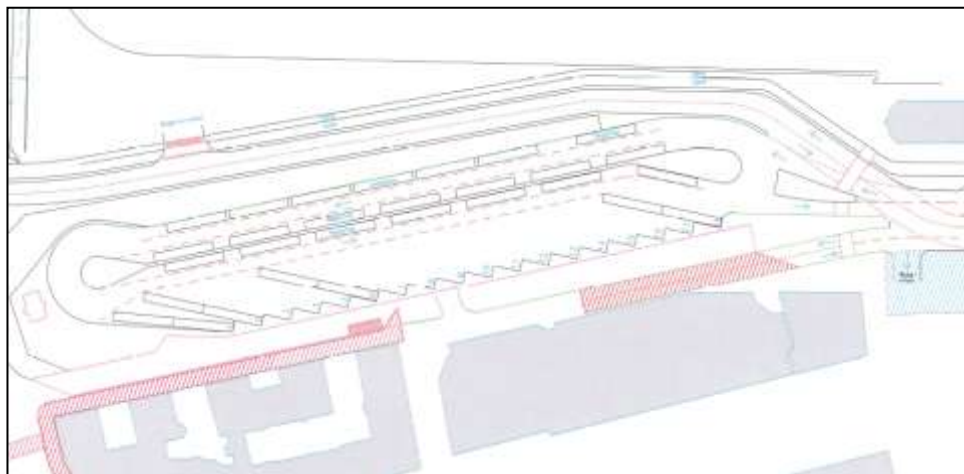
och Värmdö samt stadsbussar och Waxholmsbåtar. Slussen är efter T-centralen den största bytespunkten i SL-trafiken, och därigenom även i Sverige.

Tunnelbana

Det är en grundförutsättning att tunnelbanan ska fungera under hela byggtiden. Samtidigt kommer tunnelbanan (trafik, kundmiljöer och konstruktion) hela tiden att påverkas av projektet; det kan omöjligen undvikas. Det ställer stora krav på genomförandeplaneringen att säkra att denna påverkan inte blir allvarligare än vad som kan accepteras.

Nacka /Värmdöbussar

Nacka/Värmdöbussarna ligger kvar i befintlig terminal till årsskiftet 2015/2016. Under 2015 anläggs en provisorisk bussterminal på Stadsgårdskajen utanför befintlig terminal (se figur 9). Katarinahissen och Birkas byggnad begränsar storleken på terminalen som ändå kommer att ha mer kapacitet än dagens; 6 avstigningshållplatser, 20 påstigningshållplatser (2 av avstigningshållplatserna används för påstignande på eftermiddagen) samt 20 tidregleringsplatser. Flera av tidregleringsplatserna kommer att ligga längs Stadsgårdsleden. Den provisoriska terminalen tas i drift i januari 2016 och används fram till dess att den nya terminalen i berget står klar 2018.



Figur 9 Provisorisk bussterminal för Nacka/Värmdöbussarna på kajen öster om Katarinahissen.

Saltsjöbanan

Saltsjöbanan kommer inte att kunna angöra Slussen från sommaren 2014 till någon gång 2020. Alternativen som studeras för Saltsjöbanans slutstation är Londonviadukten i första hand och i andra hand Henriksdal. Ersättningstrafik med bussar sätts in mellan den nya slutstationen och Slussen.

Stadsbussar

Katarinavägen kommer att stängas av för all fordonstrafik i upp till fyra år med start 1 juli 2014. Stombusslinjerna 2 och 3, med flera linjer, läggs då om till Folkungagatan – Söderledstunneln – Södermalmstorg – Slussplan. Detta kräver att kollektivkörfält, prioritet i trafiksignalerna och nya hållplatser ordnas. Den omlagda stadsbusstrafiken kommer att trafikera Medborgarplatsen och det eventuellt tillkommer hållplatslägen där för byte till tunnelbana, dock behöver platstillgången på torget och kapaciteten på T-banans plattform ses över innan en sådan lösning kan införas. Busslinjenätet under de första fyra åren redovisas i figur 10 nedan.



Figur 10 Stadsbusslinjer under etapp 1

Kollektivtrafik på vatten

Den båttrafik i Waxholmsbolagets regi som angör Slussen idag kommer att fortsätta göra det under hela byggtiden, men bryggan flyttas något norrut. SL utreder för närvarande vad det finns för möjligheter att avlasta Slussen med hjälp av båttrafik. Båttrafiken har små möjligheter att ersätta befintlig busstrafik, men en förbättrad båttrafik är intressant att studera som ett komplement och för att hitta alternativ som kan locka bilister till kollektivtrafiken.

Biltrafiken

I det tidiga planeringsarbetet analyserades ett scenario med relationen Stadsgårdsleden – Söder Mälarstrand helt avstängd under ca 2 år. Efter analys konstaterades att det skulle ge för stora negativa konsekvenser för trafiksystemet. I det nu liggande förslaget hålls relationen Stadsgårdsleden – Söder Mälarstrand öppen för biltrafik, men som en följd av detta behöver andra avstängningar vara under längre tid, såsom Katarinavägen under 4 år. Samtidigt tas Stadsgårdsledens koppling till Gamla Stan bort under hela byggtiden. Det är de första fyra åren som är mest ansträngande för biltrafiken.



Biltrafiken mellan Södermalm och Gamla Stan bör hänvisas i första hand till Centralbron, andra alternativ är Västerbron och Essingeleden. Beskrivning och jämförelse av alternativ med och utan biltrafiken över Slussen mellan Gamla stan och Södermalm se PM ”Projekt Slussen - Trafik i nord-sydlig riktning under Etapp 1 juli 2014 – december 2017”. Kontoret förordar alternativet med biltrafik kvar (alternativ B).

För att bedöma konsekvenserna för omkringliggande vägnät har trafiksimuleringar genomförts och resultaten analyserats¹. Analysen grundar sig på en jämförelse med den trafiksituation som skulle råda under motsvarande år om bygget inte genomförs.

Stadsgårdsleden, som idag har fyra bilkörfält och en trafikmängd på ca 28 000 fordon/dygn, begränsas till två körfält (ca 18 000 fordon/dygn) för att ge förutsättningar för byggnationen. Denna begränsning av antalet körfält föreslås införas redan från Londonviadukten där det finns möjlighet att svänga av på Folkungagatan.

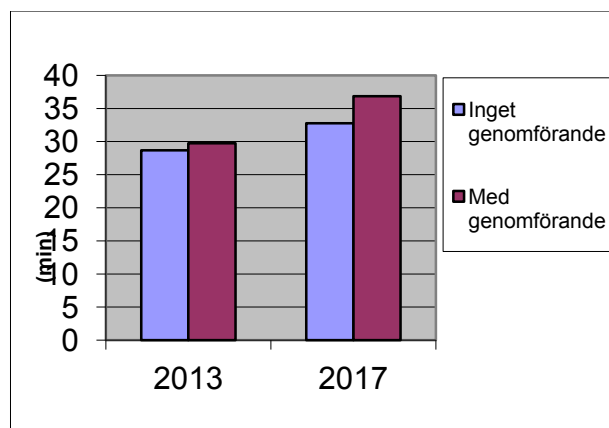
Avstängningen av Katarinavägen medför inte alltför stora konsekvenser för biltrafiken då trafikflödet är tämligen måttligt (ca 7500 fordon/dygn). Det är den begränsade framkomligheten på Stadsgårdsleden och över den västra bron som ger störst påverkan. Under rusningstiden kommer trängseln att öka på exempelvis Folkungagatan, Hornsgatan och Centralbron, men även på Värmdöleden, Nynäsvägen, Södertäljevägen och Södra länken. Södermalm kommer att påverkas mest. Under byggtiden kommer inte Slussen att kunna vara ett omledningsalternativ vid stora störningar i övrigt trafknät, vilket ökar trafknätets sårbarhet.

¹ Simuleringarna är gjorda för alternativet med biltrafik mellan Södermalm och Gamla stan (alternativ B).



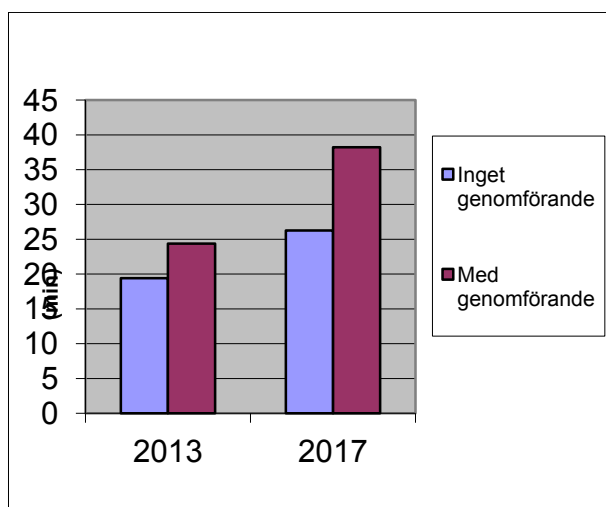
Figur 11 Biltrafiknät som får extra belastning under byggetapp 1

För att förtydliga konsekvenserna för restiden har två körsträckor analyserats ingående. Indata baseras på biltrafikmängder under en vanlig arbetsdag i oktober.



En bilresa mellan Lugnets trafikplats och Haga Norra som är 15 km via Södra länken tar idag ca 30 minuter under morgonrusningen. Analysen visar att år 2017 tar det ca 35 minuter om Slussen inte byggs och ca 37 minuter att köra samma sträcka när bygget av Slussen är igång.

Figur 12 Normal restid under förmiddags rusningsperiod från Lugnets trafikplats till Haga N



Figur 13 Normal restid under förmiddags rusningsperiod från Lugnets trafikplats till City

Analyserna visar att framkomlighetsproblem inte kommer att uppstå endast på grund av Slussens byggnation. Redan idag finns det framkomlighetsproblem i biltrafiknätet under rusningstider. Den situationen riskerar att förvärras på grund av befolkningstillväxten om inte kollektivtrafikens marknadsandel ökar. Dessutom kommer det under många år framöver att behöva göras stora byggnationer i och kring infrastrukturen som påverkar framkomligheten.

Analyserna ger inte bara möjlighet att konstatera köbildningar utan ger även underlag till dimensionering av kollektivtrafiken, då de visar på vilka sträckor det troligen sker en överflyttning från bil till kollektivtrafik pga. restiderna för de respektive trafikslagen.

Staden och Trafikverket kommer att jobba tillsammans för att styra och informera trafikanter. Trafikstyrningsprinciper i Södra länken behöver övervägas då begränsningar i trafiknätet vid Slussen kommer att skapa nya trafikmönster.

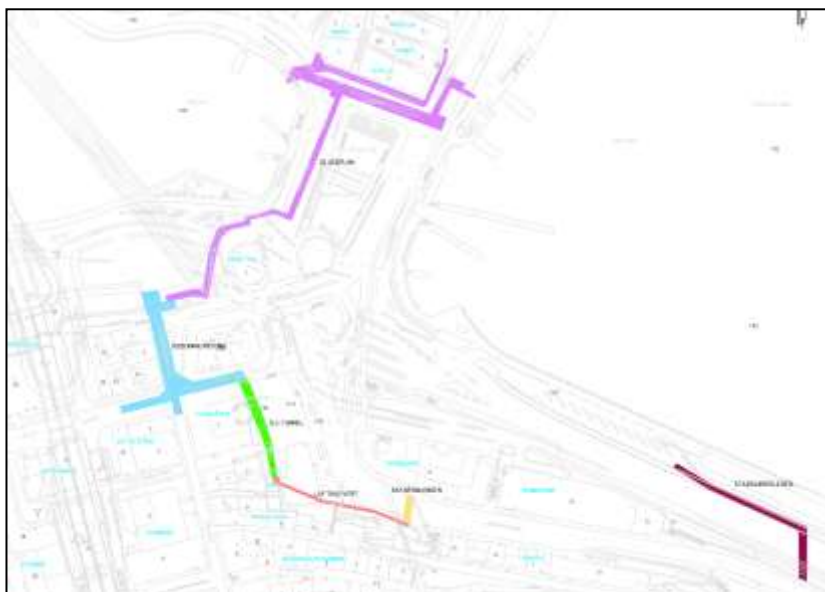
Större påverkan blir det för trafiken mellan Lugnets trafikplats och City, då det finns färre alternativa vägval. Den resan med bil tar idag ca 20 minuter. År 2017 tar det ca 27 minuter om Slussen inte byggs och ca 38 minuter att köra samma sträcka när bygget av Slussen är igång.

Förberedande arbeten (2013-01-01 – 2014-06-30)

För att kunna genomföra byggnationen av Slussen på ett effektivt sätt planeras en del arbeten som inte kräver laga kraftvunna detaljplaner och miljödom att utföras innan byggstarten.

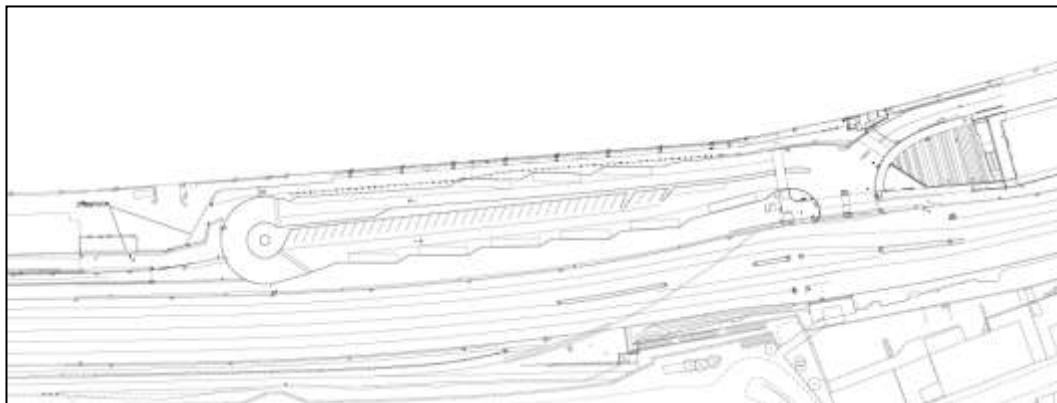
De arbeten som genomförs under denna period är:

- Tidiga ledningsomläggningar.



Figur 14 *Platser där arbeten med tidiga ledningsomläggningar genomförs*

- En ny bussterminal för Birkabussarna, som idag angör 10 platser väster om terminalbyggnaden samt bilparkeringsplatser för besökare till Fotografiska museet anordnas på kajen mellan Birkaterminalen och Fotografiska museet.



Figur 15 Ny bussterminal för Birkabussar och bilparkeringen för Fotografiska museet

- Byggnation av en temporär bussterminal på Södermalmstorg samt rivning av Kolingsborg och byggnation av en överbyggnad med fyra körfält mellan terminalen och västra bron.



Figur 16 Bussterminal för stadsbussar på Södermalmstorg enl. alternativ B (se PM "Projekt Slussen. Trafik i nord-sydlig riktning under Etapp 1 juli 2014 – december 2017.")

- Byggnation av en gångbro över Stadsgårdsleden vid Fotografiska museet, för att möjliggöra gångpassage över Stadsgårdsleden under tiden bussterminalen i berget byggs.



BILAGA 1
2013-01-14
PM

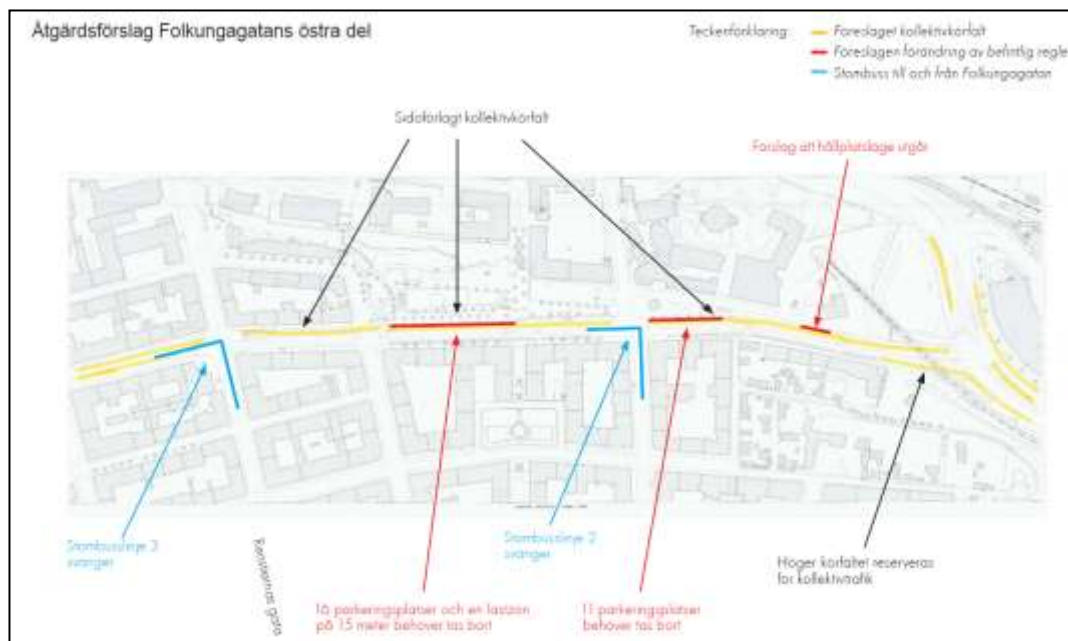
- Busskörfält på Folkungagatan

Den fysiska infrastrukturen behöver anpassas för att möta en ökad efterfrågan på andra färdssätt än bil. Det handlar främst om att det ska finnas fungerande kollektivtrafik som har täta turer, är punktlig och har acceptabla restider. Detta kräver i sin tur att det finns en kollektivtrafikinfrastruktur i form av busskörfält på vägsträckor med trängsel och även bussprioritering i trafiksignaler. En sådan vägsträcka är Folkungagatan.

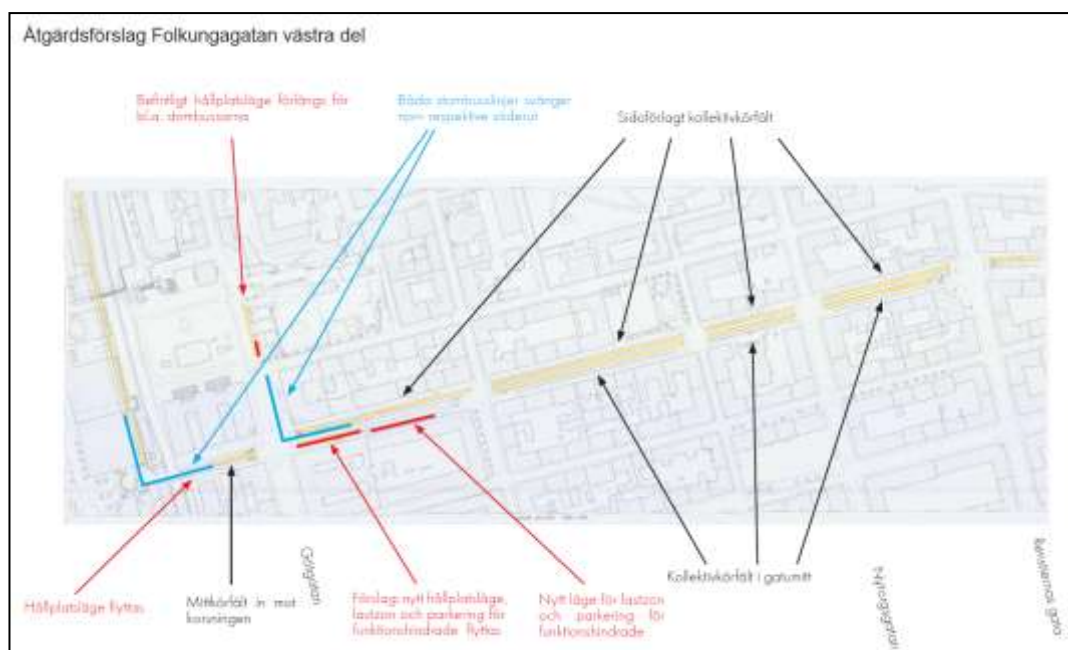
Folkungagatan kommer att trafikeras av två stombusslinjer (nr 2 och 3) samt linjerna 53, 59, 66, 71 och 76. Normalt kör alla dessa linjer via Katarinavägen till Slussen. Det kommer inte vara möjligt att trafikera från Katarinavägen över Slussens östra del p.g.a. komplicerade berg och grundläggningsarbeten. Samtliga busslinjer (utom nr 71) kommer att fortsätta på Folkungagatan för att via Söderledstunneln och Hornsgatansavfarten komma till Södermalmstorg. För att möjliggöra denna trafikering föreslås busskörfält på Folkungagatan. Se figur 17 och 18.

Idag har Folkungagatan två bilkörfält i vardera riktningen. Dessutom finns kantstensparkering utmed båda sidor på nästan hela gatan. Gatan trafikeras av ca 2 000 bilar under maxtimmen eller ca 2 500 personer (sammanlagt i båda riktningarna). Busstrafiken transporterar under motsvarande maxtimme ca 3 500 personer idag och det förväntas ytterligare ökning av kollektivtrafikresenärer under byggtiden.

Reduceringen av antalet körfält för bilarna på Folkungagatan minskar dess bilkapacitet. Dock innebär detta inte att kapaciteten halveras. Idag är Folkungagatans gaturum ganska generöst, det finns utrymme för dubbelparkering och liknande överträdelser utan att man upplever dessa som enorma hinder. Införandet av busskörfälten kommer att säkerställa framkomligheten för stombusslinjer och ge ett pålitligt alternativ till bil.



Figur 17 Busskörslätt på östra delen av Folkungagatan.



Figur 18 Busskörslätt på västra delen av Folkungagatan.



Information

Det kommer att krävas omfattande informationsarbete före och under hela byggtiden. Det är Stockholms stads och projektets ansvar att driva och samordna arbetet i nära samarbete med SL, Trafikverket och övriga berörda, som Nacka och Värmdö kommun och SL:s trafikentreprenörer.

Informationsarbetet kommer att bestå av flera delar. Bland annat

- Övergripande information till allmänheten brett och till alla resenärer som passerar Slussen om varför Slussen ska byggas om, när och hur.
- Riktade insatser till såväl invånarna i Ostsektorn som på Södermalm och i Söderort för att försöka påverka deras resbeteende.
- Detaljerad information till resenärerna om varje stor, och liten, störning.

För att det inte ska brista i informationen till resenärerna kommer det att krävas att projektet tar fram en konsekvensanalys för varje del av arbetet som kan påverka trafiken och presenterar denna för SL och SL:s trafikentreprenörer för att gemensamt hitta de bästa arbetssätten och informationsinsatserna. Det är samma arbetssätt som är etablerat på bland annat Citybanan.

Under byggnationen av Slussen kommer andra stora och små projekt att pågå i Stockholm. Det är av stor vikt att samplanera dessa projekt med ombyggnationen av Slussen för att minimera störningen för stockholmarna.