

**Handläggare**  
**Exploateringskontoret**  
Peter Svärd  
Stora projekt  
Telefon: 08-508 26 552**Till**  
Exploateringsnämnden  
2019-11-14  
Trafiknämnden  
2019-11-14**Trafikkontoret**  
Alla Bäck  
Infrastruktur  
Telefon: 08-508 26 037

## **Projekt Slussen – trafik under byggtiden. Åtgärder och planering i samband med ombyggnation av Slussen och bussterminalen under byggetapp 2**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden godkänner denna redovisning
2. Trafiknämnden godkänner denna redovisning

Johan Castwall  
Förvaltningschef  
ExploateringskontoretPhilip Hall  
Tf förvaltningschef  
Trafikkontoret

### **Sammanfattning**

Byggnationen av Slussen har haft en betydande påverkan på framkomligheten i Stockholm. Långt före projektstart utfördes detaljerad genomförandeplanering och trafikanalyser för att säkerställa framkomligheten under byggtiden. Genomförandet delades upp i två stora etapper, varav den första etappen pågår nu och fram till 2020.

Trots stora utmaningar har de flesta trafikavstängningar och provisorier som projektet planerat för i etapp 1 blivit genomförda. Vissa förutsättningar har dock ändrats vilka föranleder förändringar i båda etapperna vilket detta informationsärende avser redovisa. Bland annat kommer en totalavstängning på ca 2 veckor av

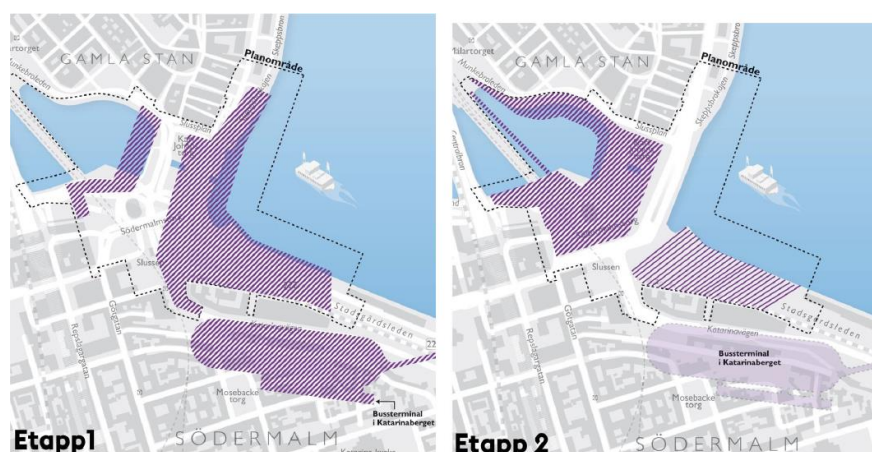
**Trafikkontoret**  
InfrastrukturFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 037  
Växel 08-508 27 200  
alla.back@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Stadsgårdsleden att vara nödvändig under montering av huvudbron. När huvudbron och Katarinavägen öppnas för trafikering kommer inte biltrafiken kunna tillåtas för genomfart på Katarinavägen fram till att bussterminalen i Katarinaberget är öppnad ca år 2023. Detta på grund av stora mängder resenärer som behöver passera Katarinavägen i plan.

## Bakgrund

Genomförandet av nya Slussen är ett av de mest komplicerade infrastrukturprojekten i innerstadsmiljö som genomförts i landet. Byggnationen av Slussen har haft en betydande påverkan på framkomligheten i Stockholm. Långt före projektstart utfördes detaljerad genomförandeplanering och trafikanalyser för att säkerställa framkomligheten under byggtiden. Arbetena startade 2016 och planerad byggtid för de stora etapperna är ca 9 år t.o.m. 2025, kompletterande arbeten kommer att pågå ytterligare några år därefter. För att klara projektets tidplan, budget och kunna upprätthålla framkomlighet genom Slussenområdet har det krävts och kommer att fortsätta krävas omfattande åtgärder vad gäller provisorier och avstängningar. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt biltrafik påverkas. En omsorgsfull skedesplanering och väl planerade avstängningar är förutsättningar för minsta möjliga påverkan av trafiken, vilket projektet jobbar med kontinuerligt.

I ett gemensamt tjänsteutlåtande i februari 2013 (DNR E2012-300-01482, T2012-300-04523, T2012-511-06918) redovisades planerade byggetapper och dess påverkan på trafiken för exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Projektet planerade då att genomföra byggnationen i två huvudetapper, se bild 1.



*Bild 1. Två huvudetapper av Slussens byggnation*

Den första etappen har pågått från 2016 och övergången till etapp 2 planeras ske i slutet av augusti 2020 då huvudbron öppnas för trafikering. Flera förutsättningar har varit styrande vid planeringen, såsom att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras. Nord-sydlig och öst-västlig förbindelse genom Slussen ska alltid vara öppna för alla trafikslag.

Flera trafikprovisorier har byggts för att prioritera framkomligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Provisorisk bussterminal på Södermalmstorg för stadsbussar och östra bron för gång och cykeltrafiken, gång- och cykelbroar över Katarinavägen, bussterminal för Nacka-Värmdö bussar på Stadsgårdskajen, samt tillhörande trappor, hissar, gångbroar och provisorisk T-baneentré på Ryssgården. Se bild 2.



*Bild 2 Genomförda provisorier 2016-2019*

### **Ärendets beredning**

Ärendet är berett på exploateringskontoret projekt Slussen i samråd med trafikkontoret.

### **Ändrade planeringsförutsättningar, etapp 1**

Tillfällig avstängning av Stadsgårdsleden

Huvudbron är en viktig komponent i nya Slussen. Bron kommer att levereras till Slussen på en stor båt i början av januari 2020.



Därefter sker monteringen av bron under 2 veckor i februari se bild 3 och 4. Arbetet är tekniskt komplicerat och kräver skyddsavstånd. När den 3 700 ton tunga bron monteras måste ytorna på land vara avstängda för all trafik. Ytorna på land inkluderar Stadsgårdsleden, som är den enda yta för all trafik genom arbetsområdet i öst-västlig riktning.

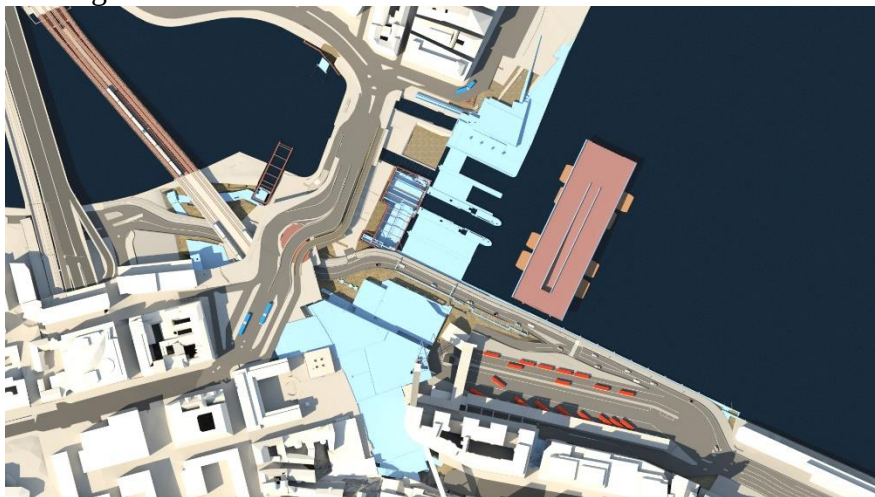


Bild 3. Slussens nya huvudbro inför montering feb.2020.

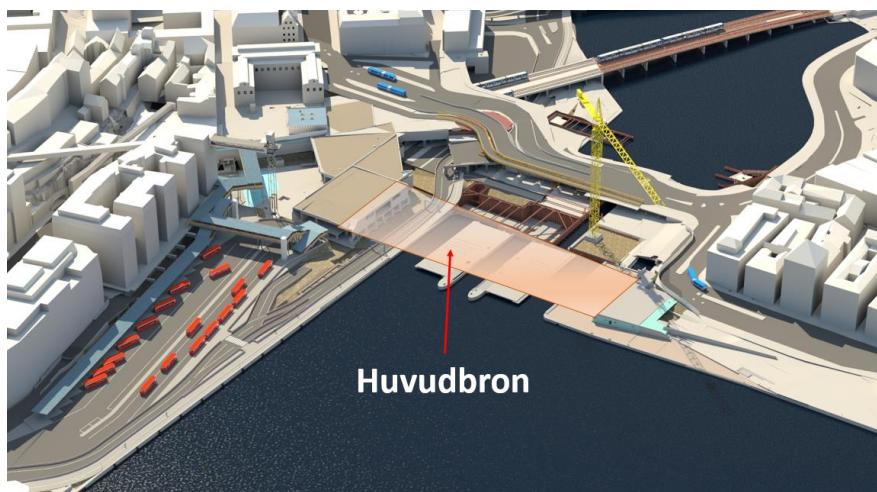


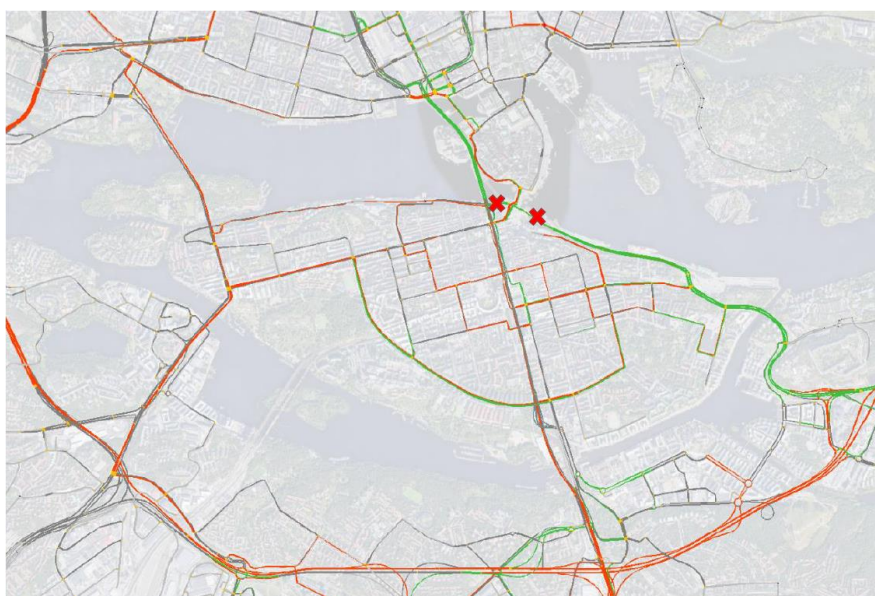
Bild 4. Slussens nya huvudbro efter montering feb.2020.

### Analys och konsekvenser avstängd Stadsgårdsled

Gångtrafik från öster kommer att ledas fram till gångbroarna vid den temporära bussterminalen på Stadsgårdskajen och vidare upp till Slussens T-bana. Nacka- och Värmdöbussarna med destination Slussen påverkas inte utan kommer att kunna angöra Slussen under hela lanseringen. Övrig trafik från öster kommer att vid Londonviadukten omdirigeras till Folkungagatan. Gång- och cykeltrafiken från väster (Söder Mälarstrand) kommer att kunna komma till Gamla stan och Södermalmstorg via befintlig ramp. Biltrafiken västerifrån kommer att ledas om vid Centralbron.

För att bedöma påverkan på framkomlighet i kringliggande trafikinfrastruktur har projektet tagit fram en trafikanalys. Se bilaga 1.

Utifrån resultaten från analysen bedöms ett flertal busslinjer påverkas av avstängningen. Effekterna bedöms vara som störst på busslinjer i lokaltvägnätet eftersom en stor del fordonstrafik beräknas flyttas dit vid avstängningen. Exempel är Högbergsgatan, Timmermansgatan och Bondegatan, se bild 5. Viss påverkan sker även längs Folkungagatan österut och Renstiernas gata/Ringvägen söderut; dock bidrar busskörfält till att dessa sträckor inte påverkas i lika hög grad. Flera informationsskyltar kommer att placeras på omkringliggande vägnät för att ge trafikanterna möjlighet att planera sin resväg. Projektet har valt att genomföra lanseringen i anslutning till och under sportlovsveckan för att minska trafikpåverkan då trafiken minskar något under den tiden.



*Bild 5. Ändrade vägval vid avstängning. Röda band innebär ökad trafik och gröna band minskad trafik vid avstängningen.*

### **Etapp 2, skede 1**

Bild 6 visar Slussens trafiklösning under första skedet av byggetapp 2, som inleds med invigning av nya huvudbron, vilken i dagsläget planeras att ske augusti 2020.

- Samtidigt som trafik öppnas på huvudbron är delen av Skeppsbron, söder om Tullhus 3 färdigbyggd enligt Slussens slutlösning.
- Munkbroleden stängs av för genomfart av biltrafik som vänder vid Kornhamnstorg.

- Kopplingen mellan Hornsgatan och Gamla Stan går nu via huvudbron.
- Katarinavägen öppnas för koppling till huvudbron och stombusslinjerna 2 och 3, med flera linjer, flyttas tillbaka från den temporära omledningen via Medborgarplatsen och Södermalms torg.
- Stadsgårdsleden fortsätter ha bara ett körfält i varje riktning

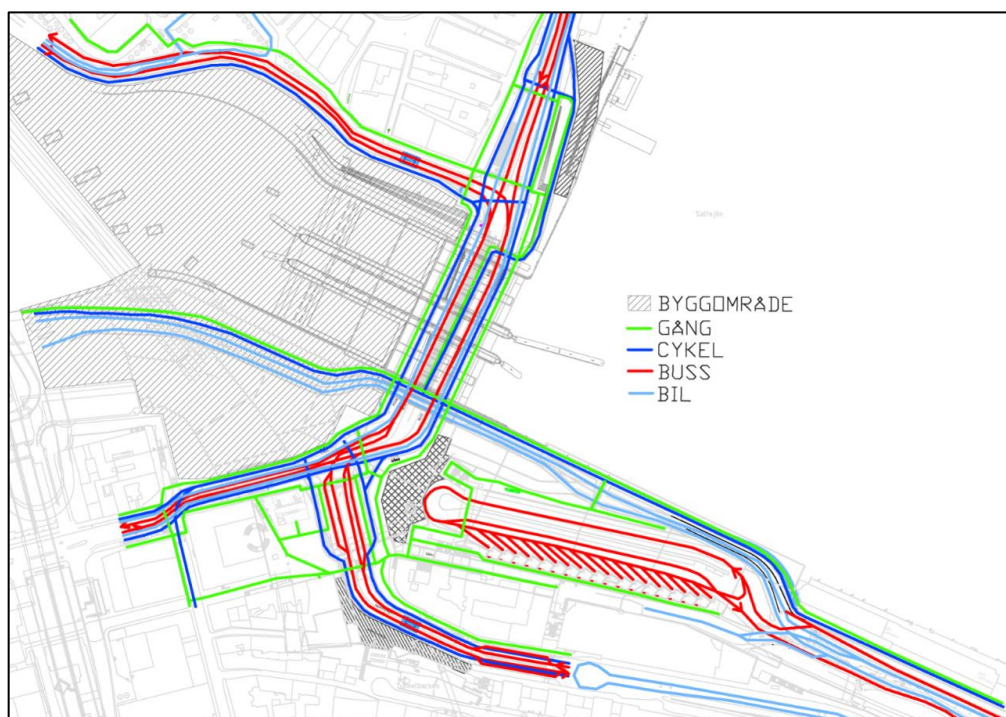


Bild 6 Etapp 2, skede 1 år 2020-2023

Eftersom det pågår arbeten med byggnation av Södermalmstorg har inte Hornsgatan öster om Götgatan full bredd än enligt slutlösning. Endast ett körfält i varje riktning är öppet samt något smalare gång- och cykelbanor. Busshållplatser för lokala busslinjer anläggs temporärt öster om korsningen med Götgatan.

Cykeltrafiken mellan Södermalm och Munkbroleden kommer tills den nya cykelbron är färdig att gå i dubbelriktad cykelbana på västra sidan av nya huvudbron som skapas tillfälligt på ett av brons bilkörfält. Gång- och cykeltrafiken mellan Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand och Gamla stan kommer använda den nya östra låg bron (under huvudbron).

Katarinavägen har i det här läget inte full bredd enligt slutlösning i på grund av byggetableringar intill Katarinagaraget. Cykeltrafiken kommer att ledas i separata cykelfält på Katarinavägen förutom på en sträcka förbi de två östra busshållplatserna där cykeltrafik kommer att ske i busskörfält.

### Ändrade förutsättningar etapp 2

Katarinavägen öppnas för gång-, cykel- och busstrafik samtidigt som invigningen av huvudbron i slutet av augusti 2020. Fram till den nya bussterminalen är färdig finns det ingen möjlighet att tillåta genomfart för allmän biltrafik då kapaciteten vid övergångsstället är begränsande. I bilaga 2 redovisas en förklaring till förändringen.

För att säkerställa framkomligheten för gångtrafiken mellan bussterminalen på Stadsgårdskajen och Slussens t-bana och cykel- och busstrafik genomfördes en trafikanalys, se bilaga 3. Trafikanalysen visade att busstrafiken på Katarinavägen kommer att kunna kombineras med de stora fotgängarflödena (ca 10 000 fotgängare/tim under morgonrusning) över Katarinavägen förutsatt att fotgängarna ges en längre gröntid än vad det i normala fall tar att korsa Katarinavägen. Det medför att väntetiden för busstrafiken kommer att bli något längre än normalt och att det inte finns någon möjlighet till bussprioritering i trafiksignalen. Resultat visar också att det inte finns något utrymme att tillåta allmän biltrafik på Katarinavägen i detta skede.

### **Etapp 2, skede 2**

Bild 7 visar Slussens trafiklösning under andra skedet av byggetapp 2 när bussterminalen i Katarinaberget öppnas för trafikering.



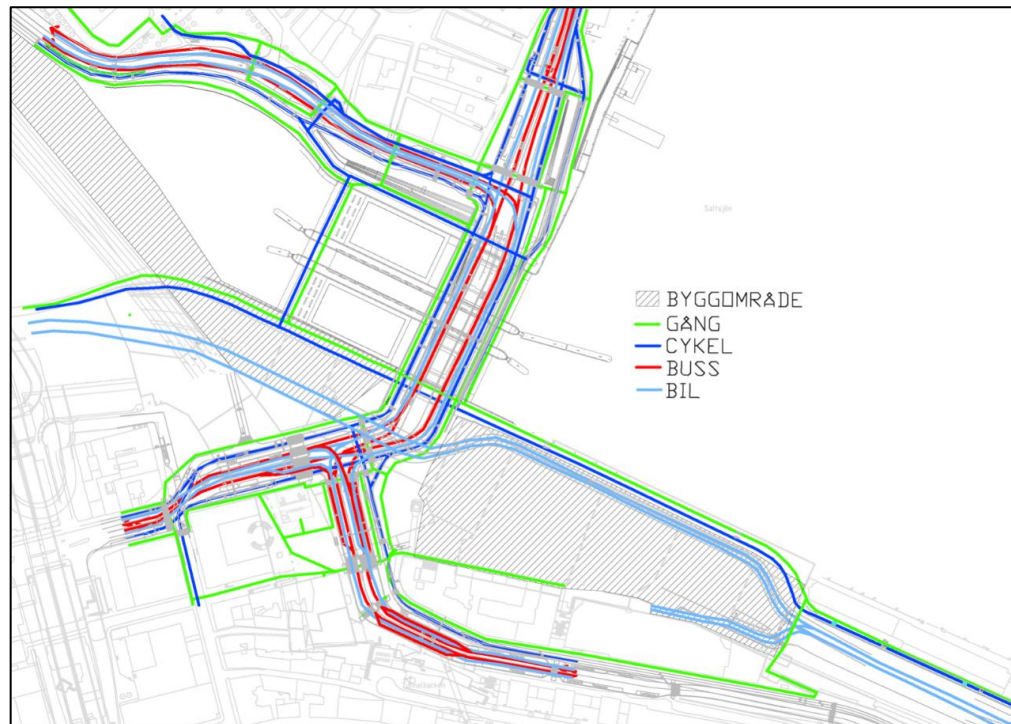


Bild 7 2 Etapp 2, skede 2 år 2024-2025

Under andra halvan av byggetapp 2 kommer Slussens trafiklösning att bli färdigställd. Ovan beskrivna åtgärder är översiktliga. Flera mindre trafikomläggningar kommer att behövas för att komma från ett skede till ett annat.

### Samråd

Planering av trafikomläggningar och provisorier sker i samråd med Region Stockholms trafikförvaltning och dess trafikentreprenörer.

### Risk

Säkerhet för tredje man samt för de som arbetar i projektet är avgörande vid såväl planering som vid utformning av trafikprovisorier. De valda lösningarna, som t.ex. Stadsgårdsledens avstängning under montering av huvudbron eller valet att inte tillåta biltrafik på Katarinavägen innan öppnandet av nya bussterminalen, bedöms vara nödvändiga.

### Kommunikation

Den externa bilden av projektet är ett resultat av alla de kontakter som projektet har med omvärlden. Projektet kommunicerar behovet och nyttan av förnyelsen av Slussen och skapar förtroende och acceptans för projektet genom att förmedla en korrekt bild av projektet samt de processer som styr projektets genomförande. Målet är att berörda målgrupper i god tid ska känna till de arbeten



som påverkar dem så att de kan planera sin vardag. De ska också veta vem man ska kontakta om man har frågor.

Projektet har byggt ett stabilt system av kanaler med aktuell information. Det är lättillgängligt för den som söker information och sprider information till de som är berörda av projektet. Projektet strävar även efter att skapa möjlighet till dialog. Nedan finns en sammanställning av de huvudsakliga kanaler och aktiviteter som ingår i kommunikationsarbetet.

Kommunikationskanaler:

Slussenrummet (Södermalmstorg 4)

Elektroniska nyhetsbrev

Twitter

Instagram: @projektslussen

Stadens hemsida: <https://vaxer.stockholm/slussen>

Möten med verksamheter och boende

### **Jämställdhetsanalys**

Vid planering av trafikprovisorier tas särskilt hänsyn till trygghet, eftersom att studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Bra belysning och tydlig utformning av provisorier bidrar till känslan av trygghet.

### **Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag**

1. Exploateringsnämnden godkänner denna redovisning
2. Trafiknämnden godkänner denna redovisning

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Trafikanalys – Stadsgårdsledens avstängning
2. Driftsättning av Katarinavägen 2020-08-23
3. Trafiken på Katarinavägen från höst 2020 till 2023