



Dokumentnamn	P1-PM-Driftsättning Katarinavägen 2020-08-23
Projekteringsskede	INFORMATIONSHANDLING
Delområde	Övergripande
Entreprenad	Gemensamt
Ansvarig part	P1: Projektledning
Dokumenttyp	PM - PM
Konstruktör	Lars Ericsson
Upprättad datum	2019-10-09

Driftsättning Katarinavägen 2020-08-23

GODKÄND 2019-10-10

Ändring	Ändring datum	Ändring avser	Ändring av

Uppdragsansvarig



Innehållsförteckning

1	SYFTE OCH BAKGRUND	2
2	ERFARENHETER OCH NYA OMSTÄNDIGHETER FÖR NORRA TUNNELBANEENTRÉN	2
3	GÅENDE KORSAR KATARINAVÄGEN	4
4	SLUTSATS	5

1 Syfte och bakgrund

Detta PM syftar till att klargöra hur projektet kan driftsätta Katarinavägen i slutet av augusti 2020, och utgör underlag till tjänsteutlåtande för information om vald lösning.

Den nya huvudbron ska driftsättas i augusti 2020. Det innebär att Katarinavägen åter kan öppna för trafik. Samtidigt måste en stor mängd gående ta sig mellan den tillfälliga bussterminalen för Nacka-Värmdöbussarna och Slussens tunnelbanestation på ett säkert sätt.

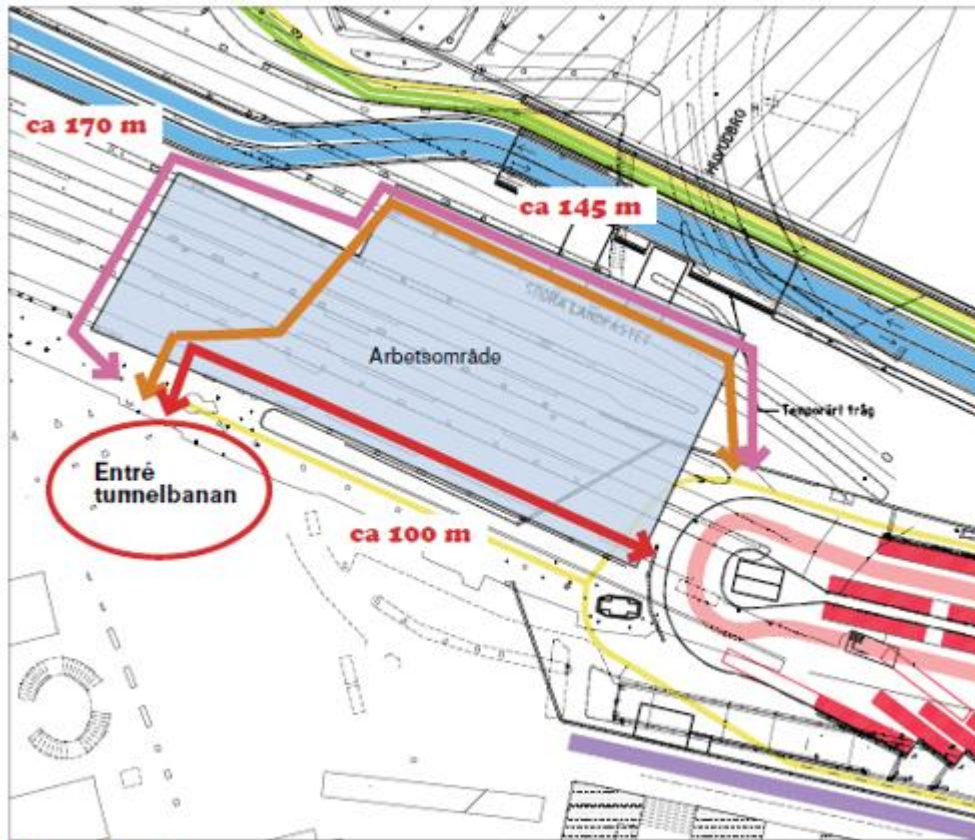
Under planeringen av produktionen inom entreprenad SN81 utreddes hanteringen av tredje man under genomförandet. Två alternativ utreddes. Alternativ A där resenärerna ska gå genom/runt byggområdet, och alternativ B där en provisorisk lösning med gångbroar byggs.

Efter samråd mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och Region Stockholms Trafikförvaltning (TF) valdes B, gångbroalternativet, vilket innebär att resenärerna hålls helt utanför själva byggområdet under skede 1, med provisoriska broar, hissar samt en provisorisk nedgång till tunnelbanan på Ryssgården.

2 Erfarenheter och nya omständigheter för norra tunnelbaneentrén

Den valda lösningen fungerar tillfredsställande och innebär att såväl resenärersflödena som byggnadsarbetena har kunnat fortgå utan att hindra varandra under perioden.

Ursprungligen var tanken att den norra tunnelbaneentrén med trappor och hissar ner till kajplanet skulle öppnas igen i samband med att Katarinavägen öppnas, och att resenärerna skulle kunna gå dit från den tillfälliga bussterminalen på kajplanet, alternerande mellan flera provisoriska stråk. Se kartsnitt figur 1.



Figur 1: Olika provisoriska gångvägar mellan bussterminal och norra tunnelbaneentrén genom arbetsområdet.

Det är dock inte genomförbart av flera skäl:

- Uppbyggandet av de konstruktioner som behöver vara klara innan norra tunnelbaneentrén kan öppna har försenats på grund av arkeologiska utgrävningar.
- TF behöver rusta den norra entrén innan öppnande. Leveranstider, elkraft, vatten, ventilation och drifttagande av hissar i den ursprungliga norra entrén omöjliggör lösningens drifttagande enligt den fastlagda deltiden.
- TF ska byta ut befintliga hissar i entré "Krysset" (TF:s beteckning på en stationsentré över perrongernas mitt), dvs. den gamla stationsbyggnaden. Under den tiden behöver den tillfälliga entrén på Ryssgården vara kvar eftersom det där finns tillgänglighetsanpassade hissar. Så länge entré Ryssgården är kvar kan inte den gamla norra entrén öppna eftersom de tillfälliga trapporna och hissarna är i vägen.
- Även efter det att TF:s arbeten med norra entrén är klara utgör området mellan tunnelbanan och bussterminalen ett arbetsområde. Omfattande provisoriska lösningar för brandlarm och sprinkler kommer att krävas för att ha möjlighet att säkerställa säkerheten för resenärerna vilket skulle innebära stora kostnader för projektet men troligen ändå innebära stora kvarstående risker. Även säkerheten mellan resenärflödet och byggområdet är en svårighet som måste tas om hand och som kan innebära större avgränsande arbeten såsom provisoriska väggar och bjälklag och ett antal flyttar av de provisoriska gånglösningarna.



- Provisorier för att leda gående genom arbetsområdet innebär att entreprenörens arbeten kompliceras på ett sätt som innebär risk för tidsföreningen.

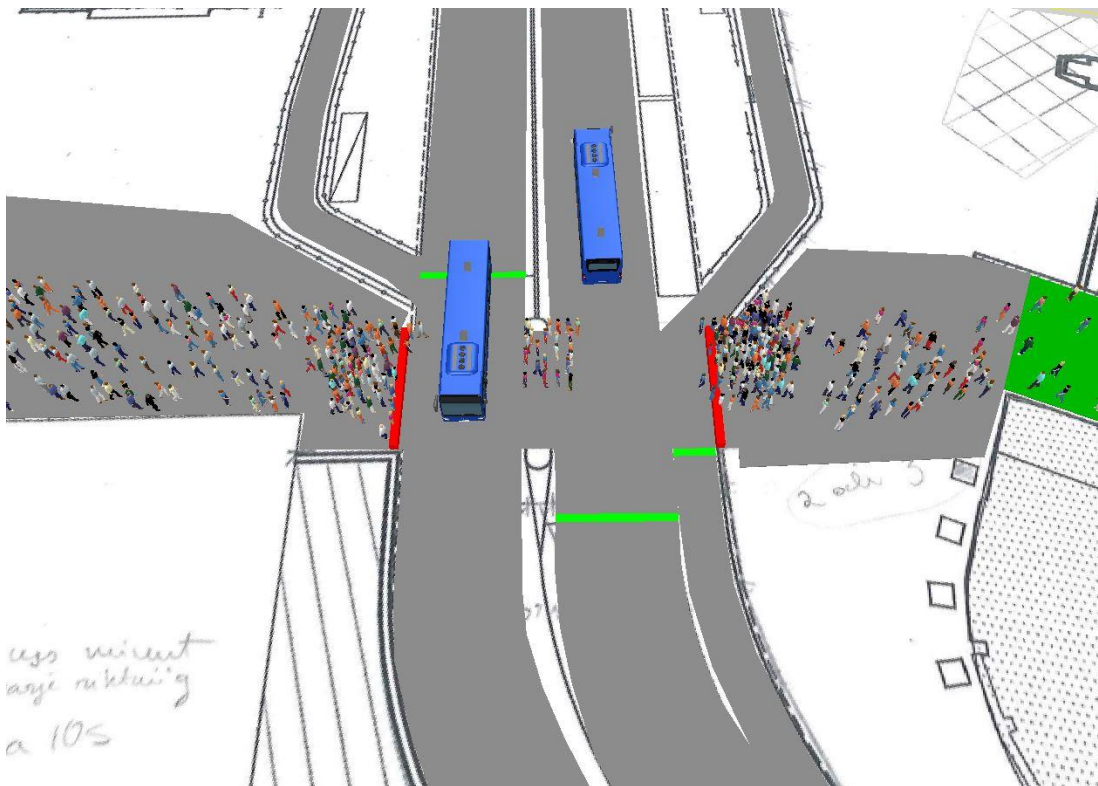
Det är därför klart att den norra tunnelbaneentrén inte kan öppna på avsett sätt i augusti 2020. Det innebär att gående även fortsättningsvis måste använda entréerna Ryssgården och "Krysset" och att befintlig gångbrolösning kvarstår.

3 Gående korsar Katarinavägen

Under tiden som Katarinavägen färdigställs kommer gående och cyklister att ledas över den via olika provisoriska stråk. När gatan öppnar för trafik måste de gående korsa den. Exploateringskontoret har tillsammans med Trafikkontoret utrett vad det får för konsekvenser.

Ett separat PM¹ har tagits fram som belyser hur trafiken på Katarinavägen från den tidpunkt då Katarinavägen öppnar augusti 2020 tills dess att nya bussterminalen i berget öppnar och resenärer till och från Nacka/Värmdöbussarna kan röra sig inomhus mellan Bergterminalen och tunnelbanan.

Resultatet visar att busstrafiken på Katarinavägen kan kombineras med de stora fotgängarflödena över Katarinavägen, förutsatt att inte biltrafik tillåts.



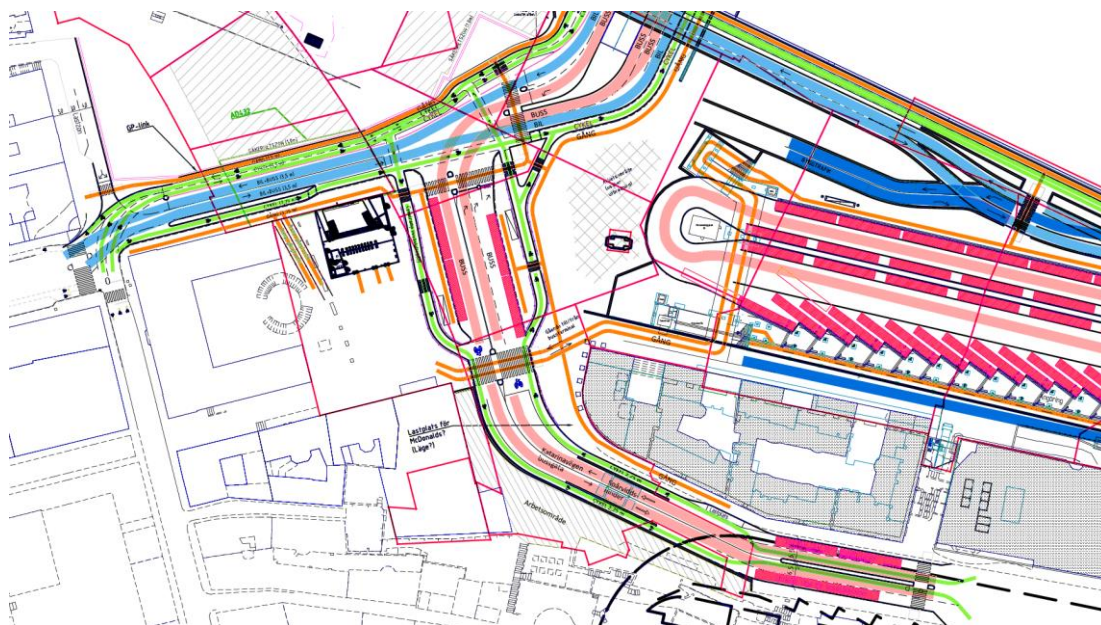
Figur 2. Ögonblicksbild från genomförd simulering.

¹ Informationshandling: "Trafiken på Katarinavägen från höst 2020 till 2023" 2019-06-04.



Med denna lösning kan trafiklösningen för Katarinavägen redan från början byggas till sin permanenta standard med endast mindre provisoriska lösningar för busshållplatser och cykelbanor. Bilar kan som nu vända högre upp på Katarinavägen.

När Bussterminalen i Katarinaberget öppnar kommer den tillfälliga terminalen att tas bort och antalet gående över Katarinavägen kommer att minska betydligt.



Figur 3. Illustrationsbild trafiklösning när Katarinavägen öppnas 2020.

4 Slutsats

Att leda gående genom arbetsområdet på kajplan från augusti 2020 är inledningsvis omöjligt och även senare en mindre önskvärd lösning med avseende på säkerhet för tredje man samt tidsrisker och kostnader. Gående måste därför korsa Katarinavägen, vilket medför störningar för trafiken på gatan på grund av det stora antalet gående. I det läget bör busstrafiken prioriteras i relation till biltrafiken så att biltrafik förbjuds på nedre delen av Katarinavägen. Den lösningen bör kvarstå tills bussterminalen i Katarinaberget öppnar.