

NYHETER

Stockholm.



Projektledaren Ulrika Hahne räknar med en del geotekniska utmaningar. "Det är en gammal tunnel och man har återfyllt med massor som vi egentligen inte har nån koll på. På den tiden återfylde man med det som fanns", säger hon. Foto: Thomas Karlsson

Sju år av stök väntar när Götgatan grävs upp

Nedräkningen har börjat – i höst drar ett av Stockholms största byggprojekt i gång. Nu väntar upp till sju år av trafikstrul när Götgatan ska grävas upp.

– Det kommer att bli stökigt, säger projektledaren Ulrika Hahne.

● 1933 invigdes Södertunneln, även kallad Katarinatunneln. Det är en underjordisk passage mellan Medborgarplatsen och Skanstull. Till en början skramlade det fram spårvagnar längs rälisen där nere. Redan då kallades det för tunnelbanan, men det skulle dröja till 1950-talet innan sträckan blev en del av det som vi i dag känner som den riktiga tunnelbanan.

Ovan jord har Södermalm genomgått en rad dramatiske förändringar, men under markytan är det samma gamla tunnel som används. Den har tjänat stockholmarna väl, men nu sjunger tunnelns så kallade tätskikt på sista versen.

– Tunneln är en stål- och betongkonstruktion som behöver skyddas från fukt för att inte ta skada. Det gör man med hjälp av ett tätskikt, säger Ulrika Hahne, projektledare på trafikförvaltningen i Region Stockholm.

– Det nuvarande tätskiktet är lagt 1933. Normal livslängd brukar vara 40–50 år, så det är uttjänt.

För att lägga ett nytt tätskikt kommer hela den södra delen av Götgatan att grävas upp vilket motsvarar ungefär 925 meter. Det handlar om traditionellt anläggningsarbete där man arbetar sig från marknivå ner till tunnelbanekonstruktionen. Notan för litletprojektet beräknas i skrivande stund landa på 766 miljoner kronor. 2016 var bedömningen att renoveringen skulle kosta mellan 100 och 200 miljoner. Då var avsk-



Nedgången till station Ringvägen på en bild från 1933. Redan då kallades spårvagnslingen för tunnelbanan. Foto: Spårvägsmuseet

ten också att plantera nya träd, men det åtagandet har staden dragit sig ur. De träd som fälls under arbetet kommer emellertid att ersättas.

Götgatan är en av Stockholms mest trafikerade gator så det kommer att bli väldigt stökigt under de sju år som arbetet beräknas pågå. För att trafiksituationen inte ska kollapsa fullständigt kommer arbetet att delas upp i etapper.

– Vi behöver säkerställa att cyklisterna och gångtrafikanterna kommer fram hela tiden. Vi ska också säkerställa att motortrafiken kommer fram, men med modifikation. Vissa passager av Götgatan är smala och där kommer det att bli helt avstängd, säger Ulrika Hahne.

Bilar och bussar kommer alltså att ledas om beroende på vilka delar av Götgatan som stängs av för tillfället. Tunnelbanan kommer emellertid att rulla som vanligt under hela byggtiden.

Den första fasen av arbetet omfattar sträckan mellan Folkungagatan och Kocksgatan. Därefter jobbar man sig vidare och betar av biten mellan Kocksgatan och Åsögatan.

– För man bort trafiken i ett tidigt skede så hoppas vi på att motorfordonen hittar nya färvägar. Om vi får

bort lite trafik från de delområden där vi har enkelriktat så kan våra entreprenörer jobba säkrare, säger Ulrika Hahne.

Varför tar arbetet så lång tid att genomföra?

– Det har mycket att göra med att vi stänger av i etapper. Det hade gått fortare att göra allt i ett svep. Men jag tror inte att någon hade velat det. Det är en speciell plats med mycket folk i rörelse. Det är något av pulsfärd i staden och vi ska värna att man kommer fram.

Planen är att projektet ska dra i gång i höst, men här finns en osäkerhetsfaktor. Eftersom ingen entreprenör har kontrakterats ännu så kan tidpunkten för byggstarten komma att flyttas. Även själva tidsplanen för de olika delmomenten kan justeras.

– Det är Stockholms stad som ger tillstånden för trafikordningsplanerna och de söks av entreprenören. Vi har gjort en planering, men sedan kanske entreprenören har andra idéer som är bättre än våra. Därför vet vi inte exakt hur avstängningarna kommer att se ut, säger Ulrika Hahne som framhåller att även om projektet är bökigt så är det absolut nödvändigt.

Tanken var tidigare att gatumiljön i samma veva skulle moderniseras genom en storsatsning, men så blir det inte.

– Som ekonomin ser ut nu är det inte prioriterat att göra det stora projektet för åtskilliga hundra miljoner, sade trafikborgarrådet Lars Strömgren (MP) när staden hoppade av 2023.

DN har sökt Lars Strömgren.

Andreas Nordström
andreas.nordstrom@dn.se
Mia Tottmar
mia.tottmar@dn.se

Götgatan grävs upp i etapper



Fakta. Sju år av byggande – så kommer Götgatan att grävas upp

Byggstart
Hösten 2025

Uppskattad byggtid
6–7 år

Delområde K1

Folkungagatan–Björns trädgård: Planeras vara farbar för all trafik, men med begränsningar i korsningen Götgatan/Folkungagatan. Utförs 2029–2031.

Delområde 1

Folkungagatan–Kocksgatan: Planeras vara helt avstängt för motortrafik.

Delområde 2

Kocksgatan–Åsögatan: Planeras vara helt avstängt för motortrafik. Delområde 1 och 2 utförs 2025–2027.

Delområde 3

Åsögatan–Vartoftagatan: Planeras vara helt avstängt för motortrafik mellan Åsögatan och Katarina Bangata. Därefter blir sträckan enkelriktad i södergående riktning. Arbetet utförs 2027–2028 parallellt med delområde 5.

Delområde 4

Vartoftagatan–Blekingegatan: Planeras vara enkelriktat för motortrafik i södergående riktning. Arbetet utförs 2028–2029 parallellt med delområde 6.

Delområde 5

Blekingegatan–Gotlandsgatan: Planeras vara enkelriktat för motortrafik i södergående riktning. Arbetet utförs parallellt med delområde 3.

Delområde 6

Gotlandsgatan–Ötandsgatan: Planeras vara enkelriktat för motortrafik i södergående riktning. Arbetet utförs parallellt med delområde 4.

Delområde K2

Ötandsgatan–Ringvägen: Planeras vara helt avstängt fram till Ringvägen. Korsningen kommer att vara farbar men med begränsningar. Utförs 2029–2031.

Regionen understryker att planen är preliminär och kan komma att ändras.

Foto: Google Earth