

SLUSSEN

PLANBESKRIVNING

Plansamrådshandling 2010-01-18

S-Dp 2005-08976-54



STADSBYGGNADS
KONTORET

Planavdelningen
Martin Schröder
Tfn 08-508 266 28
martin.schroder@sbk.stockholm.se

PLANBESKRIVNING

1 (33)

2010-01-18

S-Dp 2005-08976-54

Förslag

Detaljplan för

Slussen

del av fastigheten Södermalm 7:85 m fl
i stadsdelarna Södermalm och Gamla Stan
i Stockholm

S-Dp 2005-08976-54

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	2
----------------	---

BAKGRUND OCH PLANDATA

1. Planhandlingar	3
2. Planens syfte	3
3. Bakgrund och tidigare ställningstagande	3
4. Planområdet	7

PLANFÖRSLAG

5. Nya Slussen och tre bärande funktioner	10
6. Stadsbyggnadsprinciper	13
7. Offentliga rum	14
8. Ny bebyggelse	17
9. Trafik	20
10. Miljökonsekvenser	30
11. Tidplan	32
12. Medverkande	33

SAMMANFATTNING

Slussens konstruktioner har tjänat ut. Betongen vittrar, stålet rostar och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten pågår kontinuerligt för att upprätthålla Slussens funktioner i så stor utsträckning som möjligt. Ändå har vissa delar av konstruktionen befunnits vara i så pass dåligt skick att exempelvis busstrafiken stängts av inom vissa delar. Detta beror bland annat på att Slussen har stora sättningsproblem. På vissa platser har konstruktionen sjunkit 25 cm sedan den byggdes. Slussen inspekteras varje år för att bevaka behovet av reparationer och förstärkningar. Slussen ska rivas och ersättas med en ny struktur bättre anpassad till dagens och framtidens behov.

I samband med den nu förestående nybyggnationen ges möjlighet att fokusera på nya förutsättningar och möjligheter att skapa en plats för det framtida Stockholm – en plats som tillvaratar det unika läget med urbana kvaliteter i anslutning till innerstadens skärgårdslandskap och med närhet till Gamla Stan.

Tonvikt under nu aktuellt plansamråd är lagd på att diskutera och analysera planförslagets övergripande principer. Det skede som planprocessen nu befinner sig i hanterar framför allt stadsbyggnadsfrågan; kommunikationer, samband, ny bebyggelse, olika funktioner och den föreslagna bebyggelsens innehåll samt det offentliga rummet.

Planförslaget utgår från tre bärande funktioner – trafik, vatten och stadsliv. Dagens trafiklösning är anpassad efter helt andra behov än dagens situation. Den framtida trafiklösningen vid Slussen bygger på en enkel, effektiv och lättorienterad trafikanläggning med god framkomlighet för bilister, cyklist, gående och bussar. Slussen är en av stadens mest kollektivtrafiktäta platser och i framtiden skapas en attraktiv och trygg miljö för resenärerna.

Slussen är en unik plats med ett koncentrat av Stockholms kvaliteter – urbanitet, den centrala staden i skärgårdslandskapet samt närheten till de historiska lagren i Gamla Stan. Vattnet kommer att lyftas fram och bli det viktigaste elementet i den nya stadsbygden där nya kajer och broar ger människor möjlighet att nå vattnet och dess attraktion. Det framtida Slussen tar också hand om en ökad avbördning av Mälaren till Saltsjön och minskar därmed framtida översvänningsrisker i Mälardalen.

I framtiden kommer Slussen att vara en attraktiv målpunkt med en mängd olika funktioner som samlar stockholmare och besökare i staden. Här finns en bred variation av ett upplevelserikt offentligt rum – en arena för stadens medborgare för sociala möten, interaktion och manifestationer kombinerat med intressanta verksamheter och publika funktioner.

Planförslaget omfattar nya gator, torg och kajer samt nybyggnation av Stadsgårdsleden och bussterminal för Nacka-Värmdöbussarna. På södermalmssidan består förslaget av flera olika plan, dels torgplanet som utgör gatuplanet dels underbyggda ytor på mellanplan och kajplan. Ovan mark, på torgplan, redovisas nya byggrätter med möjlighet för olika ändamål, t.ex. handel, kontor, kultur och bostäder. På de undre planen finns utrymmen för handel, service, trafikändamål och kollektivtrafik. Planförslaget redovisar också en möjlighet att bygga nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön för ett framtida ökat utflöde. Inom planförslaget ryms också byggnation av en ny slussränna.

BAKGRUND OCH PLANDATA

1. PLANHANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, en genomförandebeskrivning, ett gestaltungsprogram samt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

2. PLANENS SYFTE

Planen syftar till att möjliggöra ombyggnation av Slussenområdet med nya publika platser, gator och kajer, ny- och ombyggnation av funktioner och ytor kopplade till kollektivtrafiken samt reglera byggrätter för ny bebyggelse. Planen syftar också till att möjliggöra nybyggnation av slussränna samt nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön.

3. BAKGRUND OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

HISTORIA

Slussen är en plats med lång och viktig historia för Stockholm och Sverige. Förutsättningarna för Stockholms uppkomst och utveckling har styrts av platsens naturförutsättningar och man kan tydligt avläsa hur stadsutvecklingen präglats av topografin med vattnet, sundet och åsarna.



Slussen idag, vy mot Södermalm med Gamla Stan i bildens nedre del.
Bild: Stadsbyggnadskontoret.

Vattenförbindelser till Mälaren vid Gamla Stan fick allt större betydelse och Birger Jarl insåg det strategiska värdet i Stadsholmens läge för Mälaren. Han lät i mitten av 1200-talet uppföra en ringmur och anlägga en stad på ön. Över Söderström och Norrström byggdes broar. Båtarna fick dras eller stakas i vattenströmmen vilket med tiden blev både farligt och opraktiskt.

Drottning Kristina lät anlägga den första slussen i kanten av Södermalm, vilken stod klar 1642. Vid samma tid reglerades och utvidgades också gatunätet på Södermalm.

1755 invigdes en ny och större sluss, konstruerad av Christopher Polhem, på samma plats som den tidigare slussen. År 1850 ersattes den av en sluss i kanten av Gamla Stan, konstruerad av ingenjör Nils Ericson. Polhems slusskanal behölls för avtappning av Mälarens högvatten. Över slussnäset anlades ett torg med en ryttarstaty av Karl XIV Johan. Stambanan drogs vidare norrut delvis i den gamla vallgraven.

Slussområdets funktion som korsning mellan den enda vattenleden till Mälaren och den enda landförbindelsen mellan norr och söder i Stockholm gjorde att trafikproblem uppkom i början av 1900-talet. Den ökande bilismen och hopkopplingen mellan det norra och södra spårvägsnätet gjorde att situationen med tiden blev kaotisk. 1935 invigdes den nuvarande trafiklösningen och den nya slussrännan, Karl Johanslussen.

Stadsbilden har varit i stort sett oförändrad sedan 1935 trots att många funktioner förändrats. Tunnelbanan har tillkommit liksom bussterminalen. Genomfartstrafiken med bil har minskat kraftigt sedan 1960-talets maxnivåer till följd av tillkomsten av Essingeleden, Centralbron och Söderleden. Karl Johanslussen används varje år av många tusen båtar. Utöver slussning av båtar tjänar platsen som en mycket viktig anläggning för regleringen av Mälarens vattenstånd.

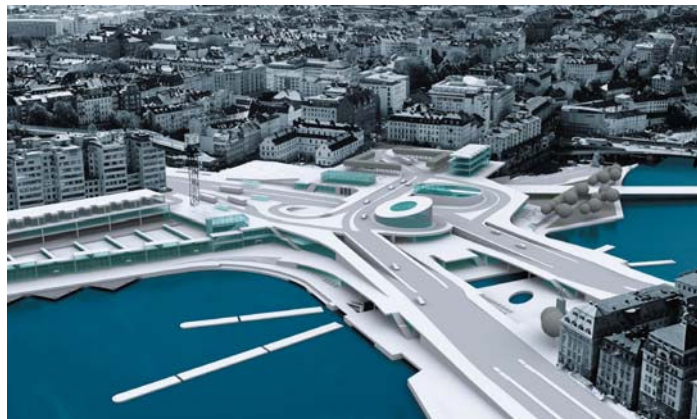
PLANPROCESSEN FRAM TILL IDAG

Tävlingar

Arbetet med att ta fram en ny lösning för Slussen startade som en idétävling i början på 1990-talet men ledde aldrig till ett genomförande. Frågan togs åter upp 1998 och år 2001 fick stadens förvaltningar i uppdrag genomföra en ny tävling. En vinnare utsågs 2004 och parallellt med detta beslöts att ett referensalternativ, utifrån den nuvarande klöverbladsmodellen, skulle tas fram för att studera vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi. De två inriktningarna utgjorde grunden för ett programsamråd.

Programsamråd 2007

Programsamråd för två olika alternativ genomfördes under 2007. Dels redovisades ett utvecklat förslag av det vinnande förslaget från tävlingen från 2004 framtaget av Nyréns Arkitektkontor, kallat Nya Slussen, dels ett förslag som var en nybyggnation av Slussen med nuvarande klöverbladsform som utgångspunkt. Detta förslag togs fram av White Arkitekter och benämndes Nybyggt bevarande. Resultatet av programsamrådet var att flertalet remissinstanser förordade förslaget Nya Slussen.



De två förslag som presenterades under programsamrådet; till vänster Nya Slussen och till höger Nybyggt bevarande.

Bild: t.v. Nyréns Arkitektkontor, t.h. White Arkitekter.

När programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i december 2007 gav nämnden i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen ska utgå från Nya Slussen. Därmed beslutades också att klöverbladsprincipen från 1935 kommer att försvinna när Slussen i framtiden byggs om.

Arkitektuppdrag 2008 och nämndbeslut 2009

I ovan nämnda beslut i stadsbyggnadsnämnden 2007 beslutades också att staden skulle se vilka gestaltningsmöjligheter Nya Slussen gav utrymme för, dvs. hur kan principlösningar för trafik, kollektivtrafik och ökad avbördning av Mälaren från Nyréns vinnande förslag från 2004 användas som grund men gestaltas på ett annat sätt. Stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret handlade då upp fem olika arkitektkontor för detta uppdrag.

Uppdraget presenterades i oktober 2008 och fanns under följande fyra månader utställda på Stadsmuseet. I maj 2009 fattade stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden likalydande beslut att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för det fortsatta arbetet med planarbetet och kommande ombyggnation av Slussen.

Utvärderingen som låg till grund för besluten konstaterade att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor var det förslag som bäst uppfyllde det som staden i framtiden önskar sig av Slussen. Förslaget ger de bästa förutsättningarna att tillvarata de platsspecifika värden som finns på platsen idag samt att skapa nya kvaliteter i den framtida utformningen. Fosters förslag ger goda möjligheter att skapa en urban plats i staden i direkt anslutning till en av de tydligaste kvaliteterna i Stockholm; vattnet och staden i skärgårdslandskapet. Vidare konstaterades i utvärderingen att förslaget har en generalitet vad gäller den föreslagna bebyggelsens innehåll samt att förslaget är robust i den bemärkelse att det klarar bearbetningar och utvecklingar som garanterat följer i den fortsatta planprocessen utan att dess grundkoncept för den skall gå förlorat.



Förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor så som det presenterades i samband med nämndbesluten i maj 2009.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

ÖVERSIKTSPLAN

ÖP99

I översiktsplan 1999 (ÖP99) ligger Slussen i gränszonen mellan två olika markanvändningar på plankartan. Delarna på södermalmssidan är markerade som stenstad medan delarna i Gamla Stan är klassade som speciellt bevarandeområde, och planeringsinriktningarna för båda gäller. I planeringsinriktningen för stenstaden sägs att den varierade och blandade markanvändningen bibehålls och att den närmare planeringen får utvisa var och på vilket sätt stenstaden kan möta skilda behov samtidigt som dess karaktär och historiska värden bevaras. Stenstaden skall även framöver kunna fylla sin roll i Stockholm som regionens mötesplats, centrum i Mälardalen och Sveriges huvudstad. Planeringsinriktningen för Gamla Stan är att den bevaras och förblir en levande stadsdel.

I byggnadsordningen finns förhållningssätt för såväl Gamla Stan som stenstaden. För Gamla Stan sägs att bebyggelsen bevaras, vidmakthålls och vårdas och att det offentliga rummet utformas efter den historiska miljöns krav. För stenstaden anges att dess grundläggande karaktärsdrag bevaras, att ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor, stadsbildens sammanhållna helhet bibehålls samt att gator, torg och parker rustas och återställs.

Stockholms nästa översiktsplan

I förslaget till ny översiktsplan, som godkändes av stadsbyggnadsnämnden i november 2009 och troligen kommer att behandlas av kommunfullmäktige vintern 2010, pekas Slussen ut som en av den centrala stadens noder på plankartan. Enligt planens strategi ska en hög beredskap för framtida omvandling i innerstadens centralpunkter hållas.

I beskrivningen av Slussen föreslås att framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas, med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken. En vistelseplats

med liv dygnet runt ska utvecklas och avbördningskapaciteten för Mälaren ska öka genom Slussens ombyggnad.

RIKSINTRESSEN

Slussen ingår som en del i riksintresset innerstaden. Inom riksintresset beskrivs platsen Slussen på följande sätt i ÖP99: *”Trafikapparaten från 1931-34 är med sitt klöverbladssystem en för sin ursprungliga uppgift funktionell konstruktion som blivit internationellt känd.”*

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett planeringsunderlag för Slussen (Faktablad 2004:01). Här beskrivs länsstyrelsens bedömning av riksintresset och de väsentligaste aspekterna för riksintresset: landskapsbilden, kommunikationen och trafikanläggningen.

I bilagan till Stockholms nästa översiktsplan ”Riksintressen enligt miljöbalken” listas Slussen återigen som en del i riksintresset innerstaden och pekas ut som en plats med ett särpräglat karaktärsdrag.

GÄLLANDE DETALJPLANER

Planområdet omfattas av detaljplanerna Pl 310 (1925), Pl 1000 (1939), Pl 1422A (1934), Pl 1495 (1934), Pl 1627 (1935), Pl 3200A I (1949), Pl 3200B II (1949), Pl 4009A (1954), Pl 4200A (1955), Pl 4500 II (1957), Pl 6546 (1970), Pl 7400A (1973), Pl 7954 (1984), Pl 8356 (1985) samt TDp 2003-07741 (2004). År för fastställande/laga kraft inom parentes.

4. PLANOMRÅDET

LÄGE OCH AREAL

Planområdet omfattar ca 135 000 kvm. Området avgränsas i norr av Munkbron och de sydligaste kvarten utmed denna respektive Skeppsbron. I öster omfattas vattenområdet från Gamla Stan till Stadsgårdsleden i höjd med Birkateminallen. Mot söder avgränsas planområdet av fastigheterna Tranbodarne 11 och 12 (KF-huset och Glashuset), befintlig tunnelbaneentré vid Ryssgården samt Stads-museet. I väster löper planområdesgränsen utmed fastigheterna Överkikaren 2, 3 och 34:s gräns mot Södermalmstorg. Därefter omfattas delar av och området framför fastigheten Överkikaren 31 (Hilton hotell). Vidare ligger planområdesgränsen utmed tunnelbanebrons östra sida för att sedan igen möta Munkbron.

SLUSSEN IDAG

Slussen är uttjänt

Slussen tillkom i sin nuvarande utformning 1935 och var då en modern och funktionell trafiklösning för framtidens behov. Idag har Slussens konstruktioner tjänat ut. Trafikkapaciteten är överdimensionerad och anläggningen uppfattas som nedsliten, osäker och svårorienterad. Hela den gamla konstruktionen måste ersättas och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt för att möjliggöra funktionen i väntan på nybyggnad.

Slussen så som den idag är utformad är anpassad efter 1935 års behov och förutsättningar. Dessa har delvis förändrats under årens lopp, framför allt har behovet av en stor trafikplats så som den formades 1935 förändrats. Detta ger

möjlighet att skapa en plats där stockholmarnas behov i form av mötesplats ges utrymme. Slussen kan i framtiden bli en plats för möten och rekreation då trafikområden anpassas till dagens behov, vilket innebär att dessa kraftigt minskas jämfört med idag.

Stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren

Mälaren är en reglerad sjö och vattenståndet regleras bland annat i Slussen/Söderström. Dagens möjlighet att tappa av Mälaren till havet är för liten och det finns stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren. I ett framtida klimat finns också risk för att vattenståndet blir för lågt i Mälaren. Det är negativt för dricksvattnet och för sjöfarten. De nya kanalerna i Slussen är anpassade till att minska översvämningsriskerna runt Mälaren till ett värde av flera miljarder kronor och för att säkra dricksvattnet för ca 2 miljoner människor, mot för låga vattenstånd på grund av framtida klimat. Möjligheten att tappa av vatten från Mälaren ökar från dagen totalt ca 800 kbm/s till ca 2 000 kbm/s. Möjligheten att tappa ut vattnet genom Slussen/Söderström ökar från dagens ca 300 kbm/s till ca 1 500 kbm/s.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet berör fastigheterna Södermalm 4:1, 4:39, 6:2, 6:4, 6:34, 6:35, 6:36, 6:38, 7:5, 7:6, 7:85, 7:87, Gamla Stan 1:30, 1:34, Södra Torn 1, Tranbodarne 12 och Överkikaren 31. Staden äger fastigheterna Södermalm 4:1, 6:2, 6:4, 6:34, 6:35, 6:36, 6:38, 7:5, 7:6, 7:85, 7:87, Gamla Stan 1:30, Södra Torn 1, Tranbodarne 12 och Överkikaren 31. Södra Torn 1 är upplåten med tomträtt till Fastighets AB Runda Hus (stadens fastighetsbolag), Tranbodarne 12 är upplåten med tomträtt till KB T-Bodarne och Överkikaren 31 är upplåten med tomträtt till Fastighetsbolaget Utkiken KB. Lagfartsförhållandena för Södermalm 4:39 och Gamla Stan 1:34 är ej utredda.



Planområdets utbredning och läge. Flygbild från söder med Gamla Stan i bildens överkant och Södermalm i bildens nedre halva.

Bild: Stadsbyggnadskontoret.

PLANFÖRSLAG

LÄSANVISNING – FOKUS PÅ STADSBYGGNADSFRÅGOR UNDER PLANSAMRÅDET

Slussen är en offentlig plats med ett stort värde för Stockholm. Slussen har förutsättningar att bli en fantastisk vistelseplats med ett spännande innehåll och gestaltning i ett unikt vattenläge på historisk mark. För att locka många till platsen krävs både attraktion och tillgänglighet och att den nya strukturen främjar ett liv på platsen och tillåter flöden av olika trafikantslag som ger förutsättningar för en mötesplats i världsklass. Planförslaget som redovisas nu under plansamrådet är en utveckling av det förslag som stadsbyggnads-, exploaterings- samt trafik- och renhållningsnämnden fattade beslut kring i maj 2009. Förslaget är framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor i samarbete med Stockholms stad.

Tonvikt under plansamrådet är lagd på att diskutera och analysera planförslagets övergripande principer. Det skede som planprocessen nu befinner sig i hanterar framför allt stadsbyggnadsfrågan; kommunikationer, samband, ny bebyggelse, olika funktioner samt det offentliga rummet i form av gator, torg och kajer. Plansamrådet lyfter inte frågor om arkitektur för den föreslagna bebyggelsen, ej heller specifik gestaltning av de offentliga rummen. Självklart är detta en mycket viktig fråga, men en fråga som är aktuell i ett senare skede när innehåll i eventuell ny bebyggelse är bestämd. Till planhandlingarna finns ett gestaltungsprogram framtaget. Detta program kommer att utvecklas så att det fokuserar på olika saker i den kommande processens olika skeden. Under plansamrådet ligger fokus på stadsbyggnad och offentliga rum, kapitlet arkitektur kommer att utvecklas vidare under det fortsatta arbetet med framtida Slussen.

På följande sidor i detta dokument beskrivs planförslaget. Planförslaget utgår från tre bärande funktioner – trafik, vatten och stadsliv. Efter en redovisning av dessa tre aspekter följer beskrivningar för de olika delarna; stadsbyggnadsprincip, offentliga rum, ny bebyggelse, trafik samt miljökonsekvenser. Under rubriken miljökonsekvenser redovisas en samlad bedömning av planförslagets konsekvenser. Planförslagets hela konsekvensbedömning finns i det separata dokumentet miljökonsekvensbeskrivning, MKB.



Flygvy över Södermalm med Slussen i bildens mitt.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

5. NYA SLUSSEN OCH TRE BÄRANDE FUNKTIONER

TRAFIK

En trafikplats anpassad till framtidens situation

Dagens Slussen planerades utifrån 1930-talets förutsättningar. Då, precis som nu, fanns en trafiksituation som skulle lösas inom Slussen. Förutsättningarna inför 1935 års lösning var en ökad bilism, kopplingen över Slussen landvägen mellan norr och söder var den enda existerande. Parallellt med att Slussen invigdes öppnades Västerbron som innebar ytterligare en förbindelselänk mellan norr och söder. Trafikapparaten var för sin tid mycket framåtblickande och vävde ihop de olika gatorna och trafiklederna på ett intrikat sätt på södermalmssidan. Kapaciteten i anläggningen uppgick till omkring 90 000 fordon/dygn och detta tak nåddes under 1960-talet, innan Essingeleden invigdes och avlastade både Slussen och Västerbron.

Slussen är idag en anläggning som är dimensionerad för ett betydligt större trafikflöde än dagens, senaste trafikräkningen från 2009 visar på att endast halva anläggningens kapacitet nyttjas, dvs. att det idag passerar ca 40 000 fordon per dygn i nord-sydlig riktning. Framtidens Slussen anpassas till en trafiksituation där det finns utrymme för viss kapacitetsökning jämfört med 2009 års nivå. Detta innebär att trafikplaneringen kan rationaliseras och dess ytor minskas till förmån för kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt att plats frigörs för nya offentliga rum och nybyggnation.

Dagens Slussen är en komplex anläggning och upplevs som svårorienterad. Framtidens Slussen bygger på en struktur som är lätt att orientera sig i för alla trafikslag. Den nya stadsbyggnadsstrukturen understödjer en miljö för både trafikanter och andra nyttjare av Slussen som ger en upplevelserik och trygg miljö samtidigt som den tillgodoser de trafikala behov som finns i form av framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet.

En modern och attraktiv knutpunkt för kollektivtrafikresenärer

Slussen är en av Stockholms mest kollektivtrafikintensiva platser, en nod för både tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan och bussar till Nacka och Värmdö. Tunnelbanestationen är den näst mest trafikerade och i snittet över Söderström, mellan Slussen och Gamla Stan, passerar dagligen ca 300 000 resenärer med gröna och röda tunnelbanelinjerna.

Idag har bussterminalen för Nacka-Värmdöbussarna och Saltsjöbanan stora brister. Miljön upplevs som otrygg och främjar inte ett användande av kollektivtrafiken. I framtiden kommer en ny bussterminal byggas som på ett tydligt sätt kopplar samman tunnelbana, Nacka-Värmdöbussar, stadsbussar samt Saltsjöbanan. Miljön blir attraktiv och trygg, den innehåller mervärden i form av integrerad service och är enkel att orientera sig i för resenärerna. Vidare kommer denna knutpunkt på ett bättre sätt än idag tillvarata det attraktiva läget nära vattnet och låta detta bli ett viktigt element i den nya terminalen genom tydliga kopplingar ut till kajerna. Slutligen kommer också kollektivtrafiken bli en än viktigare del av Slussen i framtiden jämfört med idag. Betydelsen av att tillvarata kollektivtrafiken och främja ett ökat resande kan inte nog understrykas. Till Slussen ska det vara enkelt och självklart att ta sig till via kollektivtrafik eller till fots och cykel.



Situationsplan planförslag. Ny bebyggelse redovisas i mörkare grå nyans. Den streckade linjen visar befintliga kaj- och brolinjer.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

VATTEN

Vattnets centrala roll i framtidens Slussen

En av de stora kvaliteterna i Slussen är självklart närheten till vattnet. Stockholms innerstad är en unik miljö där urbanitet samspelar med skärgårdslandskapet. Människor, flöden och trafik i samspel med vattenrum och stadens historiska lager ger Slussen mycket speciella och unika förutsättningar. Vattnet kommer att bli en än viktigare del av Slussen i framtiden. Vattenrummet mellan Södermalm och Gamla Stan, med slussrännan som central funktion, ges en framträdande plats i den nya strukturen. Vattnet blir nya Slussens hjärta kring vilka befintliga och nya funktioner samlas, kring vilket offentliga rum relaterar på olika sätt, t ex kajerna utmed norra och södra sidan och terrasser på torgnivå på södermalmssidan med utsiktsmöjligheter över Riddarfjärden via Slussen och mot Saltsjön.

Slussfunktionen har funnits här många århundraden. Även morgondagens Slussen kommer att rymma en slussfunktion. Som nämnts ovan kommer denna funktion att ges en framträdande plats. Slussen blir även i framtiden en attraktion för både båtfolk, oavsett om de slussar med egen båt eller i en av alla turbåtar som passerar dagligen under högsäsong, och för alla de stockholmare som uppskattar slussningen och ser denna som en naturlig del av stadslivet.

Ökad avbördning från Mälaren

Mälaren är en reglerad sjö och vattenståndet regleras bland annat i Slussen/Söderström. Dagens möjlighet att tappa av Mälaren till havet är för liten och det finns stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren. I ett framtida klimat finns också risk för att vattenstånden blir för låga i Mälaren. Det är negativt för dricksvattnet och för sjöfarten. De nya kanalerna i Slussen är anpassade till att minska översvämningsriskerna runt Mälaren till ett värde av flera miljarder kronor och för att säkra dricksvattnet för ca 2 miljoner

människor, mot för låga vattenstånd på grund av framtida klimat. Möjligheten att tappa av vatten från Mälaren ökar från dagen totalt ca 800 kbm/s till ca 2 000 kbm/s. Möjligheten att tappa ut vattnet genom Slussen/Söderström ökar från dagens ca 270 kbm/s till ca 1 500 kbm/s.

Denna detaljplan ger endast fysiska förutsättningar att bygga en anläggning för att klara den ökade avbördningen. Själva frågan om den ökade avbördningen och de frågor som följer med denna omfattas i ett separat miljödomsärende som staden driver parallellt med detaljplanefrågan.

STADSLIV

En attraktiv mötesplats

Slussen har förutsättningar att bli en fantastisk målpunkt och vistelseplats i ett unikt vattenläge på historisk mark. Här finns förutsättningar att skapa en mötesplats vars like inte finns i Stockholm och som också har få motsvarigheter i ett internationellt perspektiv. För att uppnå visionen om en stark och attraktiv mötesplats krävs att en mängd olika funktioner samverkar och att staden och andra aktörer inom Slussenprojektet arbetar mot ett gemensamt mål. Självklart måste också stockholmarna känna sig delaktiga i att forma denna



Slusstorget med den nya slussrännan i mitten. Södermalm med föreslagen ny bebyggelse till höger.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Restauranger och kaféer i kajplan mot Slusstorget.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

plats, stockholmarna tillsammans med andra besökare i staden som är de framtida nyttjarna av mötesplatsen.

Slussen ska i framtiden locka till upplevelser och vistelse. Detta främjas i nya Slussen först och främst genom en struktur som skapar nya offentliga rum i olika former och med olika kvaliteter; Södermalmstorg med tydlig rumslighet och plats för uteserveringar, Ryssgården med torghandel, Katarinahissentorget med ett fokus på kollektivtrafiken med stadsbussar och entré till underliggande bussterminal, tunnelbana och handel, och självklart Slusstorget som utgör kärnan i Slussens offentliga rum. Vidare finns platser i anslutning till vattnet i form av terrasser, kajer och broar. Till det offentliga rummet ska i framtiden olika funktioner adderas i den nya föreslagna bebyggelsen som stödjer och stärker Slussen som en mötesplats.

Centralt placerat på södermalmssidan, mellan de två nya broarna, ligger en ny byggnad som mycket väl lämpar sig för olika typer av publik verksamhet. Innehållet är idag inte fastställt, men olika former av kulturella verksamheter skulle stärka och komplettera det som redan finns i form av Stadsmuseet och det som planeras i framtiden i form av en handelsplats i delar av kvarterens bottenvåningar mot gator och torg samt i de undre planen.

Slussen ska i framtiden vara en dynamisk, mångfunktionell och vacker plats där stockholmarna och besökare i staden spelar en självklar roll. Det är en lång väg att nå dit, och detta plansamråd är en del i att lyfta frågan om vad som gör Slussen till en mötesplats i världsklass.

6. STADSBYGGNADSPRINCIP

SLUSSENS KARAKTÄR OCH SÄRDRAG

Slussen har under hela Stockholms historia haft en framträdande och betydelsefull roll. Platsen var stadens huvudentré under många år och även efter det att tullarna flyttades söder- och västerut på Södermalm formades och gestaltades området kring Slussen utifrån platsens historiska läge och särpräglade förutsättningar. Parallellt med detta har platsen alltid också formats av de bärande funktioner som funnits, framför allt i form av olika typer av kommunikationer.

Den nu föreslagna gestaltningen för Slussen tar sitt avstamp i historien och adderar dagens funktionskrav samt önskan om att göra Slussen till en attraktiv plats för stockholmarna att besöka och vistas vid. Att forma det framtida Slussen är en minst sagt intrikat uppgift som pågått under en lång tid. De allra flesta stockholmare har någon relation till platsen eller åtminstone en uppfattning om den. Stadens ambition med Slussens framtida stadsbyggnadsprincip är att gestalta och klä de funktioner som ska rymmas inom området i en attraktiv form.

Den nu valda stadsbyggnadsprincipen för framtida Slussen bygger på tydlig närvaro av vattnet, offentliga rum med olika platskvaliteter samt ny bebyggelse som kan rymma en mängd olika funktioner. Stadsbyggnadsprincipen som Slussen formas efter är hållbar över tid för utveckling och förändring, även många år efter det att den står klar. Slussen är och har alltid varit en dynamisk plats i staden, och detta ska självklart vidmakthållas och om möjligt också förstärkas i framtiden.

Slussen har alltid spelat en viktig roll som förmedlare mellan de olika vattenrummen i öst-västlig riktning och stadsväven i nord-sydlig riktning. Särdraget som i stor utsträckning präglar Slussen idag är närheten till vattnet, tröskeln mellan den söta Mälaren och utanförliggande Saltsjön, samt trafiken i form av gående, cyklister, bilar, bussar, tunnelbana och självklart båtarna. Vattnet som särdrag lyfts fram i den nya strukturen och tydliggörs samtidigt som trafiken löses på ett så effektivt sätt som möjligt för att skapa mer plats för människorna på Slussen.

Som nämnts tidigare har Slussen alltid haft en viktig roll i stadens framväxt och utveckling och speglat var tids stadsbyggnadsideal, samtidigt som det funnits referenser till historien. Valda stadsbyggnadsprincip för framtida Slussen är utredd och framtagna i samarbete med arkitekter och kulturhistorisk expertis. Bearbetningar har skett under planprocessen sedan nämndbesluten i maj 2009. En mängd olika faktorer, intressen och förutsättningar har utretts och diskuterats. Detta arbete kommer att fortgå under den fortsatta planprocessen fram till utställningsskedet då staden lägger fram ett slutgiltigt planförslag. I den kommande processen, precis som den under hösten 2009, ska de olika intressena inom området vidare värderas och vägas mot varandra samtidigt som nya funktionskrav på platsen måste tillgodoses.

FRÅN PASSAGE TILL MÅLPUNKT

Slussen har varit, är och kommer att fortsätta vara en plats för kommunikation. Trafiken i olika former är intensiv, men detta passerande flöde utgör också en tillgång. Idag inbjuder inte Slussen till vistelse och ett mål med planeringen av det framtida Slussen är att skapa en plats för upplevelser, möten och vistelse. Slussen, så som den föreslås utformas, skapar förutsättningar för detta. Här finns attraktiva publika rum, både utomhus och inomhus och här ska finnas en mångfald aktiviteter som understödjer Slussen som målpunkt och mötesplats.

Den valda stadsbyggnadsprincipen med ny bebyggelse och publika verksamheter i dess botten våningar fångar upp flödena som rör sig över Slussen. Gator och gång- och cykelvägar är förlagda i stråk som passerar viktiga punkter genom Slussen. Det offentliga rummet ska gestaltas för att stärka platsen som en attraktiv vistelseplats och nya funktioner och verksamheter inom Slussen ska också syfta till att stärka upplevelsen av platsen och ge den en bredd som är attraktiv och användbar för många.

7. OFFENTLIGA RUM

ETT UNIKT LÄGE

Urbanitet, vatten och det historiska läget

Slussen ligger i ett sammanhang där flera stora kvaliteter i Stockholm sammanfaller; den urbana storstaden, stadens centrala delar i ett vackert skärgårdslandskap samt närheten till de historiska delarna av huvudstadens utveckling i form av Gamla Stan. Dessa förutsättningar ger unika möjligheter, samtidigt som det fordrar stor skärpa vad gäller stadsgestaltning.

I framtiden utgör det offentliga rummet vid Slussen en viktig förmedlare av Slussen som mötesplats och som en attraktiv del av hela Stockholms innerstad. Det offentliga rummet vid Slussen tillvaratar de unika förutsättningar och

platsspecifika kvaliteter som finns och utvecklar också dessa till att göra Slussen mer attraktiv i framtiden.

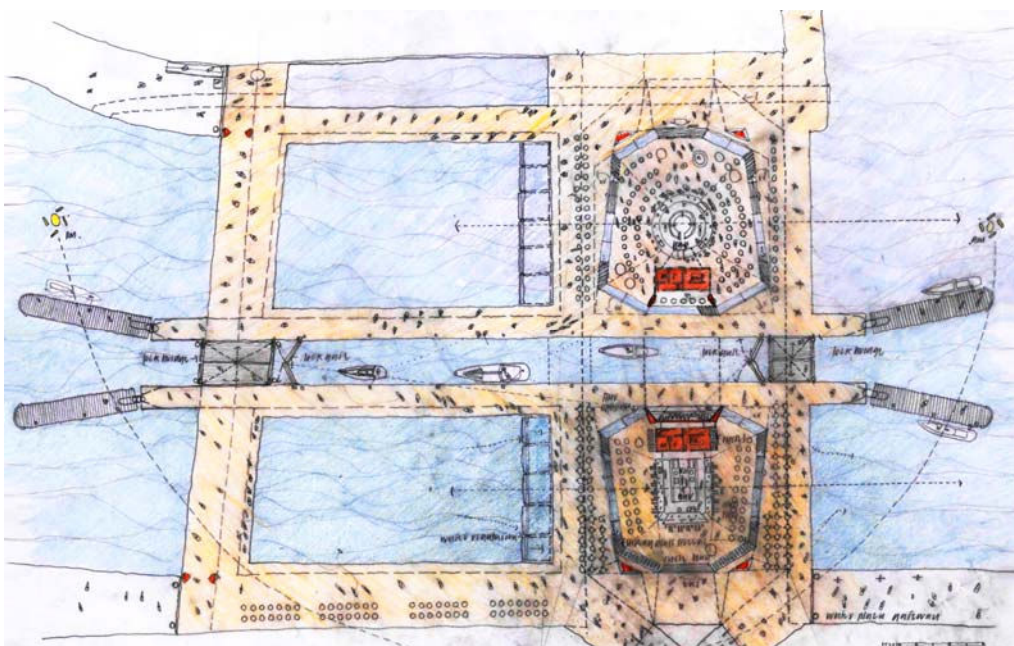
Framtida Slussen innehåller en mängd olika typer av offentliga rum och platser och det är dessa som är en bärande del i den nya stadsbygden. Här kan och kommer den offentliga arena att skapas som utgör grunden för Slussen som en unik och attraktiv plats i staden. De många offentliga rummen knyter samman de nya byggnaderna och tydliggör kopplingen med Södermalm och Gamla Stan. Här finns allt från kajer och broar som tillvaratar det vattennära läget till väderskyddade torg samt en intrikat sammanvävning mellan alla dessa olika rumsligheter.

Slussen ska i framtiden gestaltas med en offentlig och representativ prägel som speglar både dåtid, samtid och framtid. Det är viktigt att de nya platserna ges en identitet som kan kopplas till nya Slussen samtidigt som de historiska lagren på platsen finns närvarande.

EN VARIATION AV OLIKA PUBLIKA PLATSER

Slusstorget – Slussens centrala plats

Vattnet ska lyftas som en viktig del av framtida Slussen. I vattenrummet mellan Södermalm och Gamla Stan skapas ett nytt torg, Slusstorget, som blir ett annorlunda torg. Här är det vattenytan mellan de två kajerna som utgör torgytan. Detta grepp blir något unikt och annorlunda. Mitt i torgytan ligger slussrännan som lyfts fram och synliggörs på ett helt annat sätt än i dagsläget. Slussfunktionen och båtarna som nyttjar den kommer att spela en central roll i framtidens Slussen. Kring Slusstorget finns kajer och låga broar mellan Södermalm och Gamla Stan som omsluter torgytan. På en högre nivå ligger bron som utgör Skeppsbrons förlängning till Södermalm samt gångbron som sträcker sig mellan Järntorgsgatans mynning i Gamla Stan och Södermalmstorg på Södermalm. Kombinationen av de lägre broarna och kajerna och de högre broarna skapar formen av en amfiteater runt Slusstorget och slussrännan med unika möjligheter till socialt liv kring vattnet.



Illustrationsplan Slusstorget.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Torg och gator

Planförslaget innehåller flera nya gator och torg, samt ombyggnation av befintliga platser. Detaljplanen anger inte i detta skede en fast gestaltning av dessa utan endast en fysisk avgränsning. De olika platserna har goda förutsättningar att formas kring olika funktioner och ges identiteter utifrån detta. Södermalmstorg har ett väderskyddat läge med t.ex. plats för uteserveringar, Ryssgården kommer fortsätta vara en viktig plats för torghandel och på Katarinahissentorget ligger fokus på entrén till de underliggande verksamheterna i form av bussterminal, tunnelbana och handelsplats (läs mer om denna funktion under Kapitel 8 Ny bebyggelse).

Broar och kajer

Framtida Slussen kommer att fokusera på att skapa attraktiva publika platser i anslutning till vattnet. Broarna utgör en viktig del i detta offentliga rum och dess utformning ska ägnas stor omsorg. Skeppsbrons förlängning utgör huvudbron där alla trafikslag finns. Under bron föreslås lokaler i direkt anslutning till vattnet (läs mer om detta under Kapitel 8 Ny bebyggelse). Dessa lokaler hjälper till att aktivera och skapa trygga miljöer utmed kajerna på båda sidor om Slusstorget. Den andra bron som föreslås är gångbron mellan Södermalm och Gamla Stan. Denna ligger i ett historisk läge där den första passagen över till Gamla Stan en gång fanns, och mynnar i Järntorgsgatan, stadens ursprungliga entré. Den tredje bron som föreslås är cykelbron som löper parallellt med tunnelbanebron. Cykelbron erbjuder en smidig och enkel väg mellan Munkbron och Södermalm och fångar upp det stora flödet av cyklister i nord-sydlig riktning. Separeringen av gång- respektive cykeltrafikanter innebär också att de konfliktsituationer som finns inom dagens Slussen i framtiden minskas.

Gestaltningen av broarna ska vara samtida men ges ett uttryck som håller över tid. Gestaltningen ska också ta hänsyn till närheten till Gamla Stan avseende material, färgsättning och belysning. Broarnas utformning kommer att diskuteras och utredas vidare under det fortsatta planarbetet.

Kajerna i Gamla Stan kommer att kopplas ihop i den nya strukturen vilket innebär att man kan röra sig utmed kajen framför slottet utmed Skeppsbron, under de nya broarna vid Slussen och vidare till Munkbron. En framtida koppling till Riddarholmen under tunnelbanebron skulle ytterligare stärka detta stråk. Detta ingår dock inte i nu aktuellt planförslag.



Vy från Skeppsholmen.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

8. NY BEBYGGELSE

BEBYGGELSE OVAN MARK

Ny kvartersbebyggelse

Detaljplanen redovisar sammanlagt sju nya byggnadskvarter på södermalms-sidan. Bebyggelsen delas upp i tre olika delar där den västra framför Hilton och invid Södermalmstorg utgörs av kvarter W1, W2 och W3. Den östra delen framför KF-huset och Glashuset benämns E1, E2 och E3. Det centrala kvarteret mellan broarna kallas vidare i texten för C1.

Den nya bebyggelsens höjdskala, volym och utbredning ska ta hänsyn till många olika faktorer; närheten till Gamla Stan, 1600-talets stadsfront på Södermalm, landskapets karaktär med förkastningsbranten på Södermalm och de topografiska förhållandena. Vidare ska siktlinjer beaktas från Stadsmuseet mot Saltsjön och mot Gamla Stan och stadens ursprungliga entré i form av Järntorgsgatan. Bebyggelse från senare tid har också en viktig roll i stadsbilden, det handlar framför allt om KF-huset med Katarinahissen och Glashuset.

Kvarter W1-W3 och E1-E3

De västra kvarteren W1-W3 har en något uppbruten form och oregelbunden placering för att ansluta till det småskaliga och rörliga uttryck som den äldre bebyggelsen på Mariaberget har. Kvarteren föreslås vara 3-5 våningar höga från torgplan. De östra kvarteren, E1-E3, har en annan stads- och landskapsbild att förhålla sig till jämfört med den västra sidan. Här ligger de stora solitärerna i form av KF-huset och Glashuset och bebyggelsen vänder sig mot det stora vattenrummet Saltsjön. Det som varit viktigt vid volymgestaltningen av dessa tre kvarter är att KF-huset och Glashuset även i framtiden ska vara dominerande i den överordnade stadsbilden. Således föreslås den nya bebyggelsen på östra sidan vara 3-5 våningar hög för att inte bryta takfotslinjen på bakomliggande bebyggelse.

Kvarter C1

Kvarteret C1 har en central placering på nya Slussen, mitt emellan de två nya broarna, med fasader som vänder sig mot de viktiga offentliga rummen Slusstorget, Södermalmstorg och Ryssgården. Vidare ligger det utmed Slussens stora stråk och gator. Byggnaden har möjlighet att bli en mycket viktig del i framtida Slussen, både vad gäller gestaltning och innehåll. Den nya bebyggelsen inom Slussen på östra respektive västra sidan om C1 ansluter till intilliggande bebyggelse. C1-kvarteret kan däremot gestaltas som en solitär med särpräglad arkitektur. Byggnaden är också en viktig del i att kunna läsa de historiska lagren i form av Göta landsväg (nuvarande Götgatans) fortsättning förbi stadsmuseet och vidare till Gamla Stan. C1-kvarterets nordvästra fasad tecknar denna historiska linje över den nya föreslagna gångbron och in till Järntorgsgatan. Byggnaden har en förslagen byggnadshöjd om 5-6 våningar från torgplan. Hur denna byggrätt ska gestaltas måste studeras mycket noggrant i det vidare planarbetet och under efterföljande projektering inför byggnation. Detta görs framför allt då huvudanvändning av detta kvarter är fastställt.

Katarinahissentorget och entré till de undre planen

Mellanplanet och kajplanet (som beskrivs nedan under rubriken Bebyggelse under mark) är en viktig del av Slussen och viktiga funktioner, t.ex. kollektivtrafiken, ligger här. Därför är det viktigt att dessa funktioner annonseras väl i torgplanet och kan upplevas som en del av detta. En huvudentré till de undre planen kommer att anordnas i anslutning till Katarinahissen. Entrén består av

trappor och/eller rulltrappor samt hiss. Dessa förläggs inom ett atrium som släpper ned ljus till de undre delarna. Detta atrium blir en central punkt i den nya strukturen som byggs på mellanplan och kajplan. Genom atriet passerar också Katarinahissen som förlängs och får möjlig avstigning både på torgplanet och de två undre planen.

Katarinahissen har idag en central plats på Slussen och vikten av hissen som orienteringspunkt i stadsbilden kommer att stärkas i och med framtida Slussen. Hissen kommer att ligga mitt i den viktigaste punkten där de övre och undre delarna av Slussen kopplas med varandra. Hissen kommer att fortsätta vara väl synlig i gatu- och torgmiljön, och kommer också att vara ett tydligt riktmärke i de undre planen genom dess placering i atriet. Katarinahissen som funktion och gestalt kommer att ges en ökad betydelse i den nya strukturen.

En huvudentré från kajplan föreslås i anslutning till den låga gång- och cykelbron förlängning från Skeppsbron. Denna entré leder direkt in till atriet och ger en fin möjlighet att visuellt koppla de inre delarna på kajplanet, med t.ex. tunnelbaneentrén med det storslagna vattenrummet Saltsjön.

Sockelvåning mot vattnet

Torgplanet med dess föreslagna bebyggelse vilar på en sockel som innehåller de två våningarna mellanplan och kajplan. Dessa plan tecknar sig ut mot Söderström och Saltsjön som en sockel i två våningar. Sockeln måste gestaltas omsorgsfullt och ges ett attraktivt innehåll. Kvarteret C1 har en fin möjlighet att via sockeln integreras med kajområdet och vattnet i anslutning till Slusstorget. Kvarteret W2 har också möjlighet att kopplas samman med underliggande ytor i sockelvåningen som når ner till kajen. Övriga kvarter har inte samma möjlighet då dessa är underbyggda med Stadsgårdsleden (E1-E3 och W1) samt Centralbron och järnvägen (W3). Sockelvåningens innehåll ska vara publikt i dess bottenvåning mot kajen.

Slusstorget och lokaler under bron

Under Skeppsbrons förlängning mot Södermalm (huvudbron) föreslås nya lokaler för t.ex. kaféer, restauranger och annan publik verksamhet. Detta ansluter till historiska förhållningssätt där funktioner närmast vattnet alltid funnits i tidigare slusslösningar. Lokalerna ger också möjlighet att skapa aktiva och trygga kajmiljöer med funktioner utmed de låga broarna som förbinder Södermalm med Gamla Stan.

Användning

Slussen ska i framtiden vara en plats som är en central mötesplats både för närboende i Gamla Stan och Södermalm, men också för övriga stockholmare. Att ge förutsättningar för ett intressant och blandat innehåll i den nya föreslagna bebyggelsen är ett sätt att skapa denna attraktionskraft. Detaljplanen anger ett brett användningsområde för den nya bebyggelsen. Detta dels för att lyfta frågan om vad som lämpar sig på platsen dels för att inga markanvisningar som anger användning för bebyggelsen ovan mark är gjorda.

Detaljplanen anger för kvarteren W1-W3 användningsbestämmelsen CK (centrum och kontor). I detta ryms bland annat butiker, restauranger, kulturverksamheter, hotell och kontor. Samma bestämmelse anges för kvarteret C1. Diskussionen om vad detta kvarter ska innehålla kommer att fortgå under planprocessen men en central publik verksamhet med kulturell betoning skulle stärka Slussen som målpunkt.

Kvarteren E1-E3 har utöver CK-bestämmelsen också B, vilket medger bostäder. Bostäder kan ytterligare bredda upplevelsen och nyttjandet av Slussen. En konsekvens av att nyttja delar av den föreslagna bebyggelsen till bostäder kan dock vara att Slussen upplevs som mer privatiserad jämfört med om ny bebyggelse rymmer t.ex. kontor eller hotell. Bostadsläget är utan tvekan ett av det bästa som skulle kunna erbjudas i staden, men det måste också ställas i relation till den eventuella upplevelse av privatisering som kan ske. Detta är en fråga som bör diskuteras vidare under planarbetet.

Detaljplanen anger att bottenvåningarna inom den nya bebyggelsen mot torgplan och kaj ska innehålla publika verksamheter.

BEBYGGELSE UNDER MARK

Mellanplan och kajplan

Bebyggelsen ovan mark, på torgplan, vilar på en underbyggd volym som rymmer stora ytor. Vissa fasta förutsättningar ska lösas inom denna underbyggda struktur. Den nya strukturen ger möjlighet att i framtiden ge vissa funktioner en bättre och mer ändamålsenlig utformning jämfört med dagsläget. Den underbyggda strukturen består av två olika nivåer; mellanplan på ca +7 meter och kajplan på ca +2 meter.

Tunnelbanan

Slussens tunnelbanestation är den näst mest trafikerade i tunnelbanesystemet och i snittet över Söderström, mellan stationerna Slussen och Gamla Stan, passerar dagligen ca 300 000 resenärer. De befintliga tunnelbanespåren med station Slussen ska vidmakthållas i funktion i den framtida strukturen för Slussen. En ny koppling från kajplan till tunnelbaneperrongerna på plan +7 föreslås. Kopplingen byggs mitt på perrongerna i samma hiss- och trappläge som nedgången idag finns från torgplanets entré vid Ryssgården ner till mittläget på perrongerna. Denna uppgång nås från ett centralt rum på kajplanet som kopplar samman bussterminalen och handelsplatsen (båda dessa funktioner beskrivs nedan). En ny spärmlinje, vilken betjänar de båda uppgångarna till tunnelbanan, kan skapas i anslutning till det centrala rummet.

Bussterminal

Nacka- Värmdöbussarna har sin slutstation vid Slussen och dagligen nyttjar ca 28 000 resenärer bussarna. Bytespunkten mellan dessa bussar, tunnelbana och andra kollektivtrafikslag gör Slussen till en av de viktigaste noderna i SL:s trafiknät. Idag är bussterminalen sliten och en oattraktiv miljö för resenärerna. I och med att Slussen byggs om ges en möjlighet att skapa en mer ändamålsenlig och framför allt, ur resenärssynpunkt, en betydligt mer attraktiv terminal. Planförslaget innehåller en bussterminal som ligger på kajplan framför KF-huset och Glashuset. Terminalen är helt inbyggd och väntytorna ska utgöra en integrerad del av de övriga funktionerna på kajplan och mellanplan.

Bussterminalen har en avstigningszon varifrån man lätt kan nå ut på kajen. Påstigning sker närmare KF-huset med plats för 18 dockningsplatser. Detta antal ska dock studeras vidare i det fortsatta planarbetet och diskussioner med SL pågår för att tillgodose framtida behov inom den nya terminalen. Inom terminalen redovisas plats för ett antal s.k. regleringsplatser, de platser som bussarna nyttjar i mellantiden mellan avstigning och innan de hämtar upp nya passagerare för avfärd mot Nacka och Värmdö. Antal platser som nu redovisas för detta ändamål är enligt SL inte tillräckligt varför ytterligare platser måste finnas i närområdet. Detta utredningsarbete pågår.

Saltsjöbanan

Saltsjöbanan ska moderniseras och tidigare planer har också visat en sammankoppling mellan denna och tvärbanan från Hammarby Sjöstad. Ett stationsläge planeras i berget vid OKQ8 intill Katarinavägen. Detta alternativ har diskuterats och alternativa lösningar har studerats. Alla alternativ till berg-alternativet innebär att Saltsjöbanans station måste förläggas i anslutning till de befintliga spåren, dvs. framför KF-huset och Glashuset. En sådan lösning skulle innebära stora konsekvenser för Slussenprojektet. Slutgiltigt beslut i frågan om stationens läge är fortfarande inte fattat. Eventuella nya beslut eller resultat av utredningar i frågan kan komma att påverka Slussen och dess utformning. Huruvida detta blir aktuellt måste tydliggöras under första halvåret 2010. Detta för att tidplanen för Slussenprojektet och ett godkännande av detaljplanen för Slussen under sent 2010 ska kunna upprätthållas. Detaljplanen medger dock en byggnadsrätt för Saltsjöbanan (på plankartan redovisad som T3) i de undre planen framför KF-huset och Glashuset, vid en eventuell förläggningen av denna här.

Stadsgårdsleden

Stadsgårdsleden kopplar samman Söder Mälarstrand i väster och Skeppsbron i norr. Detaljplanen redovisar att Stadsgårdsleden från ett läge intill Birka-terminalen lyfts upp till mellanplanet, i en tunnel under den föreslagna bebyggelsen på torgplanet. På mellanplanet passerar leden ovanpå buss-terminalen och vidare västerut till en korsning med Skeppsbron. Denna korsning ligger också på mellanplanet och Skeppsbron ansluter via en mittdel på bron som efter slussrännan viker ner till Stadsgårdsledens nivå. Efter denna korsning fortsätter leden ner under tunnelbanan, på kajnivå, för att sedan ansluta till befintligt läge av Söder Mälarstrand i höjd med Centralbron.

Handelsplats

Exploateringsnämnden har gett en markanvisning för en handelsplats inom nya Slussen till Destination Slussen AB. Destination Slussen AB kommer att driva handel och kommersiell service på mellanplanet och på kajplanet i anslutning till tunnelbaneentrén och bussterminalen. En del av handeln kommer också att rymmas på torgplan, då framför allt inom kvarter W1 och E1. Handelsplatsen omfattar omkring 35 000 kvm.

Handelsplatsen ska integreras med övriga funktioner vid Slussen, så som exempelvis kollektivtrafiken, kulturell verksamhet och publika ytor inom- och utomhus.

9. TRAFIK

Slussen är och kommer att förbli en viktig knutpunkt för en mängd olika trafikslag. Ambitionen är att öka tryggheten, trafiksäkerheten samt orienterbarheten för samtliga trafikantgrupper: gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Trafikkontoret avser att ta fram ett separat Trafik-PM för Slussen där trafikfrågorna beskrivs mer ingående. På de följande sidorna finns en sammanfattning för respektive trafikslag redovisat.

GÅNGTRAFIK

Gångtrafikens struktur

Antalet gående i Slussenområdet är fler än antalet bilar. Antalet fotgängare med mål i anslutning till Slussen kommer att öka med de nya verksamheter som förläggs hit. Prognoser visar på närmare 45 000 gångpassager per dygn totalt över broarna och nästan lika många över Katarinavägen. En stor del av flödet över Katarinavägen utgörs idag av resenärer med kollektivtrafiken. Helt dominerande idag är bytet mellan tunnelbana och Nacka-Värmdöbussarna, vilket det också kommer att vara i framtiden. Detta förhållande ställer krav på tillräckliga gång- och ståutrymmen i anslutning till den nya bussterminalen och i förbindelserna mellan bussterminal och tunnelbana.

Binda samman stråk

För stadens stråk är Slussen den avgjort viktigaste länken mellan norra och södra innerstaden. Den nya gångbron skapar ett genare promenadstråk mellan Drottninggatan/Väster- och Österlånggatorna/Götgatan, vilka med förslaget stärks i rollen som innerstadens mest livliga gågator. Den ökade upplevda närheten mellan dessa huvudstråk kan väntas få stor betydelse för en ökad genomströmning av fotgängare på Slussen, men även befolka Gamla Stan och centrala Södermalm.

I öst-västlig riktning kommer en ny kajpromenad skapas från Skeppsbron, under de två nya broarna, och vidare mot Riddarholmen. Kopplingen under tunnelbanebron och Centralbron är under utredning. Det öst-västliga stråket på södermalmssidan kommer att förstärkas då biltrafiken läggs in i en överdäckning och kajstråket förstärks. På Södermalm kommer ett nytt öst-västligt stråk skapas framför den nya bebyggelsen på torgnivån (+12).

Skapa orienterbarhet

Dagens Slussen är svår att orientera sig i. Främsta orsaken till detta är trafikkonstruktionen som skapar många brutna siktlinjer och tunnlar för fotgängare. I framtida Slussen är dessa problem i princip borta. Förbindelsen mellan Gamla Stan och Södermalm har förenklats genom två raka broar och två raka kajer. Broarna är naturliga förlängningar av omgivande huvudgatusträckningar och kajerna en del av kajstråken.

Vertikala kopplingar i form av trappor och hissar längs med nya Slussenterrassen kommer också att få betydelse för hur man upplever orienterbarheten på platsen.

Framkomlighet för gående

Prioritering av oskyddade trafikanter är ett av målen vid omdaningen av Slussen. I detta ingår att framkomligheten är god. Framkomligheten för gående styrs bland annat av gångbanors bredder, lutningar, väntetider vid signaler, storlek på väntytor, bredder på övergångsställen m.m. Gångtrafiklösningarna måste vara gena, lättorienterade och trafiksäkra.

För en god miljö för gångtrafikanterna dimensioneras gångbanor och väntytor efter det bedömda gångflödet i framtiden. Den separata gångbron mellan torgnivån på södermalmssidan och Munkbron utgör ett viktigt stråk. Detta stråk kommer att användas både av gående förbi/genom Slussen och av dem som har Slussen som mål samt flanörer.

Nivåskillnaderna mellan kajplanet +2, mellanplanet med handel på +7 och Södermalmstorg +12 tas upp på ett flertal ställen. Dessa förflyttningar i vertikalled måste vara gena och tillgängliga.



Gående/dygn idag (ovan) och i framtiden (under).

Bild: Tyréns.

Tillgänglighet för gående

För att området i och kring Slussen ska bli tillgängligt och användbart för så många människor som möjligt bör lutningarna på gångbanor och broar vara flacka. Det är också viktigt att det finns plana partier med en möjlighet att vila där lutningarna annars är för branta. Entréer till tunnelbana, offentliga och kommersiella lokaler ska vara plana och sakna steg eller nivåskillnader.

Eventuella hissförbindelser mellan torgplan och kajplan kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Genom att använda olika typer av beläggning kan ytor som trafikerats av olika trafikslag separeras; exempelvis gående från cyklister.

Det är viktigt att förbindelser i form av hissar, rulltrappor etc. är tillgängliga under så stor del av dygnet som möjligt så att det alltid är möjligt att ta sig igenom området. Områden som endast nås via trappor utan andra alternativa sätt att ta sig dit ska undvikas. Belysning som gör att det inte finns några mörka

otrygga partier samt att området utformas så det är befolkat under större delen av dygnet gör det tryggt att passera och vistas i för gående.

Trafiksäkerhet för gående

I framtida Slussen kommer stora otydliga trafikytor att tas bort till förmån för en mer traditionell gatustruktur. Detta bidrar till att begränsa hastigheten hos fordonstrafiken och underlätta samspelet mellan trafikanterna samt öka orienterbarheten.

I det fortsatta arbetet med Slussen planeras en trafiksäkerhetsrevision att genomföras för samtliga trafikslag. Resultatet av revisionen skall ligga till grund för revidering av planförslaget.

CYKELTRAFIK

Målet är att Slussen i framtiden ska kunna erbjuda gena, sammanhängande och väl fungerande cykelförbindelser för att underlätta för cykeln som alternativt transportmedel till bilen. Cykelströmmarna över Slussen är extremt stora. Slussen utgör en nödvändig passage för cyklister i såväl nord-sydlig som väst-östlig riktning.

Cykeltrafikens struktur

Under de senaste 10 åren har antalet cyklister i Stockholm ökat med cirka 75%. Vid planeringen av Slussen har antagits att den kraftiga ökningen (+30% mellan 2007 och 2008) av cyklister kommer att avta något. I prognosen har därför en ökning med 5% antagits per år fram tills 2020, då Slussen planeras vara färdigbyggd.

Framkomlighet för cyklister

För att förbättra framkomligheten för cyklisterna kan flera åtgärder vidtas; breda cykelfält och cykelbanor med möjlighet till omkörning, breda/rymliga magasin vid trafiksignaler, s.k. fria högersvängar i de stora signalkorsningarna, signalstyrning anpassad efter cykelhastighet och separerade cykellösningar där vare sig fordonstrafik eller gångtrafik hindrar framkomligheten. Här nedan listas viktiga stråk där framkomligheten för cyklister måste prioriteras.

Cykelstråket Götgatan/Hornsgatan och Munkbron/Tegelbacken

Korsningen mellan Götgatan och Hornsgatan omformas så att framkomligheten för cyklister förbättras. Planförslaget visar en ny separat cykelbro, parallellt med tunnelbanebron. Den nya cykelbron innebär en genare väg för cyklisterna i detta stråk samt att konflikter med gående längs Munkbron försvinner.

Cykelstråket Götgatan/Hornsgatan och Skeppsbron

Föreslagen lösning består av enkelriktade cykelbanor/fält på ömse sidor om biltrafiken mellan Götgatan/Hornsgatan och Skeppsbron. En signalanläggning på sträckan påverkar framkomligheten för cykeltrafiken i båda riktningarna.

Cykelstråket Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand och Skeppsbron

Förbindelserna mellan Södermalms kajer och Skeppsbron är ytterligare en viktig länk i dagens cykelnät genom Slussen. Slussens framtida utformning innebär cykelförbindelser över lågbroar både öster och väster om bilbron som med jämna och täta mellanrum kommer att öppnas för slussning av båttrafik. Det kommer dock alltid finnas en bro öppen för gång- och cykeltrafik.

Vid slussning innebär lösningen en försämring av framkomligheten mot idag, då cyklisterna får vänta eller hänvisas till den andra lågbron. När ingen

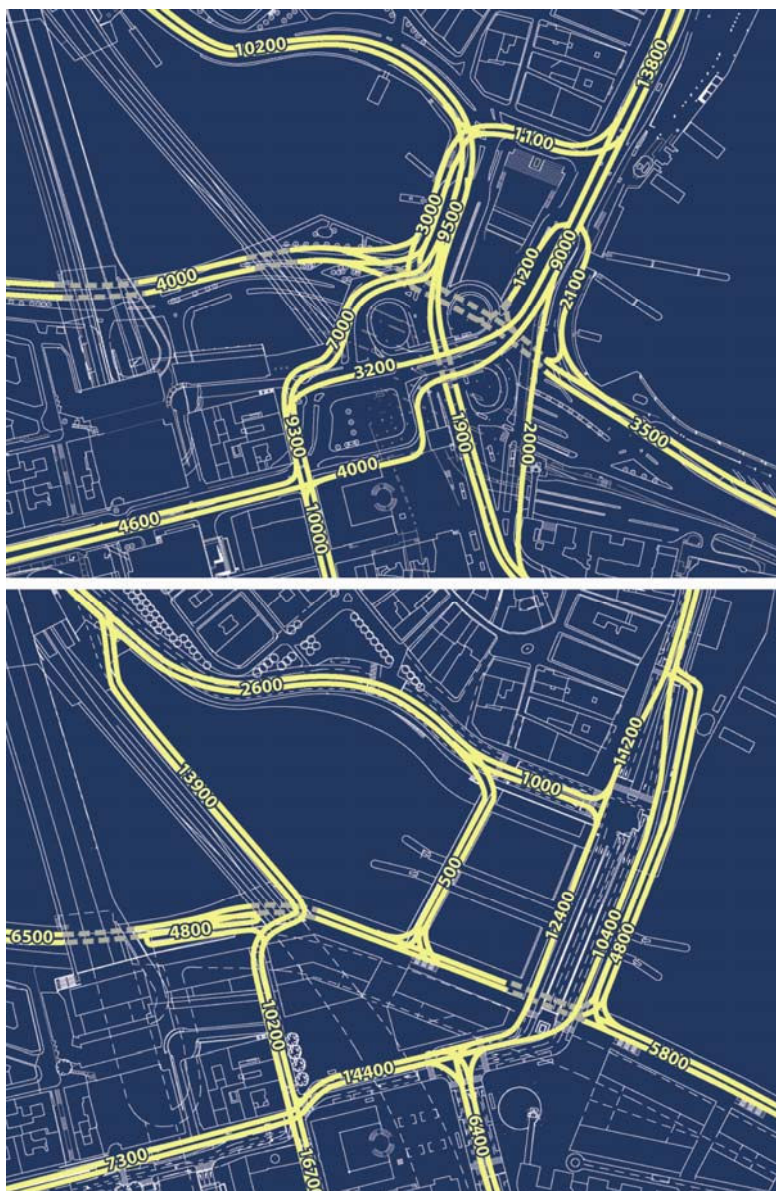
slussning sker innebär planförslaget god framkomligheten för cyklister i detta stråk då förbindelserna är plana, rymliga och gena. Åtgärder bör dock övervägas för att minska den framkomlighetsnedsättning som slussningen medför.

Tillgänglighet för cyklister

För att god kvalitet skall ges cyklisterna krävs vissa bredder och lutningar på cykelbanor och cykelfält. Utformningen för framtida Slussen följer stadens riktlinjer.

För god tillgänglighet i området krävs en koppling mellan kaj- och torgplanet. Den föreslås placeras mellan Centralbron och tunnelbanebron.

Det kommer att finnas flera typer av cykelparkeringar inom Slussen. Dels i form av traditionella cykelställ vid entréer och dels planeras för cykelgarage där man kan lämna sin cykel över natten samt erhålla service. Vid placering av cykelparkering är principen att det skall finnas cykelparkering vid varje tunnelbaneuppgång, entré till tvärbanan, vid bussterminalen samt vid varje entré till handelsplatsen.



Cyklister/dygn idag (ovan) och i framtiden (under).

Bild: Tyréns.

Trafiksäkerhet för cyklister

Cykeltrafiknätet skall vara heltäckande och sammanhängande, antingen genom cykelbanor eller cykelfält. Gatunätet bör utformas så att det inte inbjuder till höga fordonshastigheter. Inför korsningar skall cykelbox och tillbakadragen stopplinje markeras. Vid Götgatan/Hornsgatan, Katarinavägen/Hornsgatan, Skeppsbron/Munkbron skall fria högersvängar anordnas. Cykelstråket på Katarinavägen, förbi busshållplatserna kräver särskild omsorg för att göras säkra och tydliga för såväl cyklister som bussförare.

KOLLEKTIVTRAFIK

Planförslagets struktur för kollektivtrafik

Slussens framtida kollektivtrafikstruktur tar sin utgångspunkt i ambitionen att skapa enkla, generösa och trivsamma bytesrelationer mellan tunnelbanan, den nya bussterminalen för Nacka-Värmdöbussarna, stadsbussarna med sina stombusslinjer 2 och 3 och en konverterad Saltsjöbana/Tvårbana.

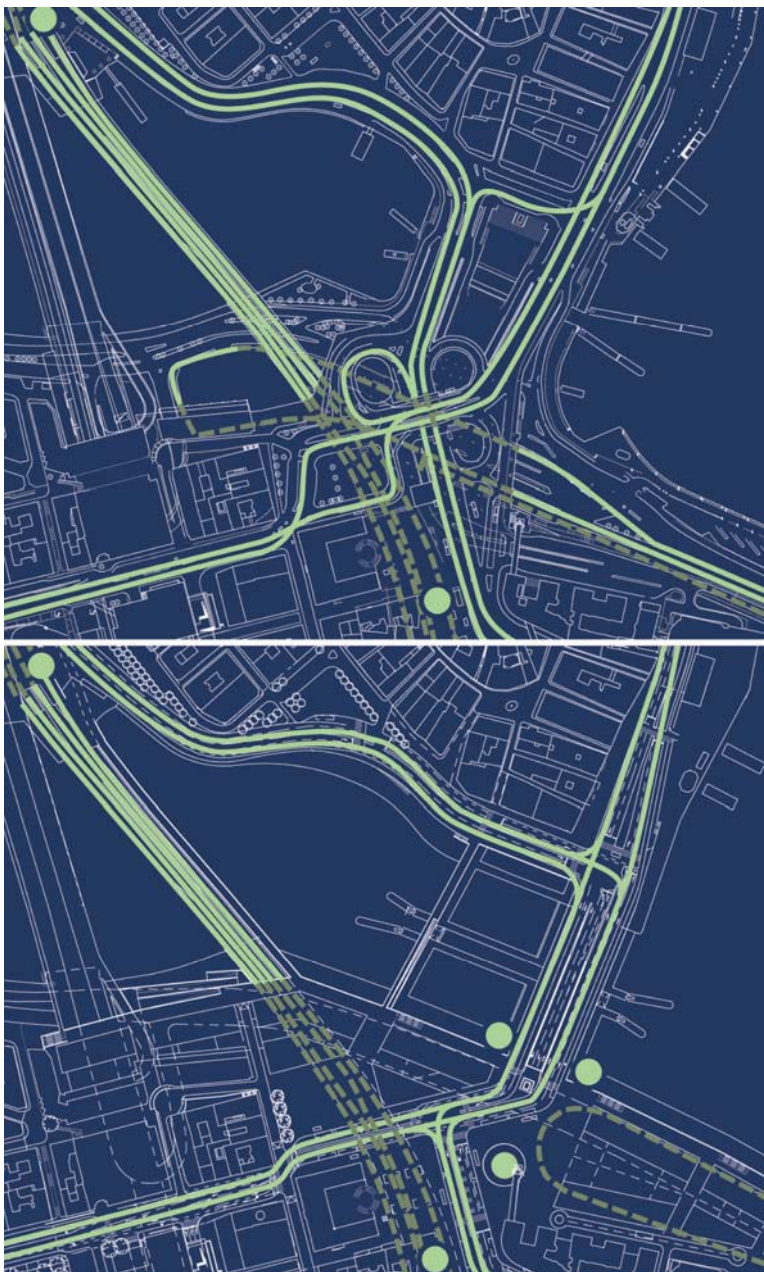
Bussterminal Nacka-Värmdöbussarna

Bussterminalen utformas som en dockningsterminal med 8 avstigningshållplatser och möjlighet till 18 påstigningshållplatser. Dessutom finns 13 uppställningsplatser för tidsreglering av bussar inom terminalområdet. Ca 15-20 reglerplatser behöver ordnas på annan plats, s.k. satellithållplatser. Under samrådet kommer förslaget bearbetas, målet är att öka antalet påstigningshållplatser (i planen illustrerat med 18 platser) med två till, vilket totalt ger 20 platser. Vidare kommer de undre planen med handel och framförallt bytespunkten mellan bussterminalen och tunnelbanestationen att bearbetas så en god terminalmiljö med integrerad handel skapas.

Resenärer som skall åka från Slussen mot Nacka och Värmdö får en ny inomhusvänthall med generösa mått där bussarna angör. Vänthallen utformas trafiksäkert med glasdörrar till påstigningshållplatserna längs ena sidan. De avskärmande glaspartierna, som bara öppnas vid varje hållplatsläge vid avgång, medför att inga passagerare riskerar att hamna bakom en backande buss. Bussföraren öppnar automatiskt en glasdörr till vänthallen när det är dags för påstigning. Liknande lösning kan man se på den relativt nya terminalen vid Liljeholmstorget. Ambitionen är en levande och trygg terminal i en miljö som inte är bullerstörd och där resenärerna erbjuds olika typer av service och handel.

Från bussarnas avstigningshållplatser leder en bred gångpassage mot tunnelbanan, antingen via en ny uppgång till tunnelbaneperrongerna som planeras i perronglägets mitt, eller mot dagens norra uppgång. Stor omsorg läggs på utformning av gångförbindelser mellan tunnelbana och stadsbussar. Rulltrappor, hissar och vanliga trappor förbinder terminalen med gatuplanet via atriet som mynnar på Katarinahissentorget. Atriet som utformas runt Katarinahissen utgör ett riktmärke och ett ljusinsläpp som gör gångmiljön trevligare. De som har mål mot Skeppsbron/Gamla Stan/Djurgårdsfärjan kan enkelt via kajplanet gå direkt från avstigningen och passera över slussen via de nya låga broarna.

Busstrafiken ges egna bussgator in och ut från terminalen längs Stadsgårdsleden vilket garanterar god framkomlighet.



Kollektivtrafik idag (ovan) och i framtiden (under).

Bild: Tyréns.

Stadsbussarna

Stadsbussarna trafikerar Katarinavägen /Hornsgatan till och från Skeppsbron och Munkbron via den nya bron. Bussarna ges hållplatser ungefär motsvarande dagens hållplatsplacering i nära anslutning till tunnelbanans och den planerade Tvärbanans entréer.

Stadsbussarnas framkomlighet blir god i det föreslagna gatusystemet genom prioriteringar i signalkorsningarna samt egna bussfält på de sträckor där bussarna annars riskerar att fastna i bilköer.

Bussarnas hållplatser orienteras till Katarinavägen och Katarinahissentorget och är lätta att hitta. Övergångsställen över Katarinavägen och vid Södermalmstorg/Hornsgatan mot busshållplatserna görs så korta som möjligt och signalregleras.

Saltsjöbanan/Tvärbanan

Planförslaget utgår från att Saltsjöbanan/Tvärbanans ändhållplats anordnas i nuvarande OKQ8-garaget. Den får entré mot Katarinavägen, mellanplanet i

södra tunnelbaneentrén samt eventuellt en koppling mot handelsytorna på mellanplanet +7 med vidare koppling ner till bussterminalen och ut på kajnivån.

Saltsjöbanans samt en eventuell framtida tvärspårvägs utformning i Slussen är dock osäker. En stadsspårväg på Södermalm kan komma att gå på Folkungagatan och Katarinavägen med en möjlig fortsättning till Skeppsbron och Kungsträdgårdsgatan. Vid utbyggnad av stadsspårväg i befintligt gatuutrymme tar spårvägen kapacitet från övrig trafik. En möjlig stadsspårväg över huvudbron bedöms kunna gå tillsammans med övrig kollektivtrafik, inget speciellt spårvägskörfält anses rimligt att lägga till i dagsläget.

Den geometriska utformningen av liggande förslag kommer dock att behöva ses över, speciellt korsningen Katarinavägen/Hornsgatan är trång om en spårväg ska passera Slussen. Ett eventuellt hållplatsläge för spårvagn längs Katarinavägen intill Hornsgatan kommer också att påverka utformningen av hela platsen. Då situationen i dagsläget är så osäker angående en eventuell framtida spårvägs placering kan inte hela gaturummet utformas efter detta. Det viktiga är dock att planförslaget inte omöjliggör för en framtida lösning med stadsspårväg, vilket förslaget har tagit höjd för.

Tunnelbanan

Det är mycket viktigt att trafiken på tunnelbanan påverkas i så liten utsträckning som möjligt av genomförandet av Slussen. Mer noggrann planering av genomförandet i anslutning till tunnelbanan kommer att ske i det fortsatta arbetet och i nära samråd med SL.

Perrongerna föreslås få nya anslutningar ner till nivå med kajen och nya bussterminalen. Detta skapas på perrongernas mitt, i anslutning till befintliga trappor som idag når entrén vid Ryssgården. Denna entré med trappor ner till perrongerna kommer att finnas kvar i framtiden. Det kommer också att skapas en ny förbindelse i södra delen av tunnelbanan mot Tvärbanans planerade hållplats i OKQ8-garaget.

Båttrafik

Slussen har ett strategiskt viktigt läge för båttrafik. Här knyts flera olika kollektivtrafikslag samman och närheten mellan denna knutpunkt och angränsande kajer är god. Vid Slussen finns också fördelen att nå både Saltsjö- respektive Mälarsidan på lika enkelt sätt. Det finns idag inga beslut avseende utökad båttrafik till och från Slussen, varken med reguljärtrafik eller annan typ av turtrafik. Dock medger detaljplanen att kajerna kan användas för detta ändamål.

Djurgårdsfärjans nuvarande kajläge samt biljettförsäljning måste flyttas något norrut på Skeppsbron, vilket också detaljplanen ger utrymme för.

BILTRAFIK

Trafiksituationen har förändrats avsevärt sedan nuvarande lösning byggdes på 1930-talet. Slussens betydelse som biltrafikplats har minskat. Under 1960-talet passerade 90 000 fordon per dygn i nord-sydlig riktning, då fanns varken Essingeleden eller Centralbron. Idag är motsvarande siffra över Slussenbroarna ca 40 000 fordon.

Struktur

I framtida Slussen anordnas Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand som en huvudgata som ligger på mellanplanet i Slussens östra del, framför KF-huset och Glashuset. Den nya Stadsgårdsleden börjar lyfta vid Birka terminalen för att ge utrymme under sig för den nya bussterminalen på kajplanet. När denna är passerad sjunker leden ner till kajnivå igen för att komma under tunnelbanan. Nya Stadsgårdsleden kommer sedan ut ur tunneln efter Centralbron. Det skapas en ny trevägskorsning med signal som förbinder Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand med Skeppsbron och Munkbron genom en slits i huvudbron.

Nya Slussen samlar Hornsgatan/Götagatan och Katarinavägen till en punkt med en bro över till Skeppsbron och Munkbron. Bron har 8 körfält:

- Tre körfält norrut mellan Katarinavägen/Hornsgatan och Munkbron/Skeppsbron, varav ett busskörfält.
- Tre körfält i slitsen mellan Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand och Munkbron/Skeppsbron
- Två körfält söderut mellan Munkbron/Skeppsbron och Katarinavägen/Hornsgatan

Framkomlighet för bil

Biltrafiken har mer än halverats sen de högsta noteringarna på 1960-talet. Framkomligheten i omgivande gatunät, exempelvis Skeppsbron och Strömbron på förmiddagen, sätter dock gränsen för hur stor prestanda som kan utnyttjas i Slussen och det innebär att bara marginellt större mängder än de som idag passerar i högtrafiktid är möjliga att få fram. Lösningen för biltrafiken vid Slussen behöver inte ha större kapacitet än vad tillfartsgatorna medger.

Brist på kapacitet på Skeppsbron och Strömbron gör att köer skapas under morgonens högtrafik med dagens trafikbelastning. En ökning av trafikflödet kan därför inte åstadkommas genom att öka kapaciteten i Slussen. Dagens lösningar innebär att de mest attraktiva lägena, dvs. kajerna, till stor del domineras av trafikleder eller åtminstone avskärmats av dessa.

Det finns två större kända faktorer som påverkar biltrafikflödena på Slussen framöver; östlig förbindelse och trängselskatternas effekt. En framtida kombination av östlig förbindelse och trängselskatt har analyserats och en tidig bedömning är en minskning av trafiken med 20%.

Trafikmängderna över trängselskattesnittet hösten 2008 var ca 18% lägre än inför trängselskatteförsöket hösten 2005. Utgångspunkten för dimensionerande trafiksituation i framtida Slussen samstämmer med trängselskattens trafikminskning. Detta innebär 2001 års trafiksiffror reducerade med 20%.

2009 års uppmätta siffror visar på lägre trafikmängder i det aktuella snittet än de redovisade för trängselskattesnittet. En dimensionering i samstämmighet med minskningen över hela trängselskattesnittet ger Slussen en robust lösning som bedöms klara framtida krav.

Föreslagen lösning är stabil och klara dagens trafik 2009 + ca 20%. Trafikkontorets mening är att utrymmet från den allmänna minskning av biltrafik på 20% som Södra Länken och trängselskatterna gav ska ges till kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken.



Biltrafik/dygn idag (ovan) och i framtiden (under).

Bild: Tyréns.

Tillgänglighet för bil

Orienterbarheten är idag dålig. Färdvägen måste tänkas ut tidigt och vägvalen kommer nära inpå korsningarna. Omfattande vägvisning är nödvändig. Viktiga kopplingar är Munkbron med Katarinavägen, Skeppsbron med Götgatan/Hornsgatan och Söder Mälarstrand med Stadsgården. Dagens Slussen har flera begränsningar vad gäller fri höjd. Det finns begränsningar på 3,2 meter, vilket betraktas som dålig standard. Slussen i framtiden får ett tydligt och överblickbart trafiksystem med 4,0 meters fri höjd.

Angöring till ny och befintlig bebyggelse

Ingen allmän parkering, endast handikappplatser, ordnas på gatumark inom Slussenområdet. All ny parkering förutsätts lösas inom kvartersmark. Kortare stopp för på- och avstigning kommer dock att bli möjlig på bland annat Södermalmstorg och Katarinavägen. Angöringsmöjlighet till entréer i befintliga samt nya fastigheter framför kvarteret Tranbodarne sker via en ny anslutning från Katarinavägen, enbart tillåten för behörig trafik. Angöringstrafik till befintliga och nya fastigheter kring Guldgränd och Södermalmstorg ges möjlighet till åtkomst från Hornsgatan.

De verksamheter inom den framtida gallerian som behöver mer frekventa varuleveranser bör försörjas från undre plan för minimerad störning för gående, cyklister och bussar på torgnivå. Möjliga lösningar med inlastning från Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand bör därför utvecklas och studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Utrymme för taxiangöring samt för personer med nedsatt rörelseförmåga som behöver komma nära entréer anordnas i anslutning till Södermalmstorg.

Tillkommande parkering och parkeringsplatser

Idag finns knappt 600 parkeringsplatser inom Slussenområdet. De planeringstal för parkering till olika slags verksamhet som finns för innerstadsexploateringar i Stockholm kommer inte att kunna uppnås inom Slussen. Behovet av parkering hanteras inom varje fastighet. Det centrala läget i staden med mycket god kollektivtrafiksörjning och tillgänglighet för gående och cyklister gör att planeringstalen för ny parkering bör hållas lågt.

Busstrafik till Birkaterminalen

Slussens framtida utformning kräver att Birkaterminalens bussuppställning flyttas. Studier pågår där buss-, bil- och taxiangöring både till Birka och blivande Fotografiska museet i Tullhuset utreds.

Trafiksäkerhet för bil

Trafiksäkerheten vid Slussen är idag godtagbar, det förekommer dock dåliga siktsträckor och korsningar med höga hastigheter. Framtida Slussen kommer ha god säkerhet för biltrafiken med överblickbara korsningssituationer.

10. MILJÖKONSEKVENSER

MKB

Stockholms stad har bedömt att ombyggnaden av Slussen och dess närmaste omgivning kan innebära betydande miljöpåverkan för kulturmiljö och luft. Till detaljplanen finns en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen som redovisar projektets miljökonsekvenser. Här nedan redovisas endast den samlade bedömningen av planförslaget.

SAMLAD BEDÖMNING

Ombyggnaden av Slussen innebär en stor förändring på en viktig plats i Stockholm. Betydande miljöaspekter har bedömts vara kulturmiljö och luftkvalitet men ett antal andra aspekter har också bedömts som relevanta att beskriva.

Planförslaget medför generellt lägre exponering av luftföroreningar för människor än i nollalternativet. Detta beror bland annat på att större del av Stadsgårdsleden överdäckas. Överskridande av miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde för partiklar (PM10) sker dock vid den planerade vistelseytan nära Stadsgårdsledens västra tunnelmynning. Om mer detaljerade beräkningar inte påvisar ett annat resultat behöver planen omarbetas i detta område för att vara acceptabel. Vid västra tunnelmynningen sker överskridanden i kajplan vilket inte ligger i konflikt med någon vistelseyta.

För kulturmiljön gäller att ombyggnaden medför flera negativa konsekvenser men också att förslaget under arbetets gång anpassats för att minska de negativa konsekvenserna och förstärka andra delar av kulturmiljövärdet. Förslaget försvagar möjligheten att uppfatta Stockholms topografiska grundförutsättningar, främst på grund av att näset och karaktären av landförbindelse tas bort och den starkt avskärmande nya bebyggelsefronten. Genom att den nya västra bron läggs i Järntorgsgatans förlängning samtidigt som Kolingsborg och trafikapparaten rivs förstärks förståelsen av den äldsta vägförbindelsen. Principen alltsedan 1600-talet med två likadana broar försvinner och även den representativa entréplatsen mellan broarna. Det finns dock en positiv ambition att skapa en sammanhållen rumsbildning mellan de föreslagna olikstora broarna. Den nya bebyggelsefronten skärmar även av den visuella kontakten mellan 1600-talsbebyggelsen i Gamla Stan och på Södermalm och anblicken från Saltsjön. Att trafikapparaten från 1930-talet rivs innebär negativ konsekvens för det värde den representerar i form av funktionalistiska idéer. Platsen som knutpunkt för många trafikslag blir kvar, även om förståelsen för sjöfartens förutsättningar minskar genom att slussrännan ligger fritt mellan två större vatten. Ett positivt bidrag är att Nils Ericsons sluss från 1850 åter blir synlig.

De olika trafikslagen i området genererar ljudnivåer över riktvärdet för byggnaderna där bostäder är tänkbart. För de kvarter där bostäder är föreslagna är ljudnivåerna över riktvärdet för väg- och spårtrafik. Med en lämplig utformning av byggnaderna bör avstegsfall (A) kunna uppnås. Ljudutbredningen från båttrafik (Birka Cruises) vid kaj innebär att riktvärdet för industribuller till största delen klaras dagtid men inte under kvällstid. I dagsläget ligger fartyg vid kaj två timmar per dag vilket gör störningen totalt sett liten om detta kvarstår i framtiden.

Med de konstruktioner som planeras finns risk för att komfortstörningar och stomljud uppstår från vibrationer. Åtgärder planeras dock för att minska risken för att sådana ska uppstå och man har en hög ambitionsnivå i projektet. Den storslagna utblicken över Gamla Stan, Mälaren och Saltsjön från Södermalmstorg byggs delvis igen. Utblickarna blir mer riktade. Med de ambitioner staden har i området finns dock goda utsikter att öka rekreativvärdena för vistelse.

Transporter med farligt gods får inte ske i området och därmed finns det inga olyckscenarier med farligt gods i Stadsgårdsledens tunnel som kan påverka planområdet beskrivna. Staden har påbörjat en dialog med tunnelmyndigheten för att utreda övriga säkerhetsaspekter när det gäller tunneln. Vissa olyckor på järnvägen kan ha en påverkan för planområdet och överdäckningen bör dimensioneras med hänsyn till detta.

Avseende dagvatten är de områden som berörs i nuläget redan så exploaterade att den förtätning som föreslås innebär marginella förändringar avseende dagvattenmängder och föroreningsmängder. Utsläpp från föroreningar i dagvatten kan minska genom att rena dagvattnet i sedimenteringsmagasin under mark. Staden har en hög miljöambition i projektet och studerar frågan i det fortsatta plan- och exploateringsarbetet.

11. TIDPLAN

Projekt Slussen är uppdelat i två olika processer; en detaljplaneprocess samt en process som avser miljödom för byggande i vatten samt frågan om ny reglering av Mälaren.

Planprocess

Plansamråd	t.o.m. 29 mars 2010
Beslut i stadsbyggnadsnämnden (Redovisning av plansamråd och direktiv inför utställning.)	2:a kvartalet 2010
Utställning	4:e kvartalet 2010
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	4:e kvartalet 2010
Antagande i kommunfullmäktige	1:a kvartalet 2011
Laga kraft (Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)	tidigast 2:a kvartalet 2011

Miljödom

Inlämning av ansökan	4:e kvartalet 2010
Miljödom för byggande av vattenanläggningen	2012

Genomförande

Ledningsomläggningar	start 2011
Byggstart	2012
Färdig anläggning att ta i bruk (Med färdig anläggning avses här de delar som Stockholms stad ansvarar för, dvs. trafikanläggningen, gator, torg och kajer, slussanläggning och avbördningsanordningar samt ytor kopplade till kollektivtrafiken. Byggnader ovan torgplan på nivå +12 meter kommer att vara fullt färdigställda efter år 2018.)	2018
Slutlig inflyttning ny bebyggelse (Här avses ny bebyggelse ovan torgplan.)	2020-2021

12. MEDVERKANDE

Projekt Slussen är ett samarbetsprojekt inom Stockholms stad mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Planförslaget är framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor i samarbete med Stockholms stad.

Planhandlingarna är framtagna av Martin Schröder och Karl Gylje, båda stadsbyggnadskontoret. Planbeskrivningens kapitel 9 Trafik är framtaget av Linda Lundberg, trafikkontoret och Mats Hermansson, SWECO. Kapitel 10 Miljökonsekvenser är ett sammandrag av Miljökonsekvensbeskrivningen för vilken Åsa Norman, Tyréns är ansvarig.

Katrin Berkefelt
planchef

Martin Schröder
planarkitekt

