



STOHAB
2011-06-14

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Plansamråd avseende Slussen, Södermalm, Nybyggnation, Dnr 2011-08976-54 samt för del av Södermalm 7:87 m fl. Ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna, Dnr 2011-01580-54

Bakgrund

Som framgår av rubriceringen avser plansamrådet för ombyggnationen av Slussenområdet två planer. En för om- och nybyggnad av själva Slussenområdet och en för att anlägga en ny bussterminal insprängd i Katarinaberget i anslutning till Slussenområdet. Hamnens kommentarer och synpunkter nedan avser båda planförslagen utan särskilda hänvisningar till respektive plan.

Plansamråden pågår parallellt för båda planerna under tiden 2011-05-03 t o m 2011-06-19. Materialet som ingår i samrådet är omfattande och finns att hämta hem från Stadsbyggnadskontorets webbtjänst om pågående planärenden samt på Slussenprojektets hemsida www.stockholm.se/slussen. Planförslagen visas också i projektets informationslokal i Sjömanshemmet vid Slussen, Peter Myndes Backe 3 där det också finns en modell över planområdet.

Hamnen lämnade 2010-04-07 synpunkter på det planförslag som ställdes ut våren 2010 och som nu omarbetats till föreliggande förslag. Hamnen har också lämnat synpunkter i tidigare remisser avseende Slussens ombyggnad. Hamnens synpunkter har i första hand avsett frågor som rör sjöfarten inom området och utformningen av slussanordningar och anordningar för Mälarens reglering. Parallellt med arbetet om ny plan för Slussenområdet pågår också en process med att ta fram ett förslag till ny reglering av Mälaren. Hamnen har i detta ärende lämnat synpunkter 2011-01-11 med en senare kompletteringar av dessa 2011-03-04.

Representanter för Hamnen ingår också i olika arbets- och referensgrupper i Slussenprojektet vilket har gett och ger Hamnen möjlighet att påverka utformningen av områden med verksamheter av betydelse för Hamnen och Hamnens kunder. Detta innebär dock inte att Hamnens synpunkter till fullo kunnat beaktas.



Hamnen kommer även fortsättningsvis att begränsa sina synpunkter till frågor som rör sjöfart och andra förhållanden som påverkar verksamheter som ingår i Hamnens ansvarsområden.

Stockholms Hamn AB:s synpunkter framförda vid tidigare plansamråd

I remissvaret till plansamrådet våren 2010 sammanfattades Hamnens inställning enligt följande:

”Stockholms Hamn är positiv till att slussen byggs om och förnyas. Hamnen har inte aktivt tagit del i diskussionerna om de olika förslagets kvaliteter utan mer bevakat att de verksamheter och funktioner som Hamnen ansvarar för blir beaktade vid ombyggnaden. Vad vi kan se, kommer detta att bli fallet vid den föreslagna lösningen och under beaktande av de synpunkter som Hamnen framfört i denna remiss och i andra sammanhang”

Hamnens dåvarande synpunkter och inställning i ett antal frågor framgår av citaten nedan från Hamnens remissvar 2010-04-07.

”Fartygstrafik

Stadsgårdskajen och Franska bukten används idag för aktiv sjöfart. Det finns också några stillaliggande/permanentförtöjda fartyg i området. Ombyggnaden av Slussenområdet kommer att få en avsevärd påverkan för Hamnens kunder. Den trafik som förkommer vid kajerna, i första hand på Stadsgården men även på Skeppsbron kan komma att generera buller som kan uppfattas som störande för den planerade bebyggelsen. Det är därför viktigt att bebyggelsen utformas så att störningarna minimeras. I dagsläget har Birka Cruises reguljärtrafik från sin kajplats vid Stadsgårdsterminalen vilket genererar fartygsbuller. Rederiet har i dagsläget ett fartyg, Birka Paradise som ankommer 15.45 varje dag och avgår 18.00.

I det nya förslaget förbättras och breddas kajen i Franska Bukten vilket möjliggör mer aktiv fartygstrafik. Aktiv fartygstrafik innebär också varutransporter på kaj vilket under vissa omständigheter kan uppfattas som störande. Detta bör beaktas i det fortsatta detaljplanerarbetet. Hamnen är dock mycket positiv till att kajerna i Slussenområdet görs tillgängliga för fartygstrafik.

För kajer med internationell trafik gäller ISPS-reglerna (den internationella koden för sjöfartsskydd) Detta innebär att det måste finnas möjlighet att spärra av kajen när ett fartyg ligger inne. Det gäller såväl kajen för Birka Cruises fartyg samt andra kajplatser där internationell kryssningstrafik är möjlig.

Påverkan på de kunder som hyr kajplatser i Franska bukten och vid Kornhamnstorg idag kommer att bli omfattande i och med ombyggnaden av Slussen. Kunderna är Flyt, Patricia, Gustaf af Klint, Swedish Islander och Vindhem. Några utav dem kommer inte att kunna



fortsätta sin verksamhet på platsen och kommer inte heller att kunna erbjudas någon ersättningsplats av Hamnen.

I detaljplanen är kajen på Skeppsbrosidan vid Ränthästartrappen något utbyggd och båthållplatsen vid Ränthästartrappen samt kajplats 107 påverkas. Ränthästartrappen används i stor omfattning av hamnens kunder och därför önskar vi att funktionen upprätthålls både under och efter ombyggnaden. En rak kaj är ur förtöjningssynpunkt att föredra.”

”Kajläggningar

För att kunna utnyttja kajerna vid Franska bukten och kajerna väster om Slussen vid Söder Mälarstrand behövs tillgänglighet för leveranser och servicetransporter till och från fartygen. Det är därför lämpligt att bygga in infrastruktur såsom el, VA, sopsug och tele i kajerna. (se bilaga 1 för lämplig kajutrustning).

På samtliga kajavsnitt behövs kajstegar, livräddningsstationer och grabblinor. Området behöver också utformas så att det är lätt att snöröja och underhålla.

För att möjliggöra framtida ”båthållplatser” förordar vi en kajkonstruktion och infrastruktur i kajen som klarar en sådan framtida ombyggnad. Det gäller för samtliga kajer inom detaljplaneområdet där framtida ”båthållplatser” kan vara av intresse.

Kajer i områden där det förekommer fartygs- eller fordonstrafik förses med överkörningsskydd.

Hamnen önskar aktivt delta i vidare diskussioner om lämplig kajkonstruktion samt utformning och utrustning av kajerna.”

”Slussen

Varje år passerar ungefär 23 000 båtar (yrkes- samt fritidsbåtar) Karl Johan slussen. För att kunna sköta slussningen på ett säkert och bra sätt är det önskvärt att slussen breddas och frihöjden i slussen höjas något. Höjden bör vara minst lika hög som Centralbron och tunnelbanebron över Söderström, dvs 5,7 meter från RH00 till underkanten av den nya brokonstruktionen. Breddningen av slussen behöver göras för att öka säkerheten under slussningen. Nuvarande utformning ger inget utrymme för en brandgata eller tillräcklig säkerhetsmarginal mellan båtarna. Om slussrännan kan utökas med 2-5 meter skulle säkerheten i slussen förbättras avsevärt.

För närvarande betalar passerande även en slussavgift för att slussa genom Karl Johan. Detta medför att ett antal säkerhetsaspekter tillkommer för att spärra av det område där



pengahandling förekommer och för att minska riskerna för personal på plats. Se bilaga 2 för fler detaljer om slussens utformning och teknisk utrustning

Ledverken längs slussen bör vara minst fyra meter breda för att ge plats för ett gång- och cykelstråk vid sidan av det område som måste vara avspärrat för den personalen som sköter slussning. Ombyggnaden av slussen ger också möjlighet att bygga en modern och funktionell slussanläggning med styrsystem baserade på tillgänglig teknik. Hamnen hoppas kunna bidra med synpunkter på detta i det fortsatta arbetet.”

”Stadsgården

Trafiksituationen på Stadsgården både under byggtiden och framförallt efteråt behöver en ordentlig analys för att minimera störningsmomenten. För närvarande använder Birka Cruises området närmast Slussen som bussupställningsplats för resenärer som kommer med bussar från andra delar landet. Det området kommer enligt detaljplaneförslaget attäckas över för att bli bussupställningsplats för Nacka Värmdöbussarna. Ersättningsplatser för bussarna till Stadsgårdsterminalen (Birka Cruises) måste ordnas. All trafik till och från Stadsgårdsterminalen och Fotografiska samt till Vikings bilincheckning liksom alla transporter till kryssningstrafiken mm föreslå ledas in till Stadsgårdskajen via en och samma infart. Vintertid har också staden en av sina snötippor på den kajsträckan. För att lösa och samordna detta behöver det göras en genomgripande analys av trafiken och logistiken på hela Stadsgården.

Hamnen menar också att en flytt av Saltsjöbanan från nuvarande läge på Stadsgården in i berget viktig för Hamnen och Hamnens kunder för att därigenom få till stånd acceptabla trafiklösningar på Stadsgården.”

./.

De bilagor som det refereras till i ovanstående text biläggs i detta tjänsteutlåtande.

Stockholms Hamn AB:s synpunkter

Vad vi kan se har Hamnens synpunkter huvudsakligen beaktats i planarbetet. Som exempel på detta kan nämnas att Hamnen fått gehör för att bredda slussrännan till tolv meter, vilket avsevärt förbättrar säkerheten vid slussning samt en ökning av den seglingsfria höjden genom slussen. Det är dock viktigt att Hamnens synpunkter på en mer detaljerad nivå också beaktas i det fortsatta arbetet. Detta kan ske genom ett fortsatt samarbete mellan Slussenprojektet och Hamnen.

Utöver vad som tidigare framförts vill vi här lyfta fram några frågor som Hamnen anser viktiga att belysa så att de kan arbetas in i det fortsatta arbetet med planen och efterföljande skeden.



Vi vill framföra att det är viktigt att det blir möjligt att anordna ändamålsenliga lokaler och arbetsområden för den personal som kommer att arbeta med slussning av båtar så att uppställda krav på arbetsmiljö och säkerhet kan upprätthållas vid drift av slussen.

De kajavsnitt som man planerar att använda för lokal sjöfart, turisttrafik (sightseeing), chartertrafik mm bör utformas flexibla så att olika fartyg med olika däcksnivåer för på- och avstigning kan angöra kajerna vid varierande vattenstånd. Goda erfarenheter för att uppnå detta finns från utformningen av "båthållplatser" med en trappstegsformad konstruktion. (jfr t ex Nybroviken och Räntmästartrappan)

Vidare har det framkommit att det bör utredas vidare vid vilken omfattning på tappning av Mälaren som det är möjligt att utföra säker slussverksamhet. Detta skulle kunna påverka utformningen av ledverken till slussrännan. Hamnen stöder att detta utredningsarbete genomförs och att eventuella konsekvenser härav beaktas i det fortsatta planarbetet.

Trafiksituationen på Stadsgårdsleden i samband med genomförandet av ombyggnationen av Slussen har kommenterats tidigare. Det bör dock upprepas att trafikförhållandena där kommer att bli besvärliga. Längs leden finns verksamheter som genererar mycket trafik, som angörning av bussar och bilar till Birka Cruises, Viking Line, besöks trafik till Fotografiska m fl. Under sommarhalvåret förekommer också kryssningstrafik som genererar ytterligare bil och busstrafik i området. Flera av dessa verksamheter måste använda samma infart mellan Stadsgårdsterminalen och Stora Tullhuset.

Området mellan Stadsgårdsterminalen och Stora Tullhuset som redan idag är trångt förväntas dessutom kunna ta emot mer trafik och nyttjas för verksamheter som trängs ut från områden närmare Slussen. En sådan verksamhet är bussangörningen som idag ligger direkt väster om Stadsgårdsterminalen och som används av Birka Cruises angörningsbussar. Eftersom planområdet för Slussenprojektet avgränsats snävt har dessa frågor inte beaktats tillräckligt. Hamnen menar därför att ytterligare utredningar som belyser konsekvenserna av Slussenprojekts påverkan på angränsande områden behöver göras. Detta gäller i någon mån även Slussenområdets anslutning i norr mot Skeppsbron där konsekvenserna av en flytt av Waxholmsbolagets Djurgårdstrafik ca 150 m norrut inte till fullo utretts.

Som nämnts ovan kommer området för bussangörning väster om Stadsgårdsterminalen att försvinna, inte bara under anläggningsskedet utan även i den slutliga lösningen. Detta kommer att ge konsekvenser för Birka Cruises verksamhet. Idag finns ingen tydlig lösning på detta problem. Hamnen anser att det insprängda garaget bör byggas och disponeras så att det i framtiden kommer att finnas plats för uppställning av bussar med anknytning till hamnverksamheten. Problemet med plats för dessa bussar bör även beaktas då provisoriska anläggningar byggs för att klara byggperioden.



Eftersom ombyggnationen av Slussen beräknas pågå i ca 8- 10 år (inklusive bebyggelse inom planområdet) är det synnerligen viktigt att långvariga provisorier utformas omsorgsfullt för att allmänheten med besöksmål bl a längs Stadsgårdsleden utan problem ska kunna ta sig genom området och att orienterbarheten genom området upplevs som god. Skyltningen genom området måste vara tydlig för såväl gångare som för bilburna trafikanter. Eventuella avstängningar för genomfart mot Stadsgårdsleden måste planeras noggrant och aviseras med god framförhållning för att minska olägenheterna för besökare och resenärer på Stadsgården.

I det plansamråd som hölls våren 2010 påpekade Hamnen att en lösning med Saltsjöbanan inflyttad i berget längs Stadsgårdsleden skulle ge bättre möjligheter att lösa trafikfrågorna längs leden. Vi vidhåller den uppfattningen men inser att den möjligheten inte längre verkar föreligga. Detta är dock ytterligare ett argument för att mer genomgripande utreda trafiksituationen längs Stadsgårdsleden.

Sammanfattning

Stockholms Hamn AB har tagit del av det bearbetade planförslaget för ombyggnad av Slussen samt nybyggnad av ett bussgarage insprängt i Katarinaberget. Hamnen har yttrat sig och framfört synpunkter i frågor som ligger inom Hamnens ansvarsområde. Detta har gällt utformning av kajanläggningarna, utformning av den nya båtslussen, frågor som rör sjöfarten inom området samt vissa trafikförhållanden i och i anslutning till planområdet. I övrigt har Hamnen inte haft anledning att yttra sig över föreslagen bebyggelsestruktur, kommunikationslösningar, arkitektonisk utformning eller andra övergripande frågor.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på plansamrådet avseende ombyggnad av Slussen och anläggande av en Ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna översända föreliggande tjänsteutlåtande till Stockholms stadsbyggnadskontor

Stockholm den 9 juni 2011

Johan Castwall

Kjell Karlsson



Bilagor som det refereras till i Hamnens tidigare remissvar på plansamrådet våren 2011

Bilaga 1 Kajutrustning, önskad kajhöjd och kajdjup

- Slussens sydöstra sida - Franska bukten
 - Tillgänglighet för leveranser och service till fartyg.
 - Infrastruktur i kajen (el, VA, sophantering, tele odyl)
 - Infrastruktur och kajkonstruktion ska byggas så att nedsänkningar lätt kan byggas i ett senare skede.
 - Pollare som klarar minimum 30 ton i dragkraft.
 - Fendrar av någon typ
 - Kajstegar
 - Nischer att fästa grabblinor
 - Kajhöjd 1,3 meter över RH00
 - Kajdjup -7,9 meter från RH00 till botten
- Kajen i Mälaren på södra sidan
 - Tillgänglighet för leveranser och service till fartyg.
 - Infrastruktur i kajen (el, VA, sophantering, tele odyl)
 - Infrastruktur och kajkonstruktion ska byggas så att nedsänkningar lätt kan byggas i ett senare skede.
 - Pollare som klarar min 10-15 ton i dragkraft.
 - Fendrar av någon typ
 - Kajstegar
 - Nischer att fästa grabblinor
 - Kajhöjd 1,4 meter över RH00
 - Kajdjup -4,2 meter från RH00 till botten
- Trädäck Munbron
 - Förtöjningsringar
 - Kajstegar
 - Grabblinor



Bilaga 2 Slussens utformning och teknisk utrustning

- Brohöjden under den nya slusskonstruktionen blir lika hög som Centralbron och tunnelbanebron över Söderström, dvs 5,7 meter från RH00.(5,7 meter mellan RH00 och underkant den nya brokonstruktionen)
- Slussen bör av flera skäl vara 2-5 meter bredare, bla säkerhet, brandgata, risk för krockar.
- Maskinrum för slussportar och själva porten ska inrymmas i kajkonstruktionen. God tillgänglighet för servicefordon och personal
- Pollare 10-15 ton
- Nischer i slussmuren för grabblina
- Avfendring med någon slags plattor
- Manöverplats för lokalmanövrering
- Fjärrmanöver möjlighet
- Kameraövervakning
- Utrymningsvägar (4 st)
- Avspärrat arbetsområde för slusspersonal
- Extraavspärrat arbetsområde om kontanthantering sker på kajen
- Personalutrymmen
- Högtalarsystem
- Skyltning med vanliga skyltar och ljusskyltar bör beaktas
- Varningssystem uppströms och nedströms vid stortappning måste finnas

Barriär i någon form i målaren för att förhindra olyckor vid tappning