



Dokumentnamn	T2-PM-000-001.docx
Projekteringsskede	
Delområde	Övergripande
Entreprenad	Gemensamt
Anläggningsdel	000 - Gemensamt
Ansvarig part	T2: Trafik - WSP
Dokumenttyp	PM - PM
Konstruktör	Eriksson, S (WSP), Åslund M (WSP), Joseph, P (Tyréns)
Upprättad datum	2016-11-21

PM Utredning av permanent koppling mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen

Ändring	Ändring datum	Ändring avser	Ändring av

Patrik Vännström
Uppdragsansvarig



Innehållsförteckning

1	BAKGRUND OCH SYFTE	3
2	AVGRÄNSNINGAR.....	4
3	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
4	KORTFATTAD HISTORIK	5
4.1	STADSGÅRDEN.....	5
4.2	SÖDERBERGS TRAPPOR OCH STADSGÅRDSHISSEN (SOFIAHISSEN).....	8
4.3	STORA TULLHUSET	9
5	UTGÅNGSLÄGE	10
5.1	MÅLPUNKTER OCH STRÅK.....	10
5.2	PLATSBESÖK.....	12
5.3	STADSLIV	17
5.4	KULTURMILJÖ	18
6	FRAMTIDA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	19
6.1	STOCKHOLM GANGPLAN	19
6.2	STOCKHOLM HAMN AB.....	20
6.3	SLUSSEN.....	20
6.4	TUNNELBANA KUNGSTRÄDGÅRDEN – NACKA	20
6.5	SAMMANFATTNING FRAMTIDA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	21
7	FÖRSLAG PÅ NY PERMANENT KOPPLING.....	22
7.1	FÖRSLAG 1- LOKATTENS TRAPPOR.....	24
7.2	FÖRSLAG 2 - SÖDERBERGS TRAPPOR.....	26
7.3	FÖRSLAG 3 - HÖGBRO ÖVER STADSGÅRDSLEDEN	28
7.3.1	FÖRSLAG 3A - HÖGBRO MED ANSLUTNING TILL RENSTIERNAS GATA.....	28
7.3.2	FÖRSLAG 3B – HÖGBRO MED ANSLUTNING TILL GAMLA HISSEN	30
7.4	FÖRSLAG 4 – LÅGBRO ÖVER STADSGÅRDSLEDEN	32
7.5	FÖRSLAG 5 – ÖVERDÄCKNING	34
7.6	FÖRKASTADE FÖRSLAG	35
7.6.1	FÖRSLAG 2B - ÖVERDÄCKNING AV RAMP	35
7.6.2	FÖRSLAG 2C - GANGTUNNEL	36
8	SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS.....	37
8.1	KOMBINATIONSFÖRSLAG	38
9	BILAGOR	
9.1	FÖRSLAG 1 – ILLUSTRATIONER LOKATTENS TRAPPOR.....	
9.2	FÖRSLAG 2A – ILLUSTRATIONER SÖDERBERGS TRAPPOR	
9.3	FÖRSLAG 3A – ILLUSTRATIONER HÖGBRO MED ANSLUTNING TILL RENSTIERNAS GATA.....	
9.4	FÖRSLAG 3B– ILLUSTRATIONER HÖGBRO MED ANSLUTNING TILL GAMLA HISSEN	
9.5	FÖRSLAG 4 – ILLUSTRATIONER LÅGBRO	
9.6	FÖRSLAG 5 – ILLUSTRATION ÖVERDÄCKNING	



Detta PM har tagits fram i samarbete mellan WSP och Tyréns. WSP ansvarar för trafik- och stadslivsfrågorna samt illustrationerna. Tyréns ansvarar för kulturmiljöfrågorna.

1 Bakgrund och syfte

Söderbergs trappor och befintligt övergångsställe vid Fotografiska knyter idag ihop Katarina-Sofia med Stadsgårdskajen. Den nya bussterminalen som planeras i Katarinaberget förutsätter att befintligt övergångsställe vid Fotografiska stängs på grund av trafikkapacitetsskäl. Med anledning av detta har WSP och Tyréns fått i uppdrag att utreda hur staden kan tillskapa en ny permanent koppling mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen anpassat till den nya förutsättningen med en bussterminal i Katarinaberget.

I uppdraget ingår att studera dels vilka alternativ som finns idag dels vilka alternativ som planeras till Söderbergs trappor. Uppdraget innefattar även att ta fram nya förslag vilka ska möjliggöra för en permanent koppling.

Uppdraget redovisas med

- Förutsättningar för utformning och rörelsemönster.
- Fysisk utformning med fyra olika förslag på nya permanent koppling vilka värderas utefter tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet, stadsliv, kulturmiljö, kostnad och inverkan på Stadsgårdsleden/Stadsgårdskajen.
 - *Tillgänglighet.* Är det möjligt för samtliga gående liksom rullstolsburna att använda sig av korsningen med ramper eller hiss?
 - *Framkomlighet.* Hur ser genheten ut? Är det hinder på vägen?
 - *Trafiksäkerhet.* Hur passagen över spår och väg är utformad, i plan eller planskilt, gångfålla, bommar, antal körfält som passeras etc.?
 - *Trygghet.* Bedöms lösningen kunna upplevas som en trygg miljö?
 - *Stadsliv.* Hur påverkas stadslivet och möjligheten till rekreation?
 - *Kulturmiljö.* Hur påverkas kulturmiljön och dess värden?
 - *Kostnad.* Schablonmässig kostnadsuppskattning.
 - *Stadsgårdskajen och Stadsgårdsleden.* Hur påverkars utformningen?
- Bedömning av förslagen med avseende på hamnens framtida utveckling.

Uppdraget ska visa på

- Om det finns behov av en permanent koppling?
- Befintliga kopplingar kan fungera som permanenta kopplingar?



- Vilka nya förslag finns?

2 Avgränsningar

Uppdragets avgränsningar listas kort nedan

- Förslagen är geografiskt begränsade till området mellan Slussen och Söderbergs trappor.
- Utredningen tar ej hänsyn till tillfälliga kopplingar under byggtiden för Slussen.
- Illustrationerna visar geometrier/volymer, inte materialval.

3 Förutsättningar

Detta PMs förutsättningar definieras enligt följande

- Den framtida kvalitativa bedömningen av gångflödet/viktiga stråk baseras på framtida samhällsbyggnadsprojekt i närområdet samt Stockholm Hamn AB:s strategi beslutad 2015-06-15.
- I framtida scenario har Stadsgårdsleden ny utformning vilket innebär att kopplingen Östra Slussgatan till Stadsgårdskajen är tillgänglighetsanpassad och utformad enligt ny detaljplan för Slussen.
- I framtida scenario har detaljplan för bussterminal genomförts vilket bland annat innebär infartsramp på Stadsgårdsleden med tågbro över infartsrampen för Saltsjöbanan.
- Söderbergs trappor ska kunna nyttjas under utrymning av bussterminalen eller vid ett driftstopp.



4 Kortfattad historik

4.1 Stadsgården

Namnet *Stadsgården* omnämns första gången 1448 i stadens jordebok och är ett annat ord för skeppsgård, ett skeppsvarv och en upplägningsplats i staden för fartygen. Från 1885 har sträckan mellan Slussen i väst och Danviken i öst officiellt kallats Stadsgården.

Under medeltiden fanns här ett trankokeri, där sälspäck kokades till tran, vilket förlades här på grund av den ytterst obehagliga stank som bildades. Under 1500-talet och fram till och med 1660-talet, då bygget av Södra Stadshuset påbörjades, var Södermalmstorg ett tillhåll för ryska köpmän. Genom Stolbova-freden 1617 hade de erhållit rätten att bedriva handel i Stockholm. De ryska köpmännen uppförde ett gytter av enkla små trähus, bodar, som ringades in av ett högt plank. Här förvarades och handlade köpmännen med olika typer av varor som t.ex. hampa, pälsar och lin. Handelsområdet som uppfördes 1641, har sedan dess benämnts Ryssbodarna. I vattnet nedanför handelsområdet låg köpmännens skepp längs med kajkanten. Stadsgården blev senare även en plats där invånarna dumpade avfall.

I slutet av 1600-talet låg, enligt Erik Dahlbergs teckningar över platsen, ett flertal magasin tätt samlade utefter kajen.



Figur 1. Stadsgården i slutet av 1600-talet, teckning av Erik Dahlberg.

På 1660-talet blev Stadsgården en riktig exporthamn, då järnvågen, vars funktion var att väga och kvalitetssäkra allt järn som exporterades, nu flyttade till Slussen. Under 1600-talets slut började de första trapporna att uppföras som skulle förbinda platsen ovan och nedan förkastningsbranten/Katarinaberget.

Under 1700-talet och 1800-talets början uppfördes ytterligare trappor från Stadsgårdskajen upp till Södermalm. Utbyggnaden av träbryggor, magasinsbyggnader och bostadshus fortsatte under den här tiden.



Mellan 1875-1915 skedde den stora ombyggnaden av hamnen, då stora delar av berget sprängdes, förstärkning av kajen gjordes och ett flertal kranar (bl.a. Stockholms första ångkran, 1883) och magasinsbyggnader uppfördes nu, bl.a. Stora magasinbolagets hus och Lilla Tullhuset, som båda är rivna idag. På 1870-talet, då järnvägsspår hade dragits hit från Stambanan, blev Stadsgården Stockholms stora styckegodskaj (varor som packas i kartonger och lådor) för den europeiska marknaden.

Bergskärningens dramatiska verkan är ett resultat av anläggandet av Saltsjöbanan på 1890-talet och framdragandet av Katarinavägen genom Stigberget vid 1900-talets början. Före dess var området tätt bebyggt och förkastningsbranten inte alls lika synlig i stadsbilden. Därtill fylldes kajområdet ut på 1910-talet. I början av 1900-talet revs större delen av den småskaliga bebyggelse som uppförts under 1700-1800-talet utefter stadsgårdskajen. Därtill fylldes kajområdet ut på 1910-talet.

I kvarteret närmst Södermalmstorg - kv. Tranbodarne - uppfördes det s.k. KF-huset mellan 1909-12 som skulle byggas om flera gånger under 1900-talet. Den idag rivna Drottsgården, jugendpalatset som uppfördes 1909, låg även inom detta kvarter. Här inrymdes bl.a. Stockholms hamnars kontor mellan 1922-67. 1968 efter en brand, var Drottgården så skadat att en rivning ansågs vara nödvändig. Istället uppfördes här ett nytt kontorshus i glas åt KF:s vägnar, liksom grannfastigheten.

Den växande bilismen vid 1900-talets mitt och trafiken mot Nacka skulle nu börja konkurrera med Stadsgårdens hamnverksamhet. Flera förslag lades fram på hur både biltrafik och hamnverksamhet skulle kunna samverka, bl.a. genom en dubbeldäckad hamn och lagerutrymmen insprängda i berget. Planerna realiserades aldrig och Stadsgårdens funktion som styckegodshamn upphörde istället på 1970-talet då den stora Stadsgårdsleden anlades. Näst intill alla magasinshusen utefter kajen revs vid den här tiden, däribland Lilla tullhuset och Magasinbolagets hus. Det var enbart Bobergs Stora tullhuset som fick stå kvar.



Figur 2. Stadsgården ca 1900. Längst bort syns Katarinahissen. Mitt i bild Magasinbolagets hus och närmast Lilla tillhuset - båda rivna på 1970-talet. Förkastningsbranten mot Södermalm har jämnats av i de västra delarna vid framdragningen av Saltsjöbanan. I öster är branten och kajområdet än så länge betydligt råare (källa: Tullmuseet)



Figur 3. Stadsgårdens västra del, under 1920-tal- En bro över Saltsjöbanan och bangården kopplade Lokattens trappor med kajområdet. (Källa:Stockholmskällan)

Sedan 1970-talet har Stadsgårdskajen präglats allt mer av färje- och kryssningstrafiken. Sedan 1972 har Birka Line drivit trafik från Stadsgården. Terminalen byggdes ut 2005 till nuvarande utförande. Längre bort mot öst, i Masthamnen, ligger sedan 1973 den stora Viking-terminalen.



4.2 Söderbergs trappor och Stadsgårdshissen (Sofiahissen)



Figur 4. Söderbergs trappor, målning (Källa: Trappa upp och trappa ner, Kallenberg, 2015)

Söderbergs trappor, var ursprungligen en trätrappa som anlagts på initiativ av tröj- och strumpvävstillverkaren Anders Söderberg, redan i slutet av 1700-talet. Söderberg hade enligt sägen, tröttnat på att hamnarbetarna ständigt genade över hans tomt för att ta sig ner till kajen, och lät därför bygga denna trappa som ska ha varit innerstadens längsta trappa vid tiden med hela 144 steg.

I början av 1900-talet, då stora delar av berget sprängdes bort, anlades nya trappor i sten och intill öppnade Stadsgårdshissen 1907 som drevs fram till 1971. Stadsgårdshissen, även kallad Sofiahissen, var en eldriven hiss med två hisskorgar som rymde 10 passagerare vardera. Den nedre delen av konstruktionen utformades i rött tegel medan själva hissummet utgjordes av en målad träbyggnad med plåttak. Hissen var rivningshotad under 60–70-talet då den ansågs vara olönsam och överflödig, och stängde för bruk 1971. Från 1983 skulle dock konstnären Carl Anton (Axelsson) använda hissen som sin ateljé och hissen fick bli kvar. På senare tid har hissen genomgått en restaurering på initiativ av fastighetsägaren Stadsholmen.



4.3 Stora tullhuset

1906-10 uppfördes Stora tullhuset efter ritningar av Ferdinand Boberg. Byggnaden uppfördes med en högre del mot öst och en längre lågdel mot väst. Fasaden utformades i rött tegel och detaljer i sandsten/granit. Det byggdes på 1912 och ytterligare en gång, omkring 1930. Byggnaden användes till en början för det den uppfördes till, tullverksamhet men har även använts för andra verksamheter samt lagerlokal. Sedan 2010 rymmer byggnaden till största delen *Fotografiska*, med utställnings- och undervisningslokaler samt restaurang.



Figur 5. Stora tullhuset, ritat av Ferdinand Boberg. Foto från 1924. Notera den spårförsedda transportbron som vid tiden löpte längs med kajen och vidare österut utmed Stora tullhusets norra fasad. (Från Stockholmskällan)



5 Utgångsläge

Utgångsläge för denna rapport baseras på hur området var utformat år 2014.

5.1 Målpunkter och stråk

En genomsnittlig förflyttning till fots är ca 1,6 km¹. Målpunkter kring Söderbergs trappor inom ett sådant spann redovisas i Figur 6.



Figur 6. Målpunkter kring Söderbergs trappor

Längs med Stadsgårdsleden finns Fotografiska, Birka Cruises, och Viking Cruises. Större definierade målpunkter kring Söderbergs trappor är Ersta Sjukhus, Tjärhovsplan, Stigbergsgaraget och Slussen. Vidare är hela Södermalm en målpunkt och upp mot Gamla Stan.

Utifrån förutsättningar givna i avsnitt 3 är kopplingar för fotgängare från Katarinavägen till Fotografiska och vice versa markerade i Figur 7. Samtliga kopplingar leder till södra sidan av Stadsgårdsleden. Stadsgårdskajen nås via de fyra markerade övergångställena.

¹ Gångplan Stockholm 160516



Figur 7. Kopplingar från Katarinavägen till Stadsgårdsleden.

De befintliga från utgångsläget kopplingarna listas nedan

- Östra Slussgatan (via trappor från Stadsgården)
- Borgmästartrappan (via trappor från Stadsgården)
- Söderbergs trappor
- Londonviadukten

Tre målpunkter har valts ut, Birka Cruises, Fotografiska och Viking Cruises för jämförelse av avstånd via de fyra definierade kopplingarna ovan. Då Söderbergs trappor och befintligt övergångsställe vid Fotografiska är öppet är avståndet från Söderbergs trappor uppe på Katarinavägen följande till de tre valda målpunkterna, se Tabell 1.

Tabell 1. Avstånd till tre målpunkter via Söderbergs trappor när övergångsstället vid Fotografiska är öppet.

Från Söderbergs trappor till	Avstånd (m)
Birka Cruises	480
Fotografiska	230
Viking Cruises	1010

Avståndet till Fotografiska är 230 meter från Katarinavägen via Söderbergs trappor. Avståndet till Birka Cruises och Viking Cruises är 480 meter respektive 1010 meter.

År 2011 gjordes det en mindre intervjustudie² på fotgängare som använde sig av Söderbergs trappor. Studien utfördes under tre eftermiddagar/kvällar och resulterade i

² Tyréns, Intervjuer av gångtrafikanter. 2011-12-14



att 217 noterades använda Söderbergs trappor. Av dessa hade 39 % Fotografiska som mål- eller startpunkt. Baserat på antalet besökare för Fotografiska år 2011, ca 40 000³ besökare per månad, är det inte en allt för stor andel besökare per dag som använder sig av övergångstället kopplat till Söderbergs trappor. Studien visade också på att en stor andel, 42 %, hade Söder som mål- eller startpunkt.

5.2 Platsbesök

Platsbesök har skett vid de fyra definierade kopplingarna mellan Katarinavägen och Stadsgårdsleden vilka redovisades tidigare i Figur 7. Samtliga kopplingar har granskats utifrån ett följande kriterier

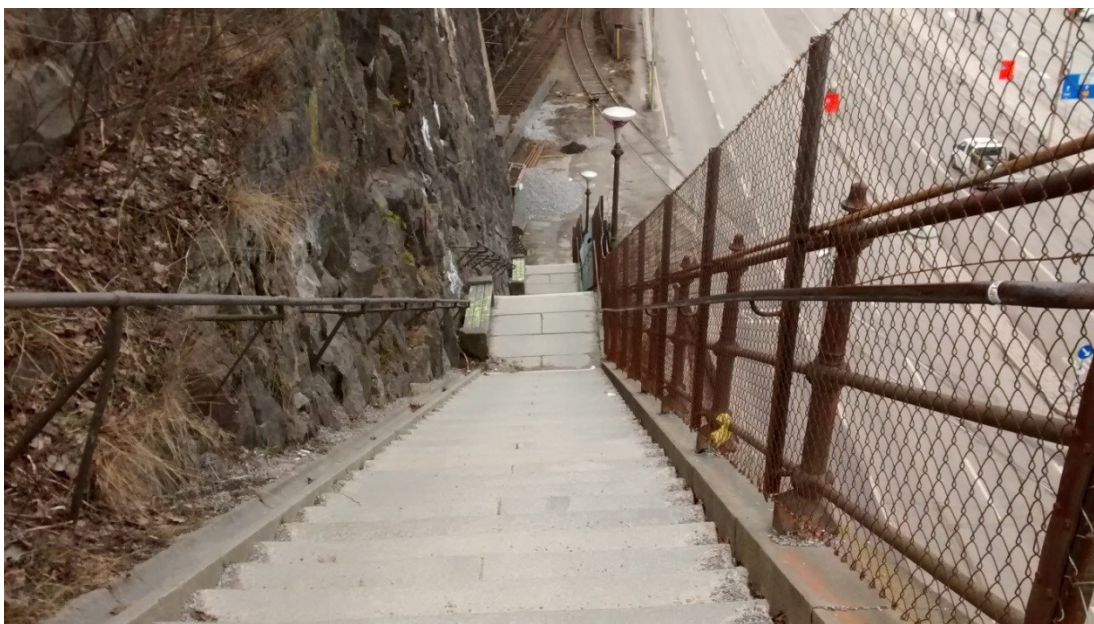
- *Tillgänglighet.* Är det möjligt för samtliga gående liksom rullstolsburna att använda sig av korsningen med ramper eller hiss?
- *Framkomlighet.* Hur ser genheten ut? Är det hinder på vägen?
- *Trafiksäkerhet.* Hur passagen över spår och väg är utformad, i plan eller planskilt, gångfålla, bommar etc.?
- *Trygghet.* Bedöms lösningen kunna upplevas som en trygg miljö?
- *Stadsliv.* Hur påverkas stadslivet?
- *Kulturmiljö.* Hur påverkas kulturmiljön och dess värden?

³ <http://www.dn.se/kultur-noje/konst-form/moderna-tar-upp-kampen-med-fotografiska/>



Söderbergs trappor

- Söderbergs trappor är inte tillgänglighetsanpassade.
- För att nå Stadsgårdskajen måste fotgängare korsa dels Stadsgårdsleden dels in/utfart till Birkas parkeringsyta.
- Stadsgårdsleden passeras med en signalreglerad korsning. Totalt ska sju körfält passeras uppdelade med refuger enligt ett plus tre plus tre körfält. Smal väntyta på Stadsgårdsledens södra sida.
- Platsen kan upplevas öde och otrygg, speciellt kvälls- och nattetid.
- Söderbergs trappor är en viktig historisk kommunikationsled mellan Södermalm och Stadsgården.
- Söderbergs trappor är placerade i ett gynnsamt läge i närheten av målpunkter och där stråk strålar samman.



Figur 8. Söderbergs trappor.



Östra Slussgatan

- Kopplingen via Östra Slussgatan är inte tillgänglighetsanpassad då fotgängare hänvisas till trappa från Stadsgården till Stadsgårdsleden.
- För att nå Stadsgårdskajen måste Stadsgårdsleden korsas.
- Stadsgårdsleden passeras med en signalreglerad korsning. Totalt ska sju körfält passeras uppdelade med refuger enligt ett plus två plus tre plus ett körfält.
- God belysning. Stadsgårdsleden kan upplevas öde, speciellt kvälls- och natttid.
- En del av 1935-års trafikapparat.
- Viktig passage mot Slussen och mot Södermalm. Upplevs som rörig idag och med en outvecklad stadsmässighet.



Figur 9. Östra Slussgatan.



Borgmästartrappan

- Kopplingen via Borgmästartrappan är inte tillgänglighetsanpassad då fotgängare hänvisas till trappa, både från Katarinavägen och från Stadsgården.
- För att nå Stadsgårdskajen måste Stadsgårdsleden korsas.
- Stadsgårdsleden passeras med en signalreglerad korsning. Totalt ska sju körfält passeras uppdelade med refuger enligt ett plus två plus tre plus ett körfält.
- Platsen kan upplevas öde, speciellt kvälls- och nattetid.
- Från 1911. Sammanlänkar KF-hus. Delvis bevarad karaktär.
- Otrivsamt miljö och upplevs som en baksida och skum gränd. Trappan leder endast ned till parkeringsgata. Härifrån är det mycket otydligt hur man når olika målpunkter som t.ex. Stadsgårdskajen.



Figur 10. Borgmästartrappan.



Londonviadukten

- Bristfällig tillgänglighet med lång och brant backe längs med Folkungagatan för att kunna nå plankorsningen.
- För att nå Stadsgårdskajen måste Stadsgårdsleden korsas.
- Stadsgårdsleden passeras med en signalreglerad korsning. Totalt ska sex körfält passeras uppdelade med refuger enligt tre plus tre körfält. Cykeltrafiken är separerad med målad linje vilken också ska korsas.
- God belysning. Stadsgårdsleden kan upplevas öde, speciellt kvälls- och nattetid.
- Begränsade kulturvärden. Hög tålighet.
- Viktig passage ned mot Vikingterminalen. Rörig, splittrad miljö kring terminalen. Saknas attraktiv koppling västerut längs Stadsgårdskajen mot Fotografiska, Slussen och Gamla Stan.



Figur 11. Londonviadukten.



5.3 Stadsliv

Katarinavägen, Fjällgatan och området kring Ersta sjukhus är viktiga stråk och erbjuder utsiktsplatser både för Södermalmsbor och för turister. Utsikten från höjderna är en stor attraktion. Stråket längs höjden lockar stora folkmassor under nyårsnatten och vid andra evenemang. Söderbergs trappor har ett mycket gynnsamt läge och ligger där många stråk strålar samman. Använder man sig av Stigbergsgaraget eller rör sig kring Katarina kyrka, Glasbruksklippan, längs Fjällgatan eller Folkungagatan hamnar man på Renstiernas gata som leder fram till Söderbergstrappor. Platsen är nod i denna del av staden och även en samlingsplats och ersätts inte helt enkelt någon annan stans längs höjderna.

På kajen utgör Fotografiska den främsta attraktionen. I övrigt domineras kajen av färjeterminaler och tillhörande parkeringsytor. Även om här finns sträckor med iordningställda kajstråk (bearbetad markbeläggning och parksoffor) är andra sträckor helt avstängda (vid terminalerna). GC-stråket mot Nacka ligger dikt an mellan Fotografiska och den trafikerade Stadsgårdsleden.



5.4 Kulturmiljö

Stadsgårdskajen – miljön kring Stora tullhuset och Söderbergs trappor, från Slussen via till Birka-terminalen och Lokattens trappor – har under historiskt tid haft koppling till handel och sjöfart. Jämte Skeppsbron är Stadsgården Stockholms äldsta hamn. Miljön har därmed traditionellt haft olika anläggningar med kopplingar till riksintressets för kulturmiljövård och dess värdebärare kommunikation. Trappor, broar och ramper har varit och är fortfarande inslag i miljön.

Idag används dessa anordningar huvudsakligen för angöring av kryssningsbåtar utmed kajen. Det senaste århundradets bebyggelseförändringar och trafiklösningarna Slussen och Stadsgårdsleden präglar miljön. Rivningen av äldre bebyggelse utmed och invid förkastningsbranten och tillkomsten av den dominerande, långsträckt Birkaterminalen har medfört att förkastningsbranten tydligare exponerats. I väster har den samtidigt delvis kommit att döljas av panel, gallerskärmar och tak utmed Saltsjöbanans före detta perrong.

Den frilagda och vertikalt beskurna norra förkastningsbranten nedanför Fjällgatan och Katarinaberget, som började formas under sent 1800-tal, är ett väsentligt inslag i centrala Stockholms kulturmiljö.

Riksantikvarieämbetets och länsstyrelsen framhåller en rad aspekter i riksintresset för kulturmiljövården. För riksintresset framhålls flera aspekter som ska tas tillvara i samhällsplaneringen. I detta fall berörs främst aspekter kopplade till landskapsbilden och kommunikation.

Upplevelsen av landskapsbilden – det aktuella områdets topografi och Södermalms bebyggelseutveckling – kan ges från Saltsjön, Stockholms inlopp från Östersjön, och de kringliggande öarna Stadsholmen (Gamla Stan), Skeppsholmen, Kastellholmen och Djurgården med Beckholmen. Från motsatt håll – från Söders höjder – ges vida utblickar över Stadsgården och vidare mot stadens centrala delar, där stenstadens bebyggelsemassa utgör grundanslaget och där enstaka byggnader höjer sig över det sammansatta taklandskapet.

Sammanfattningsvis är riksintressets berörda kulturvärden huvudsakligen kopplade till:

- Landskapsbilden – förkastningsbranten, vyer från vattnet och öarna i norr och från Söders höjder.
- Kajens betydelse för kommunikation och sjöfart, med gods- och persontransporter.
- Bebyggelse i form av Stora tullhuset, Söderbergs trappor och Stadsgårdshissen.



6 Framtida förutsättningar

Framtida förutsättningar definieras enligt följande

- Arbetet med framkomlighetsstrategins fördjupning med fokus på fotgängare har implementerats.
- Stockholm Hamn AB har utvecklat Stadsgårdskajen enligt antagen strategi.
- Slussen (inkl. Stadsgårdsledens utformning och ny bussterminal) är ombyggd.
- Förlängningen av blå tunnelbana trafikeras.

6.1 Stockholm Gångplan

Stockholms Gångplan⁴ är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och syftar till att beskriva hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad. Gångplanen har definierat ett antal strategiskt viktiga stråk. Ett av dessa är stråket som ska knyta samman Hagastaden och Söderstaden, se Figur 12. Detta stråk kommer anknyta till rörelsestråken runt Stadsgårdsleden.



Figur 12. Strategiskt stråk vilket ska utvecklas enligt Stockholms Gångplan.

⁴ Gångplan Stockholm 160516



6.2 Stockholm Hamn AB

Stockholm Hamn AB har utvecklat en strategi⁵ vilken möjliggör för en utveckling av hamnområdet mellan Stora Tullhuset och Stadsgårdsterminalen. Strategin pekar mot en utveckling av hamnområdet från uppställning/parkering till en attraktiv mötesplats som kombinerar kryssningsterminal, rekreation och kommersiella verksamheter.

6.3 Slussen

Detaljplanen för nya Slussen omfattar nya gator och torg, ny bebyggelse och nya broar mellan Södermalm och Gamla Stan. Dels utvecklas Slussen som knutpunkt för kollektivtrafik och dels som en knutpunkt för möte med nya ändamål som handel, kontor och kultur. Inom projektet Slussen ingår renovering av Lokattens trappa. Den planerade trafiklösningen ska underlätta orientering, framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister.^{6,7}

6.4 Tunnelbana Kungsträdgården – Nacka

Blå tunnelbanelinjen ska förlängas via Södermalm till Nacka centrum. Två nya tunnelbanestationer är planerade i stadsdelen Södermalm, en i Sofia och en i Norra Hammarbyhamnen, se Figur 13 och Figur 14.



Figur 13. Planerade tunnelbanestation Sofia.



Figur 14. Planerade tunnelbanestation Norra Hammarbyhamnen.

⁵ Stockholm Hamn AB, beslut kommunfullmäktige 150615

⁶ Detaljplan för Slussen, Planbeskrivning 2011-09-02

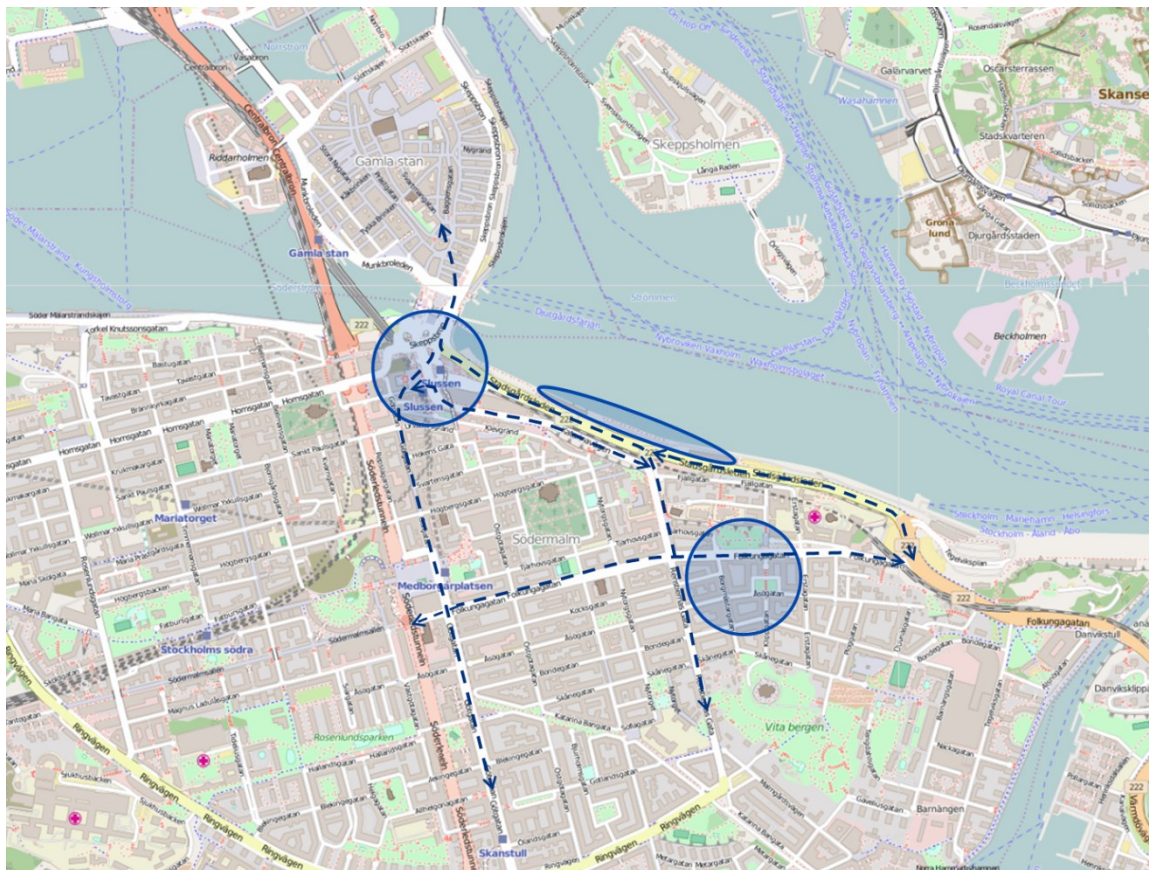
⁷ Reviderat genomförandebeslut Slussen



6.5 Sammanfattning framtida förutsättningar

Baserat på avsnitt 6.1- 6.4 bedöms att ett flertal yttre faktorer med all sannolikhet kommer att öka fotgängarflödet i området kring Söderbergs trappor. Nya Slussen, förlängningen av blå linjen ut till Nacka samt Stockholms hamn AB strategi över utveckling av hamnområdet är de större projekten. Stockholms Gångplan visar också på att utvecklingsstråk kommer att påverka flödet kring Stadsgårdsleden.

Figur 15 visar denna utrednings bedömning av vilka stråk som förväntas få fler fotgängare om attraktiviteten längs med stråken, hamnen, Slussen och nya tunnelbanestationen ökar.



Figur 15. Bedömning av framtida trafikerade stråk och målpunktsområden.



7 Förslag på ny permanent koppling

Om Söderbergs trappor stängs utan åtgärd hänvisas fotgängare till redovisade kopplingar (Borgmästartrappan, Östra Slussgatan och Londonviadukten) i avsnitt 5 Utgångsläge. Ingen av dessa kopplingar är tillgänglighetsanpassade, sträckan till flertalet målpunkter i hamnområdet blir längre, framkomligheten sämre samt att genheten och områdets orientering försämras.

Att förbättra kopplingarna mellan Stadsgårdskajen och Södermalmshöjderna och möjliggöra slingor av olika längd skulle med stor sannolikhet öka Stadsgårdskajens attraktion och få många fler att röra sig längs dessa stråk, vilket i sin tur ger underlag för servicepunkter och attraktioner på sträckan. Befintliga målpunkter i området, som exempelvis Gamla Stan, Fotografiska och Fjällgatan, utgör en god grund för att skapa attraktiva stråk, inte minst för turister som vill ströva längs stadens vattenrum. Katarinavägen kommer dock även fortsättningsvis vara snabbaste vägen ned mot Slussen och Gamla Stan och därför ofta nyttjas när det är tiden som prioriteras.

En ny permanent koppling i höjd med Söderbergs trappor i någon form stöds dels för att möta dagens behov dels för att kunna möta det framtida växande behovet. Befintliga kopplingar är varken tillgänglighetsanpassade eller placerade i gynnsamt läge sett till både dagens utformning och områdets kommande planerade utveckling. Ökat flöde av fotgängare går hand i hand med goda och attraktiva möjligheter att röra sig mellan olika målpunkter. En lyckad etablering i området kräver tillgängliga och attraktiva stråk.

Fem förslag till nya permanenta kopplingar har studerats och bedömts. Planskisser och illustrationer redovisas nedan samt i bilagor avsnitt 9.



Samtliga kopplingar har bedömts och värderas utifrån nedan angivna kriterier, där värderingen följt fyra nivåer, undermåligt, mindre bra, bra och mycket bra.

- *Tillgänglighet.* Är det möjligt för samtliga gående liksom rullstolsburna att använda sig av korsningen med ramper eller hiss?
- *Framkomlighet.* Hur ser genheten ut? Är det hinder på vägen?
- *Trafiksäkerhet.* Hur passagen över spår är utformad, i plan eller planskilt, gångfälla, bommar etc.?
- *Trygghet.* Bedöms lösningen kunna upplevas som en trygg miljö?
- *Stadsliv.* Hur påverkas stadslivet?
- *Kulturmiljö.* Hur påverkas kulturmiljön och dess värden?
- *Stadsgårdskajen och Stadsgårdsleden.* Hur påverkars utformningen?

	Kommentar	Slutsats
Tillgänglighet		
Framkomlighet		
Trafiksäkerhet		
Trygghet		
Kulturmiljö		
Stadsliv		
Stadsgårdskajen/Stadsgårdsleden		

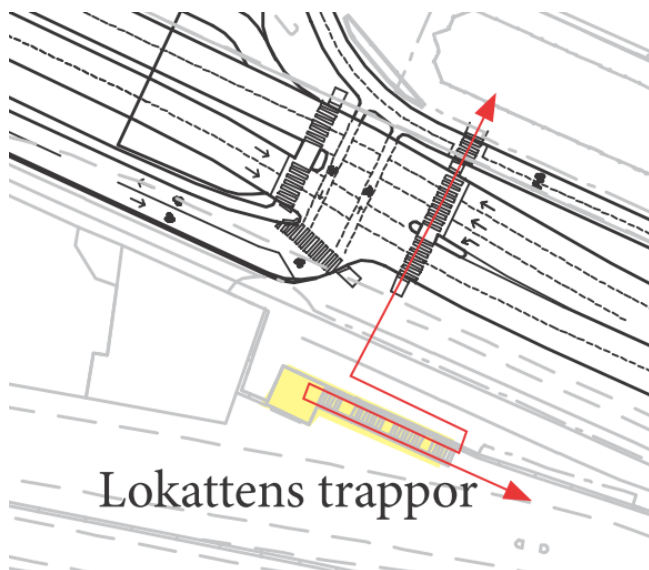
Undermåligt
 Mindre bra
 Bra
 Mycket bra

Figur 16. Exempel på bedömning av olika förslag, samt förklaring av färgkodning.



7.1 Förslag 1- Lokattens trappor

Förslag 1 innebär att Lokattens trappor ersätter Söderbergs trappor och blir huvudalternativet för att ta sig mellan Södermalm och Stadsgårdskajen, se planskiss Figur 17.



Figur 17. Lokattens trappor, planskiss.

Bedömning av Lokattens trappor redovisas i Tabell 2.



Tabell 2. Bedömning Förslag 1, Lokattens trappor ersätter Söderbergs trappor.

	Kommentar	Bedömning
Tillgänglighet	Hissar från Katarinavägen till Stadsgårdsleden.	
Framkomlighet	Sträckan att gå blir längre till målpunkterna i hamnområdet och framkomligheten försämras. Dålig koppling för cyklister(cyklar i hissen) samma som idag. För att nå Stadsgårdskajen måste både Saltsjöbanans spår och Stadsgårdsleden korsas.	
Trafiksäkerhet	Stadsgårdsleden passeras med en signalreglerad korsning. Utformningen av passagen över Saltsjöbanan sker både i plan och planskilt.	
Trygghet	Med eventuell entré till bussterminalen förväntas ett större flöde av människor i rörelse. Utformningen av passagen över Saltsjöbanan sker både i plan och planskilt.	
Kulturmiljö	Söderbergs trappor är, precis som Lokattens trappor, ett av få bevarade exempel på trappor mellan Saltsjön och Katarinaberget/Stigberget. Trappan har längre kontinuitet än övriga befintliga trappor i området. Avstängning av trappan ger på kort sikt liten påverkan, men får stora negativa konsekvenser på kulturvärden som sammantaget reducerar de positiva konsekvenser som uppnås när Lokattens trappor åter öppnas.	
Stadsliv	En stängning av Söderbergs trappor minskar möjligheten att koppla samman stadslivet på Södermalm med målpunkterna längs med Stadsgårdskajen på ett gent och orienterbart sätt. Planskild passage av Saltsjöbanan går inte i linje med önskad upplevd stadsmässighet.	
Kostnad	Kostnad för renovering ingår i budget för projektet Slussen. Om inte Söderbergs trappor rivs krävs underhållsarbete trots avstängning. Detta för att undvika att trappan används eller blir en farlig plats.	
Stadsgårdskajen/ Stadsgårdsleden	Ingen revidering av projekterat material krävs.	

Se bifogad plan, avsnitt 9.1.



7.2 Förslag 2 - Söderbergs trappor

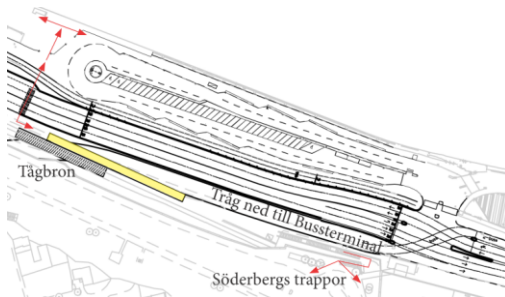
Förslag 2 innebär att Söderbergs trappor kvarstår likt dagens utformning. Passagen över Stadsgårdsleden i Förslag 2 har studerats enligt följande förslag

- a) Gå längs spår till övergångsställe närmare Slussen, dvs. på breddad tågbro.
- b) Bussinfart i tunnel. Övergångsställe på samma plats som i befintligt läge.
- c) Gångtunnel under Stadsgårdsleden.

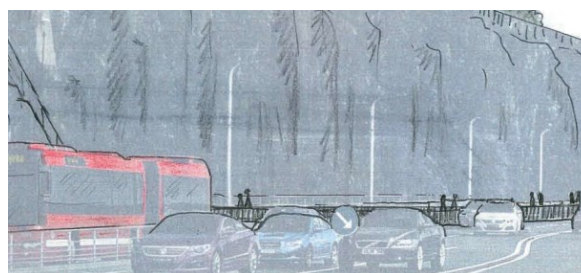
Förslag b och c ovan har förkastats i det vidare arbetet. Se vidare avsnitt 7.6 Förkastade förslag.

Förslag 2a innebär att man som fotgängare kan ta sig från Katarinavägen till Stadsgårdsleden via Söderbergs trappor. Fotgängarna leds parallellt med spåret på en gångbro vilken skapas genom att bredda planerad tågbro alternativt bygga ny gångbro parallellt med planerad tågbro. I vidare detaljprojektering bör stråket och bron utformas i största möjliga mån med grönska och stadsmässiga räcken. Detta för att skapa en stadsmässighet och inte bara en trafikmiljö. Det signalreglerade övergångsstället över Stadsgårdsleden som idag ligger vid Fotografiska förskjuts därmed västerut. Stadsgårdsleden och Stadsgårdskajen måste anpassas till det signalreglerade övergångsställets nya placering. Det signalreglerade övergångsstället bör om möjligt samordnas med övriga närliggande signalreglerade korsningar för att minska dess negativa påverkan på motortrafikens framkomlighet. Dock innebär ytteligare en signalreglering att framkomlighet för biltrafiken påverkas negativt. Ett övergångsställe på sträcka ska också utformas med hastighetsnedsättande åtgärder, så som busskuddar, för att säkra de passerande fotgängarnas trafiksäkerhet.

En 3 meter bred gångbro skapas genom att bredda planerad tågbro. Breddningen innebär att tråget ner till bussterminalen täcks något längre österut vilket den fria höjden tillåter.



Figur 18. Planskiss gångbro.



Figur 19. Illustration gångbro.

Gångbron anpassas till tågbronns höjd se bifogade illustrationer under avsnitt 9.2.



Tabell 3. Bedömning Förslag 2a, gångbro med förskjutet övergångsställe västerut.

	Kommentar	Bedömning
Tillgänglighet	Endast trappor. För användning av hiss hänvisas till Lokatten.	
Framkomlighet	För att nå Stadsgårdskajen måste Stadsgårdsleden korsas över ett signalreglerat övergångsställe. Det blir längre väg till Fotografiska och Viking Cruises men närmre till Birka Cruises och Slussen. Cyklister kan inte nyttja gångbron.	
Trafiksäkerhet	Stadsgårdsleden passeras med en signalreglerad korsning. Trafiksäkerheten reduceras då övergångsstället är placerat på en sträcka och inte i en korsning vilket innebär att passerande fordon riskerar ha hög passerande hastighet.	
Trygghet	Gångbro och gångväg parallellt med Saltsjöbanan kan upplevas som otryggt, inklämt mellan spår och bussramp.	
Kulturmiljö	Söderbergs trappor och dess funktion, med ansenligt lång kontinuitet bevaras. Lösning med gångbro i anslutning till tågbron är positivt, men planerad tågbro skymmer redan en del av den frilagda förkastningsbranten och exponeras mot vattnet. Gestaltning, materialsammansättning av räcken och eventuellt stängsel anpassas till befintligt utförande vid Söderbergs trappor. Bevarande av trapporna och en anpassad gångbro medför sammantaget positiva konsekvenser för kulturvärden.	
Stadsliv	Ungefär som idag. Utformningen, såsom val av räcke och möjlighet till grönska längs med sträckan, påverkar hur miljön upplevs. En väl gestaltad miljö kommer upplevas mer inbjudande och trevlig att gå. Sämre koppling mot Fotografiska då gångvägen leder bort från denna.	
Kostnad	-	
Stadsgårdskajen/ Stadsgårdsleden	Stadsgårdsleden bör anpassas till den breddade tågbron för att möjliggöra en stadsmässig utformning av gångbron. Stadsgårdsleden påverkas också av att övergångsstället flyttas västerut. Cykelstråkets framkomlighet försämras då ett övergångsställe för fotgängare adderas.	

Förslaget medför att Söderbergs trappor med dess anrika funktion bevaras, men något förändrade. Ett bevarande av Söderbergs trappor medför att en befintlig och historiskt viktig koppling mellan stadsrummets olika nivåer med flerhundraårig tradition vidmakthålls. Gångbron exponeras delvis framför en del av den frilagda förkastningsbranten vid betraktelse från kajen och från vattnet. Gestaltning av räcken och eventuellt stängsel bör anpassas till befintliga konstruktioner vid Söderbergs trappor (som även ha ett tillagt, högre Gunnebostängsel) och inte medföra ingrepp i förkastningsbranten. Dessa åtgärder tillsammans **medför positiva konsekvenser för kulturvärden**. Värderingen förutsätter att byggnadsverken fortsättningsvis har



konkreta funktioner under de förutsättningar som trafikomläggningen medför. Byggnadsverk utan reell användning, som inte ses som tillräckligt angelägna i stadsmiljön riskerar att förfalla (se det konkreta exemplet Lokattens trappor).

7.3 Förslag 3 - Högbro över Stadsgårdsleden

Förslag 3 innebär att Söderbergs trappor ersätts med hög gångbro från Katarinavägen/Fjällgatan och sedan hiss och trappor ner till Stadsgårdskajen. Brons placering i sidled behöver studeras vidare. Nedan redovisas två förslag, ett där bron ansluter direkt gamla hissen och ett där den ansluter i Renstiernas gatans förlängning.

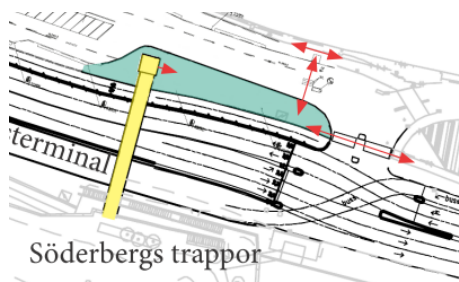
Platsen på Stadsgårdsleden där hissen från högbron landar behöver ses över. Yta vilken idag nyttjas av bussuppställning för Birka Cruises och besöksparkering för Fotografiska kommer att behöva tas i anspråk. Platsen där bron landar behöver vara attraktiv, orienterbar och trygg som ansluter till gångstråk längs kajen.

Söderbergs trappor stängs för allmänt bruk och platsen invid Katarinavägen/Fjällgatan utvecklas för att passa till bron.

7.3.1 Förslag 3a - Högbro med anslutning till Renstiernas gata⁸

Förslag 3a innebär att bron ansluter i Renstiernas gatans förlängning och sedan hiss och trappor ner till Stadsgårdskajen. Bron landar på Stadsgårdskajen vilket tar yta i anspråk på Birka Cruises parkeringsyta, se Figur 20. Minst fyra uppställningsplatser för buss försvinner och Fotografiskas besöksparkering minskar. In/utfarten till parkeringsytan är en kortare sträcka utformad med ett körfält i vardera riktning. Cykelstråket påverkas ej. Möjlighet finns att ta sig ut från hissen åt öster. Bron utformas fritt från urspungsanläggningen med ett eget arkitektoniskt uttryck.

Ytterligare detaljstudier och detaljprojektering behöver göras över ytan på Stadsgårdskajen.



Figur 20. Planskiss högbro med anslutning Renstiernas gata.



Figur 21. Illustration högbro med anslutning Renstiernas gata.

Se bifogade illustrationer, avsnitt 9.3.

⁸ Förslag enligt motion 2015:18



Tabell 4. Bedömning Förslag 3a, högbro med hiss ned till Stadsgårdskajen.

	Kommentar	Bedömning
Tillgänglighet	Hiss från högbron ner till dagens kajnivå på Stadsgårdskajen. Högbron anpassas efter gällande krav och riktlinjer på tillgänglighet, exempelvis breddmått, taktil orientering etc.	
Framkomlighet	För att nå Stadsgårdskajen måste hiss eller trappor användas. Kan bli köbildning vid hissen vissa tillfällen. Dålig koppling för cyklister(cyklar i hissen). Hissen landar på Stadsgårdskajen vid ungefär samma plats som befintligt övergångsställe.	
Trafiksäkerhet	Konflikter mellan motorfordon och fotgängare undviks. Fotgängare som brukar hissen är separerade från passerande cykelbana. Tillräckligt breda trappor måste säkras för att undvika trängsel.	
Trygghet	Högbro kan upplevas som otryggt. Likaså att använda hissen.	
Kulturmiljö	Nytt inslag. Placering, sträckning och gestaltungs-förslag bör detaljstuderas från flera vyer. Kan påverka vyer mot Stora tullhuset från Slussen och Katarinavägen i väster samt mot Skeppsholmen från Renstiernas gata. Små till måttliga negativa konsekvenser på befintliga kulturvärden. Stängning av Söderbergs trappor medför stora negativa konsekvenser på kulturvärden (se 7.1).	
Stadsliv	En tydlig koppling skapas. Bron i sig en "spektakulär" attraktion. Kan avskräcka höjdrädda som behöver ta annan väg. Det är viktigt att bron placeras så att utsikten från platsen vid Katarinavägen - Renstiernas gata påverkas i minsta möjliga mån.	
Kostnad		
Stadsgårdskajen/ Stadsgårdsleden	Omprojektering av Stadsgårdskajen krävs. Minst fyra bussupställningsplatser försvinner och besöksparkering till Fotografiska minskas. Cykelstråket påverkas ej.	

För en bro i föreslaget läge – där den inte ansluter direkt mot Söderbergshissen – är inte bara gestaltning, utan även dess volymer, placering och sträckning mycket viktiga parametrar för att bedöma eventuell påverkan i kulturmiljön.

Sammantaget medför en högbro i presenterat läge stor påverkan men ***små till måttliga negativa konsekvenser på befintliga kulturvärden***. Fler alternativ för en fristående högbros angränsning mot Katarinavägen bör utredas.

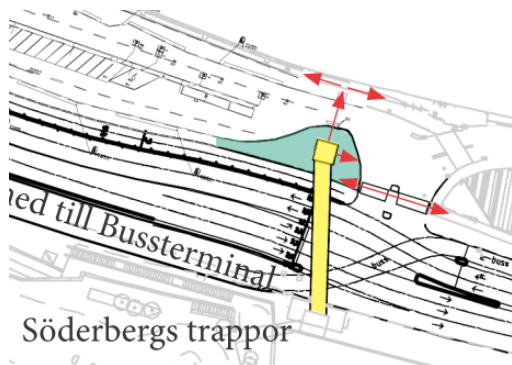


7.3.2 Förslag 3b – Högbro med anslutning till Gamla hissen

Förslag 3b innebär att en bro ansluter direkt till Gamla hissen och sedan kompletteras med en ny hiss och trappor ner till Stadsgårdskajen. Bron landar på Stadsgårdskajen vilket tar yta i anspråk på Birka Cruises parkeringsyta, se Figur 22. Minst två-tre uppställningsplatser för buss försvinner och Fotografiskas besöksparkering minskar. In/utfarten till parkeringsytan är en kortare sträcka utformad med ett körfält i vardera riktning och det finns risk att två bussar inte kan mötas pga. av dess svepyta. Dock är sikten god och det finns yta i korsningen för fordon att använda som magasin vid eventuellt möte. Cykelstråket påverkas ej. Möjlighet finns att ta sig ut från hissen både åt norr och öster. Ska bron passera vinkelrätt över Stadsgårdsleden innebär det att korsningen måste flyttas västerut. Detta innebär att befintlig princip på utformningen (uppställning och enkelriktad trafik) kan behållas men med minskad yta. I detta skede har en sådan lösning inte utretts vidare. Bron utformas fritt från ursprungsanläggningen med ett eget arkitektoniskt uttryck.

Ytterliggare detaljstudier och detaljprojektering behöver göras över ytan på Stadsgårdskajen.

Bron utformas arkitektoniskt för att anknyta till konstruktionen vid Gamla hissen och Fotografiska, t.ex. stål, tegel och glas används.



Figur 22. Planskiss högbro med anslutning till Gamla hissen.

Se bifogade illustrationer, avsnitt 9.4.



Figur 23. Illustration högbro med anslutning till Gamla hissen.



Tabell 5. Bedömning Förslag 3b, högbro med hiss ned till Stadsgårdskajen.

	Kommentar	Bedömning
Tillgänglighet	Hiss från högbron ner till dagens kajnivå på Stadsgårdskajen. Anslutningen till Gamla hissen och högbron anpassas efter gällande krav och riktlinjer på tillgänglighet, exempelvis breddmått, taktil orientering etc.	
Framkomlighet	För att nå Stadsgårdskajen måste hiss eller trappor användas. Kan bli köbildning vid hissen vissa tillfällen. Dålig koppling för cyklister(cyklar i hissen) samma som idag. Hissen landar på Stadsgårdskajen vid ungefär samma plats som befintligt övergångsställe. Kopplingen till Gamla Hissen kan upplevas som ett hinder i framkomligheten.	
Trafiksäkerhet	Konflikter mellan motorfordon och fotgängare undviks. Fotgängare som brukar hissen är separerade från passerande cykelbana. Tillräckligt breda trappor måste säkras för att undvika trängsel.	
Trygghet	Högbro kan upplevas som otryggt. Likaså att använda hissen.	
Kulturmiljö	Nytt inslag, men anpassat till miljön. Sträckning och gestaltungs-förslag bör detaljstuderas från flera vyer. Kan påverka vyer mot Stora tullhuset från Slussen och Katarinavägen i väster samt mot Skeppsholmen från Renstiernas gata. Små till måttliga negativa konsekvenser på befintliga kulturvärden. Stängning av Söderbergs trappor medför stora negativa konsekvenser på kulturvärden (se 7.1).	
Stadsliv	En tydlig koppling skapas. Bron i sig en "spektakulär" attraktion. Kan avskräcka höjdrädda som behöver ta annan väg. Fördel för denna grupp om även trappan behålls.	
Kostnad		
Stadsgårdskajen/ Stadsgårdsleden	Omprojektering av Stadsgårdskajen krävs. Minst två bussuppställningsplatser försvinner. Parkering för personbil påverkas också. Cykelstråket påverkas ej. Risk för att bussar tvingas att vänta i korsningen vid möte.	

Föreslagen volym och placering påverkar i första hand intrycket av Stora tullhuset, vid betraktelse från väster och nordväst - vyer från Stadsgården, passagen över Slussen och Skeppsbrons sydliga lägen. I andra hand påverkar den även viktiga vyer från Söders höjder, Fjällgatan mot Slussen och Katarinavägen mot Stora tullhuset.

Påverkan av en ny högbro, i föreslaget läge och presenterad volym, från dessa vyer är dock begränsad. Den blir ett påtagligt nytt inslag, men Stora tullhusets volym och arkitektoniska tyngd tål konkurrens av ett nytt arkitektoniskt element i föreslaget utförande och läge. Detsamma gäller den frilagda förkastningsbranten och nämnda viktiga vyer, där även bevarad öppen utblick från Renstiernas gata bör ses som väsentligt. Vid betraktelse från vyer på Skeppsholmen och Djurgården blir påverkan

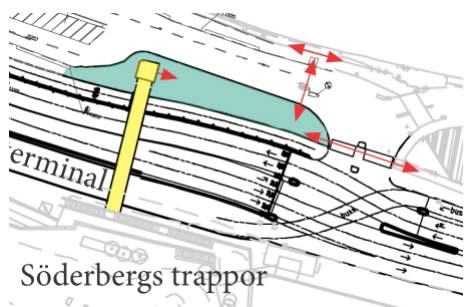


och de visuella effekterna mer begränsade än 7.3.1 och 7.4. Sammantaget medför en högbro i presenterat läge stor påverkan men ***små negativa konsekvenser på befintliga kulturvärden***. En positiv effekt är att den nya bron och dess hisstorn skapar nya utsiktsvyer över delar av Stockholms bebyggelse, landskap och omgivande vatten med Mälaren och inloppet från Östersjön.

Förslagets gestaltning anspelar till äldre tiders broar och Katarinahissen med dess karaktäristiska hisstopp. Slutlig gestaltning bör utredas vidare.

7.4 Förslag 4 – Lågbro över Stadsgårdsleden

Förslag 4 innebär att Söderbergs trappor är öppna en bit och att de sedan kopplar på en stålbrot placerad på en nivå ca 6 meter upp sett från Stadsgårdsleden. Bron går över Stadsgårdsleden och kan kombineras med hiss och trappor på Stadsgårdskajen ned till dagens kajnivå. Bron landar på Stadsgårdskajen vilket tar yta i anspråk på Birka Cruises parkeringsyta, se Figur 24. Minst fyra uppställningsplatser för buss försvinner och Fotografiskas besöksparkering minskar. In/utfarten till parkeringsytan är en kortare sträcka utformad med ett körfält i vardera riktning. Cykelstråket påverkas ej. Möjlighet finns att ta sig ut från hissen både åt öster.



Figur 24. Planskiss lågbro.



Figur 25. Illustration lågbro.

Se bifogade illustrationer, avsnitt 9.5.



Tabell 6. Bedömning Förslag 4, bro på ca 6 meter upp sett från Stadsgårdsleden med hiss på båda sidor.

	Kommentar	Bedömning
Tillgänglighet	Oavsett om bron över Stadsgårdsleden kombineras med trappor eller hiss på kajsidan är bron otillgänglig för personer med nedsatt rörelseförmåga då det endast är trappor ned till gångbrons broinfästning. Bron anpassas efter Stockholms Stads krav på tillgänglighet, exempelvis breddmått, taktil orientering etc.	
Framkomlighet	För att nå Stadsgårdskajen måste hiss eller trappor användas. Kan bli köbildning vid hissen vissa tillfällen. Cyklister kan inte nyttja bron. Hiss eller trappor landar på Stadsgårdskajen vid ungefär samma plats som befintligt övergångsställe.	
Trafiksäkerhet	Konflikter mellan motorfordon och fotgängare undviks. Fotgängare som brukar hissen är separerade från passerande cykelbana.	
Trygghet	Bro kan upplevas som otryggt. Likaså att använda hissen.	
Kulturmiljö	Den bryter vyn vid betraktelse mot Stora tullhuset från Stadsgården i väster. Små till måttliga negativa konsekvenser på befintliga kulturvärden.	
Stadsliv	Trevligare koppling än idag att passera över trafiken och ta en del av höjdskillnaden på kajsidan. Bron ingen attraktion på samma sätt som högbron i förslag 2.	
Kostnad		
Stadsgårdskajen/ Stadsgårdsleden	Omprojektering av Stadsgårdskajen krävs. Minst fyra bussuppställningsplatser försvinner och besöksparkering till Fotografiska minskas. Cykelstråket påverkas ej.	

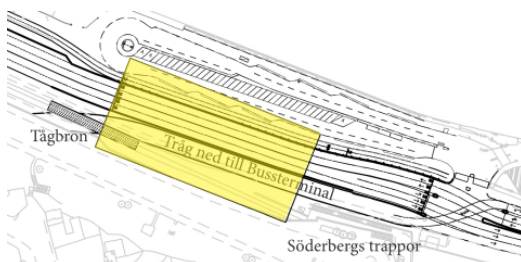
Förslaget anspelar delvis till historiska och befintliga konstruktioner i området. Den lägre bron kan vid ett första påseende ses som en varsammare lösning än alternativ 2, den bryter inte förkastningsbrantens siluettlinje från nämnda vyer. Den bryter dock vyn mot den exponerade förkastningsbranten i anslutning mot Stora tullhuset vid betraktelse mot från Skeppsholmen i norr och Slussen i väster.

Sammantaget medför en lägre bro i presenterat utförande måttlig påverkan med **små till måttliga negativa konsekvenser på befintliga kulturvärden**. Den påverkar flertalet vyer och får begränsad funktion (inte tillgänglig från Södermalm för rörelsehindrade, cyklister, barnvagnar, äldre etc.) och tillför inte några påfallande positiva arkitektoniska egenskaper till stadsbilden eller kulturmiljön.



7.5 Förslag 5 – Överdäckning

Förslag 5 innebär någon typ av överdäckning av Stadsgårdsleden. En överdäckning är ett större grepp på utveckling av permanent koppling till Stadsgårdsleden från Katarinavägen och väcker många utmaningar och möjligheter samt påverkar befintliga hamnverksamheter i stor omfattning. En överdäcknings utformning, inverkan på stadsliv och kulturliv och trafiktekniska utformning är i denna utredning endast grovt beskrivna då allt för många osäkra faktorer gör det orimligt att gå in på detaljer. Förslag 5 redovisas därför endast med resonemang och illustrationer.



Figur 26. Planskiss överdäckning.



Figur 27. Illustration överdäckning.

Se bifogade illustrationer, avsnitt 9.6.

Överdäckning innebär en möjlighet att ovanpå Stadsgårdsleden skapa ett offentligt rum vilket minskar Stadsgårdsledens barriäreffekt och störning på motsvarande sträcka. Beroende på överdäckningens konstruktion kan den tillskapade ytan användas för exploatering av hus eller parkområde/gata. Detta PM har förutsatt att överdäckningen är mindre än 100 meter och därför ej kommer att räknas som tunnel (längden påverkar konstruktions- och utformningskrav). Överdäckningen bör placeras med fri höjd +4,6 + 2 meters konstruktionshöjd över Stadsgårdsleden, likt bron i Förslag 4.

För att bibehålla kontakten med vattnet och undvika att kajen ska bli en baksida föreslås smala, max 3-våningar höga byggnader längs med överdäckningen på kajsidan. Entréer och publika lokaler kan ha entréer och verksamheter ut mot både kajsidan (bottenplan) och mot överdäckningsytan på plan 3. Byggnader bör maximalt vara en våning högre än överdäckningen och utformas med öppningar mellan huskropparna. Detta för att inte riskera att den visuella kontakten med vattnet försvinner sett uppifrån Katarinavägen.

Tillgängligheten kan lösas genom hissar från både Katarinavägen och Stadsgårdskajen. Överdäckningen ökar möjligheterna att hitta gena och strategiska placeringar av hissar som på ett bra sätt kopplar till Katarinavägen respektive Stadsgårdskajen.



Överdäckningen kombineras med fördel med en koppling från Erstagatan vilken tas upp i avsnitt 5.3 Stadsliv.

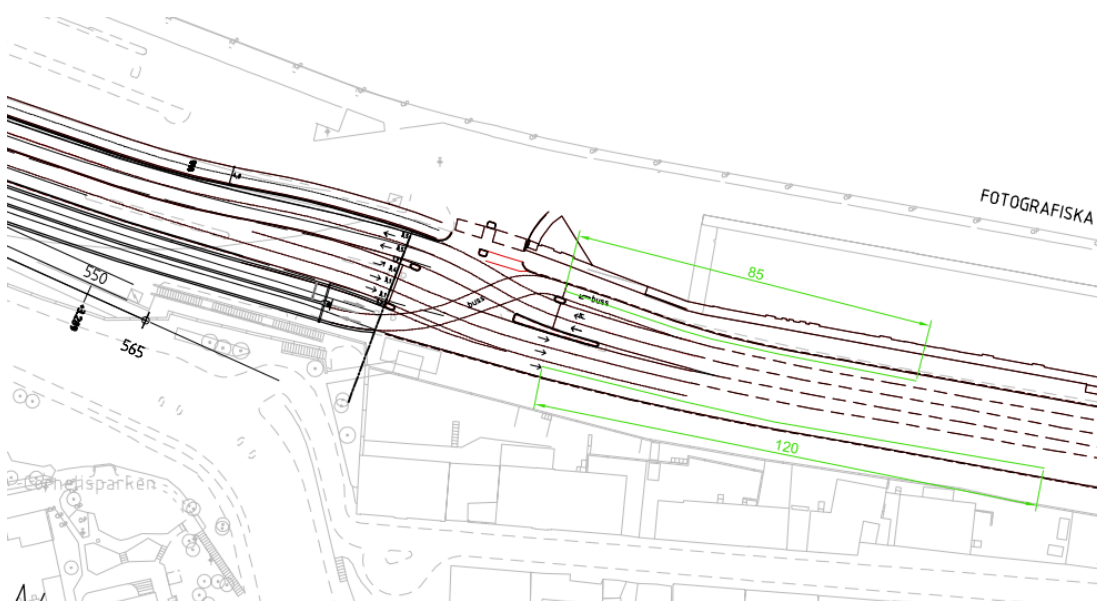
Överdäckningen inverkar direkt på förkastningsbranten och förtar en stor del av dess visuella uttryck och **medför stor negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövården**. Överdäckning och avskärmning av förkastningsbranten i förslaget exponerat läge medför stora negativa konsekvenser på kulturvården. Denna påverkan och tillhörande konsekvenser inom detaljplanen för Slussen har beskrivits i MKB för Slussen.

I övrigt medför inte passage över trafikleden via överdäckningen några ytterligare konsekvenser på kulturvården.

7.6 Förkastade förslag

7.6.1 Förslag 2b - Överdäckning av ramp

Förslag 2b syftar till att bibehålla befintligt övergångsställe genom att möjliggöra en överdäckning av ramperna till/från bussterminalen tidigare enligt lagt planförslag där överdäckningen sker först vid tågbron. Då lutningen inte kan göras brantare på de planerade ramperna innebär det att nedsänkningen/stigningen måste ske innan korsningspunkten vilken leder ner till bussterminalen. Detta skulle innebära att konflikten mellan bussar och genomfartstrafik förvinner, befintligt övergångsställe kan vara kvar men yta och insatser behövs göras på Stadsgårdsleden. En grov beräkning med höjd på 6 m (fri höjd 4,8 m + konstruktionshöjd) ger en infartsramp, lutning 7 %, 85 meter och utfartsramp, lutning 5 %, 120 meter, se Figur 28. Alternativet bedöms inte vara aktuellt då det innebär stora kostnader, utrymmesbrist och ledningsomläggningar för ett bibehålla ett enskilt övergångsställe.



Figur 28. En grov beräkning med höjd på 6 m (fri höjd 4,8 m + konstruktionshöjd) ger en infartsramp, lutning 7 %, 85 meter och utfartsramp, lutning 5 %, 120 meter.



7.6.2 Förslag 2c - Gångtunnel

Förslag 2c syftar till att bibehålla befintligt stråk till Fotografiska genom att anlägga en gångtunnel under Stadsgårdsleden. Förslaget förkastas på grund av större ledningsomläggningar, utrymmesbrist för att kunna skapa en tillgänglig och trygg undergång. En gångtunnel ger också en intrycket av en bristande stadsmässighet.



8 Sammanfattning och slutsats

Nedan följer en genomgång av de problemställningar som togs upp i inledningen av detta PM.

Finns behov av en permanent koppling?

Söderbergs trappor ligger placerade i ett område under utveckling. Ombyggnaden av Slussen, blåa linjens förlängning ut mot Nacka med ny station Sofia samt Stockholm Hamn ABs strategiska planer på att utveckla hamnområdet talar för att planera och möjliggöra för en ökad ström av fotgängare. Stockholms Gångplan belyser kopplingen mellan Södermalm och Gamla Stan. Fungerande passager över Stadsgårdsleden är en viktig del i att skapa attraktivitet och goda kopplingar till definierade huvudstråk och målpunkter.

Kan befintliga kopplingar fungera som permanenta kopplingar?

Söderbergs trappor är en utsiktsplats och en befintlig koppling som inte ersätts enkelt någon annanstans. Av befintliga kopplingar är det rimligaste alternativet som kan fungera som ersättning till Söderbergs trappor Lokattens trappor, om den renoveras och kompletteras med hiss i projektet Slussen. Lokattens trappor är alternativet som är geografiskt närmst och tillgängligt för alla. Dock har Söderbergs trappor en viktig historisk förankring i stadsbilden och ett mycket gynnsamt läge dels som koppling till Fotografiska dels som en nod där viktiga gångstråk, exempelvis Katarinavägen, Stadsgårdsleden och Renstiernas gata, strålar samman. En viktig koppling kommer utan åtgärder att försvinna och försämra förutsättningarna för stadsliv och rörelse.

Vilka nya förslag finns?

Detta PM har lyft upp fyra olika förslag på nya permanenta kopplingar

- Förslag 1, att Lokattens trappor ersätter Söderbergs trappor.
- Förslag 2a, att Söderbergs trappor kvarstår och kompletteras med GC-bro parallellt med tågbron över bussnedfarten samt nytt signalreglerat övergångsställe över Stadsgårdsleden.
- Förslag 3a, att Söderbergs trappor ersätts med högbro från Katarinavägen med anslutning till Renstiernas och sedan hiss och trappor ner till Stadsgårdskajen.
- Förslag 3b, att Söderbergs trappor ersätts med högbro från Katarinavägen via Gamla hissen och sedan hiss och trappor ner till Stadsgårdskajen.
- Förslag 4, att Söderbergs trappor är öppna en bit och att de sedan kopplar på en smäcker lågbro vilken är placerad på en nivå på ca 6 meter upp sett från Stadsgårdsleden. Stadsgårdskajen nås med hiss eller trappa.
- Förslag 5, en överdäckning av Stadsgårdsleden på en sträcka mindre än 100 meter.



8.1 Kombinationsförslag

1+2a

Förslag 1 och 2a kan kombineras. Fotgängarna hänvisas till det planerade övergångstället vid Lokattens trappor via Söderbergs trappor och breddad tågbro. Detta skulle dock innebära försämrad framkomlighet, ca 300 m längre gångväg än om ett nytt övergångsställe adderas. Trafiksäkerheten för fotgängare förbättras något då övergångstället vid Lokattens trappa ligger i anslutning till en korsningspunkt.

2a+3a,b/4

Möjlighet finns att behålla Söderbergs trappor öppna även i förslag 3a, 3b och 4. Då kräver detta att åtgärder som redovisas i förslag 2a vidtas för att ta hand om de fotgängare som väljer att ta sig ner/upp till Stadsgårdsleden med Söderbergs trappor.

Utöver de i utredningen redovisade alternativen för Söderbergs trappor finns ytterligare en möjlig framtida koppling mellan Söder och Stadsgårdsleden via Erstagatan. Läget är från kulturmiljö och stadsbild mindre känsligt än bro vid Söderbergs trappor. Läget är dock perifert och en bro här skulle troligen nyttjas i minde omfattning än vid Söderbergs trappor varför det inte betraktas som intressant i nuläget. I framtiden, när stadslivet utvecklats längs kajen skulle en koppling här dock kunna vara av stort värde och möjliggöra en mycket attraktiv slinga för turister mellan Slussen/Gamla Stan och Fjällgatan.



**Stockholms
stad**

Exploateringskontoret

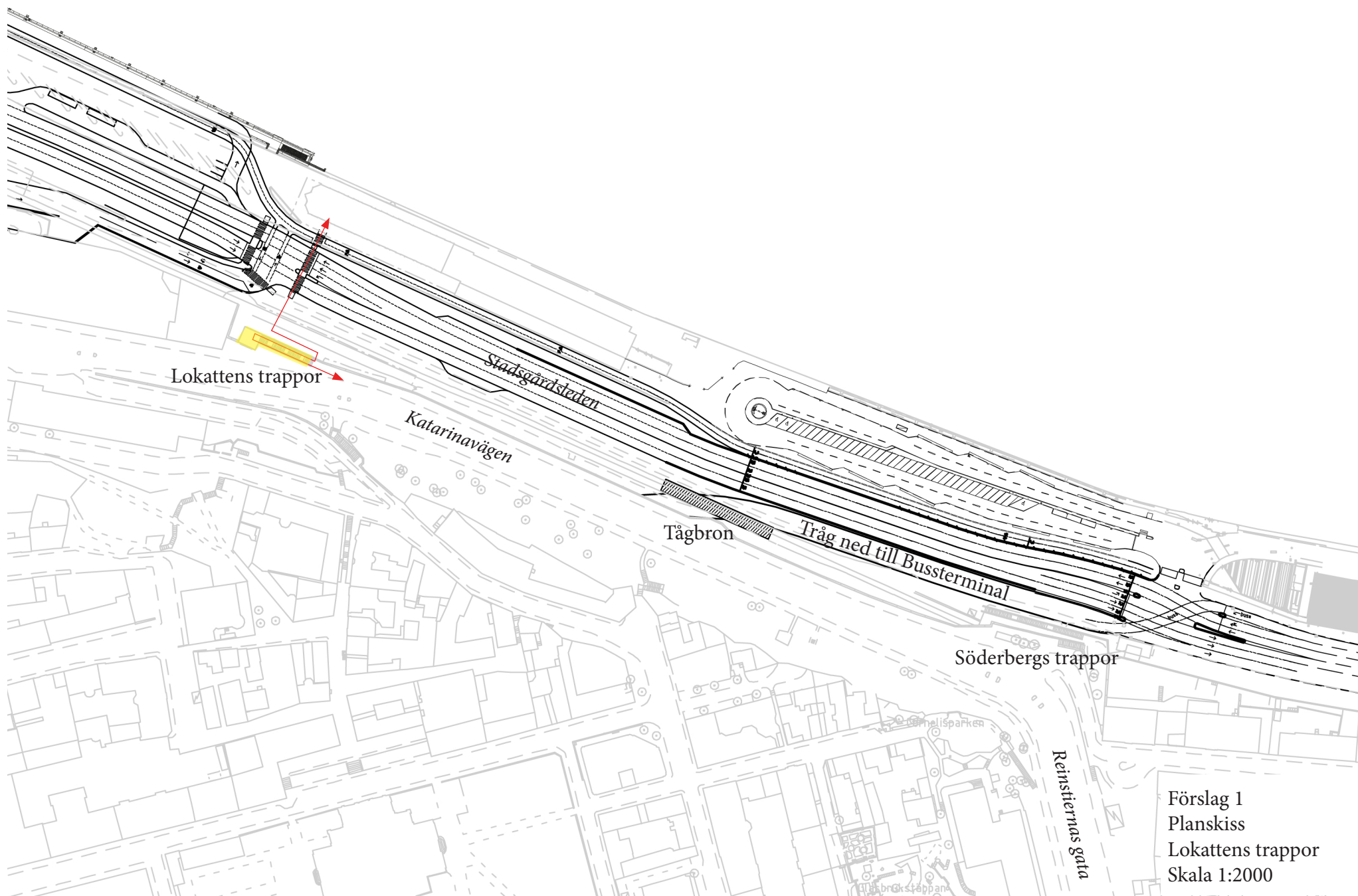
Projekt Slussen

T2: Trafik - WSP

9 Bilagor

9.1 Förslag 1 – Illustrationer Lokattens trappor

Planskiss



Förslag 1
Planskiss
Lokattens trappor
Skala 1:2000



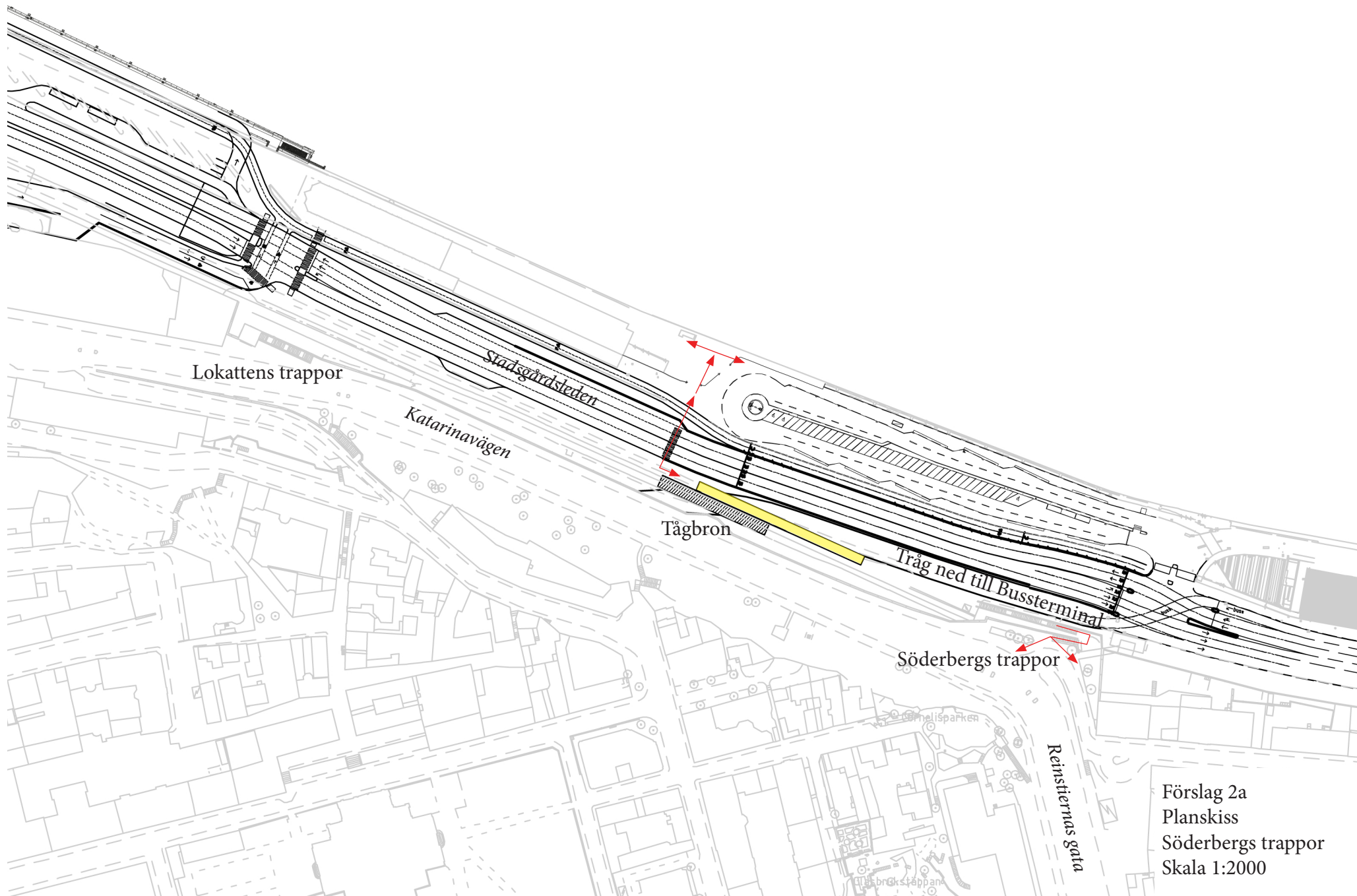
**Stockholms
stad**

Exploateringskontoret
Projekt Slussen
T2: Trafik - WSP

9.2 Förslag 2a – Illustrationer Söderbergs trappor

Planskiss

Gångbro vy 1



Förslag 2a
Planskiss
Söderbergs trappor
Skala 1:2000





**Stockholms
stad**

Exploateringskontoret

Projekt Slussen

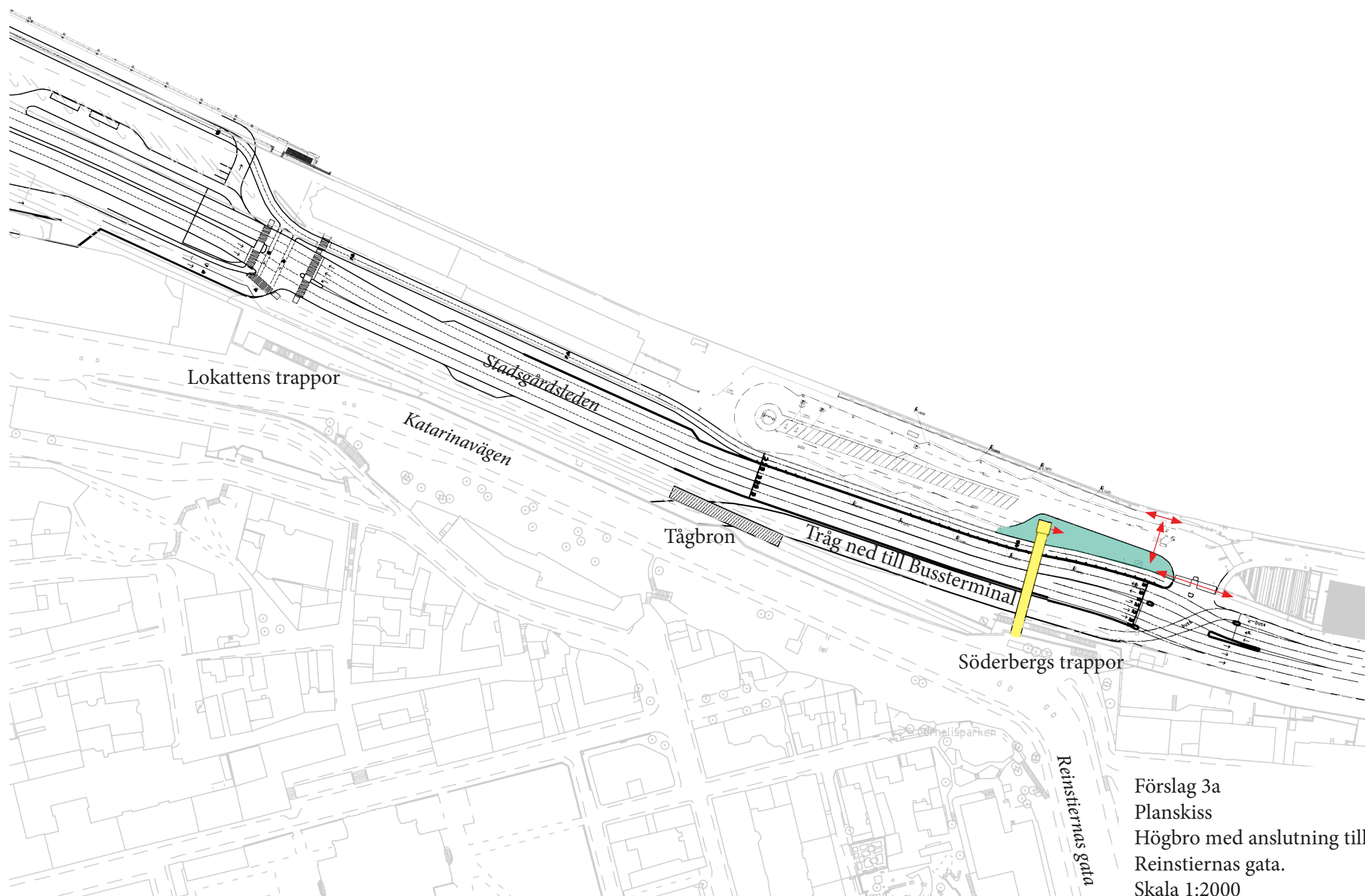
T2: Trafik - WSP

9.3 Förslag 3a – Illustrationer Högbro med anslutning till Renstiernas gata

Planskiss

Högbro vy 1

Högbro vy 2



Förslag 3a
Planskiss
Högbro med anslutning till
Reinstiernas gata.
Skala 1:2000



Förslag 3a
Vy 1



J. LINDBERG
Förslag 3a
Vy 2



**Stockholms
stad**

Exploateringskontoret

Projekt Slussen

T2: Trafik - WSP

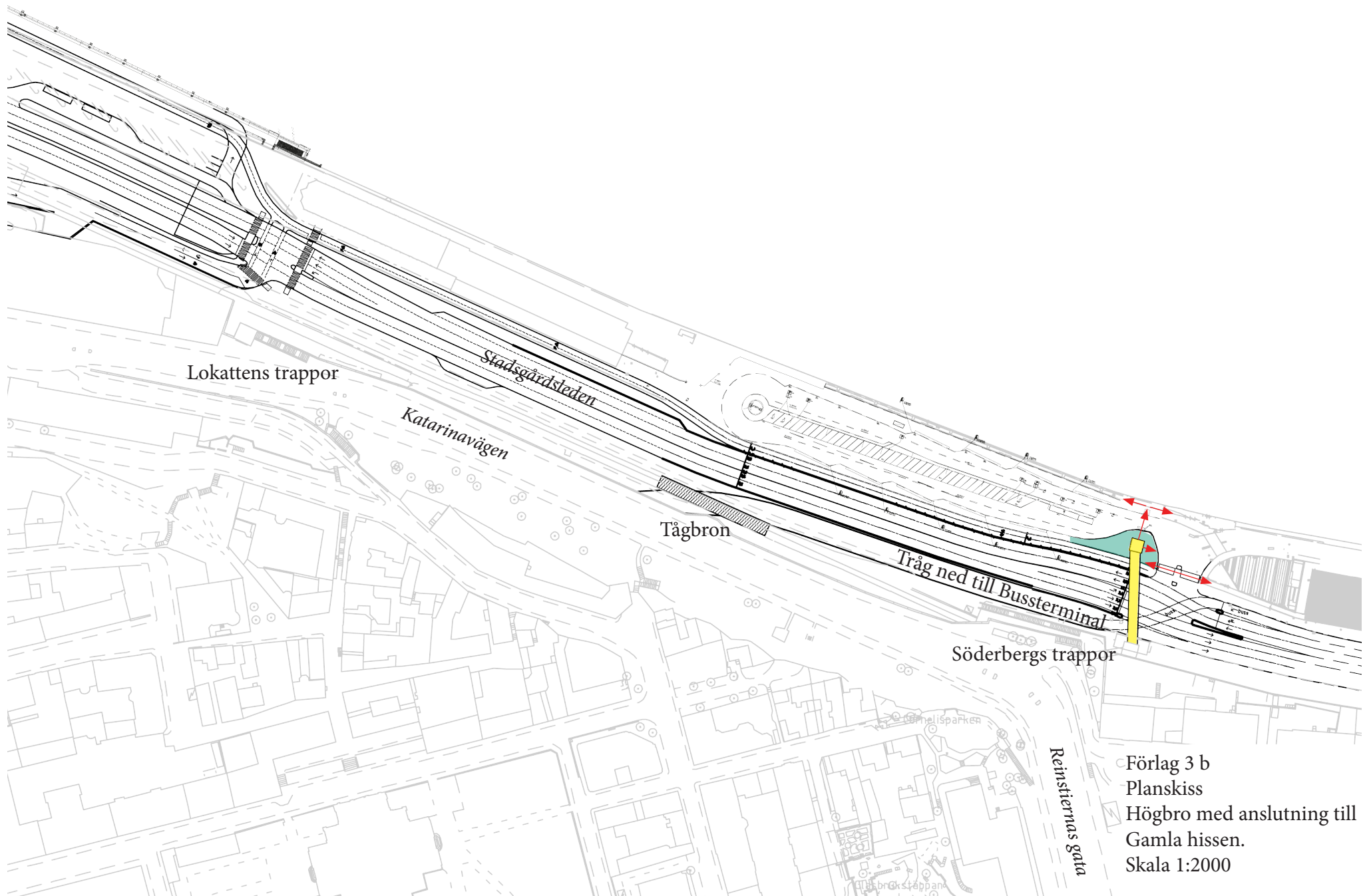
9.4 Förslag 3b– Illustrationer Högbro med anslutning till Gamla hissen

Planskiss

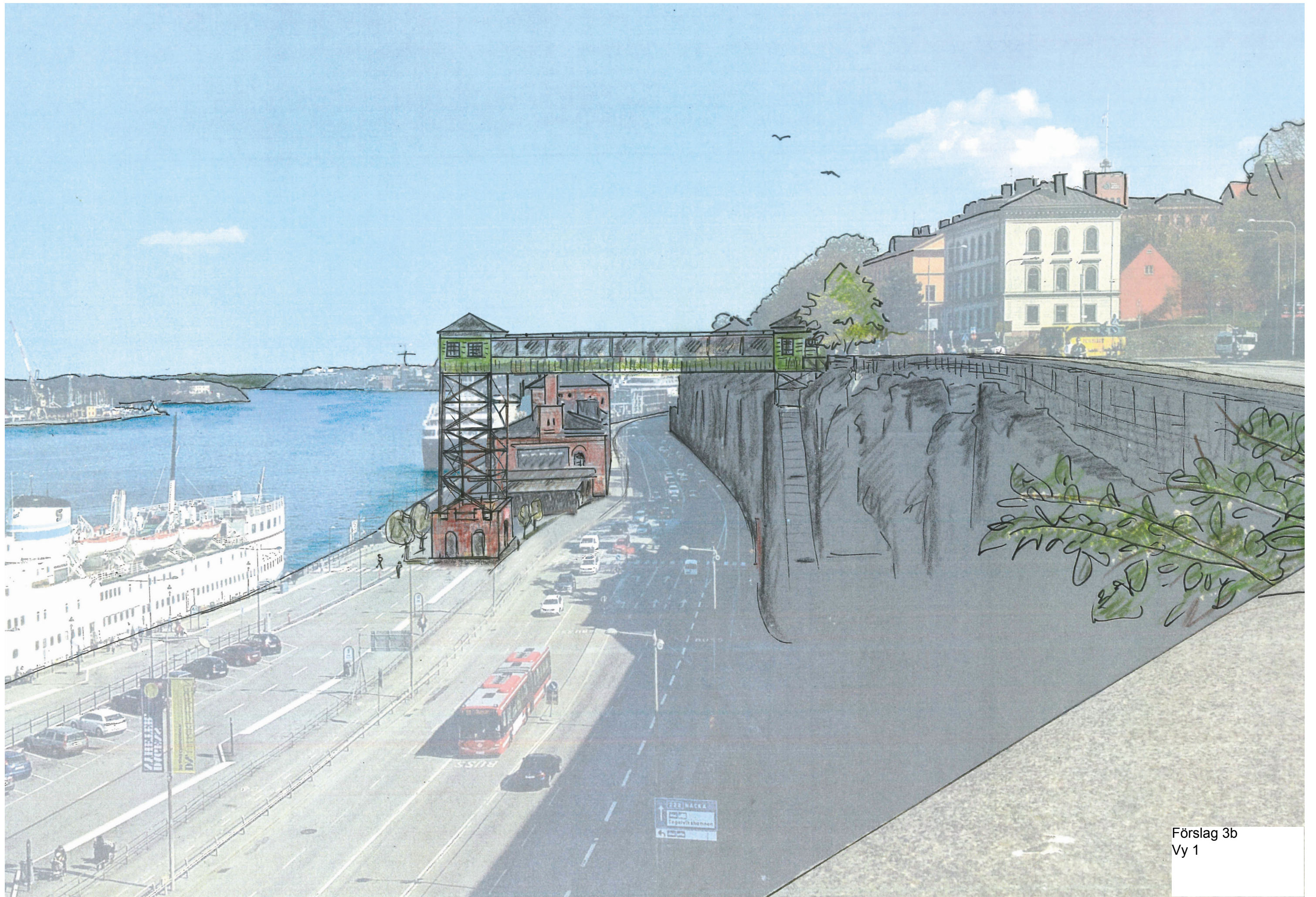
Högbro vy 1

Högbro vy 2

Högbro vy 3



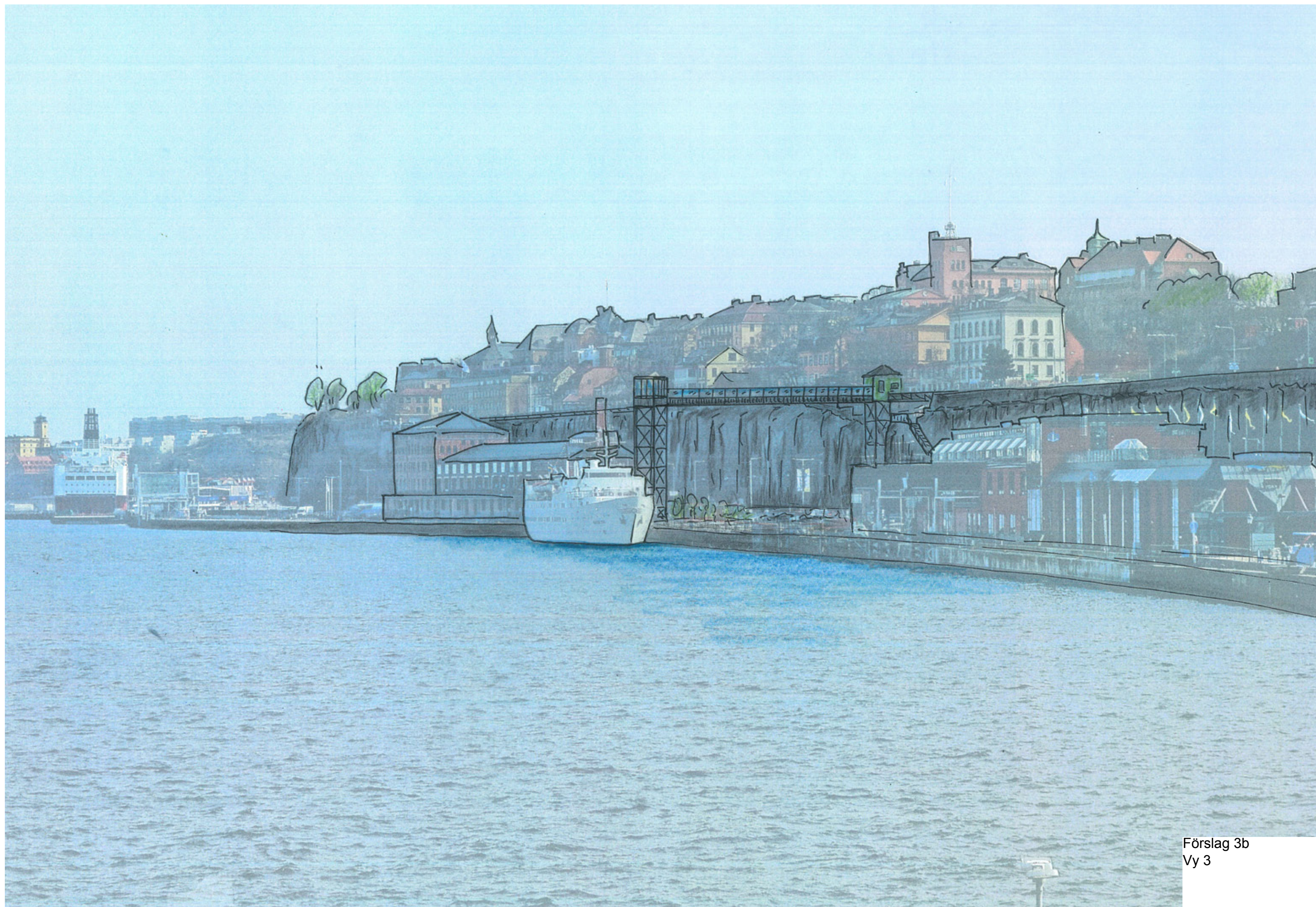
Förlag 3 b
Planskiss
Högbro med anslutning till
Gamla hissen.
Skala 1:2000



Förslag 3b
Vy 1



Förslag 3b
Vy 2





**Stockholms
stad**

Exploateringskontoret

Projekt Slussen

T2: Trafik - WSP

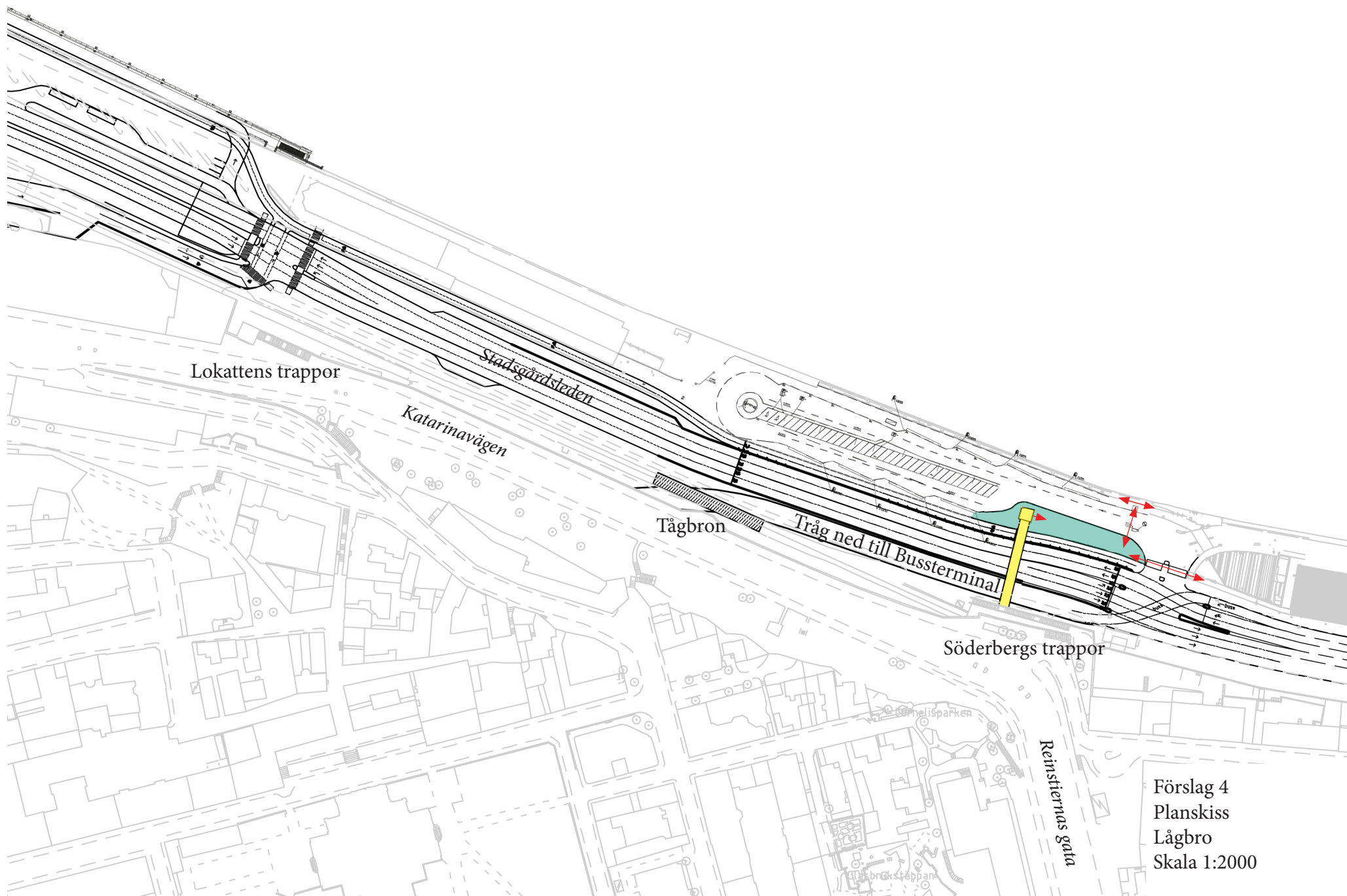
9.5 Förslag 4 – Illustrationer Långbro

Planskiss

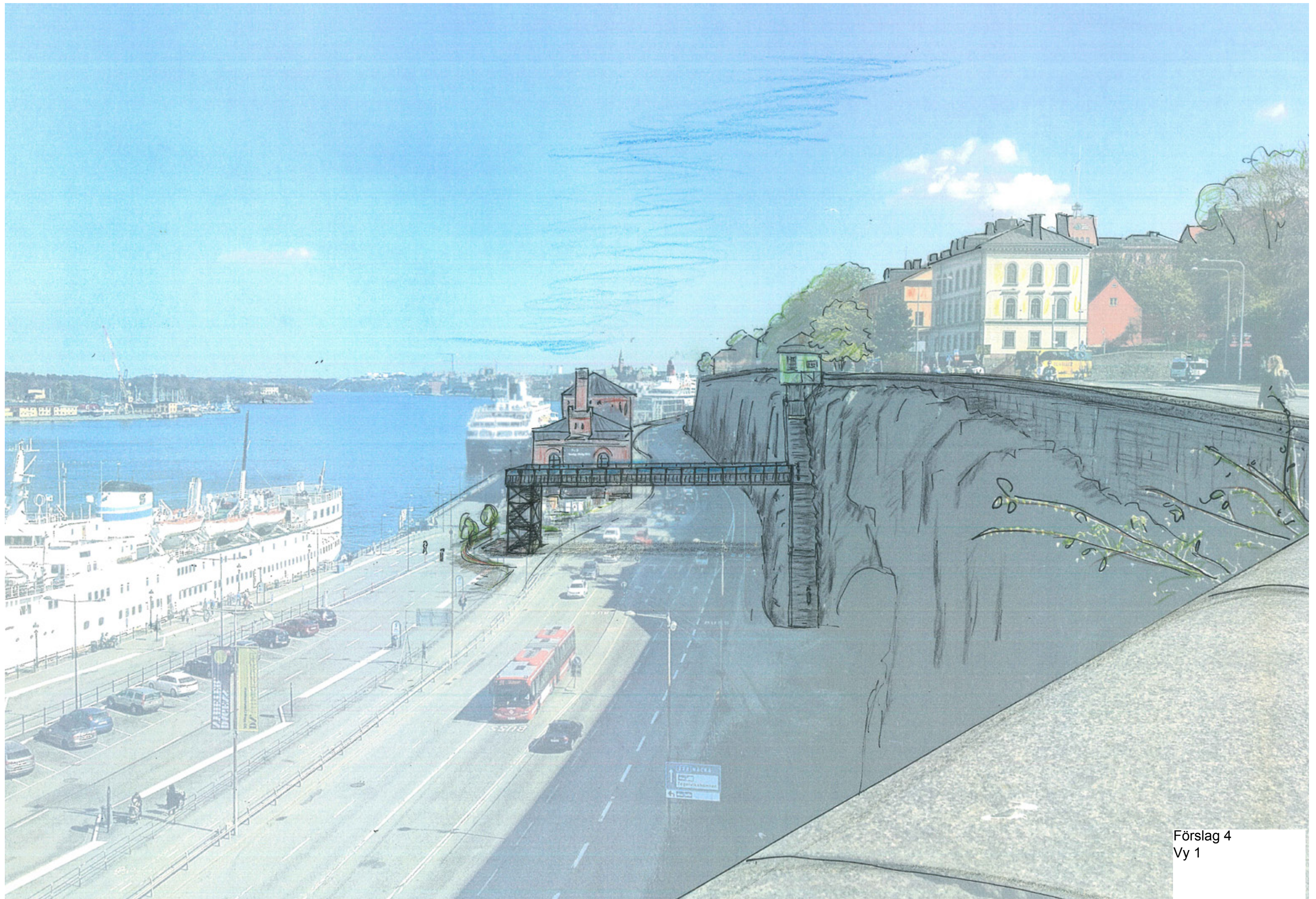
Långbro vy 1

Långbro vy 2

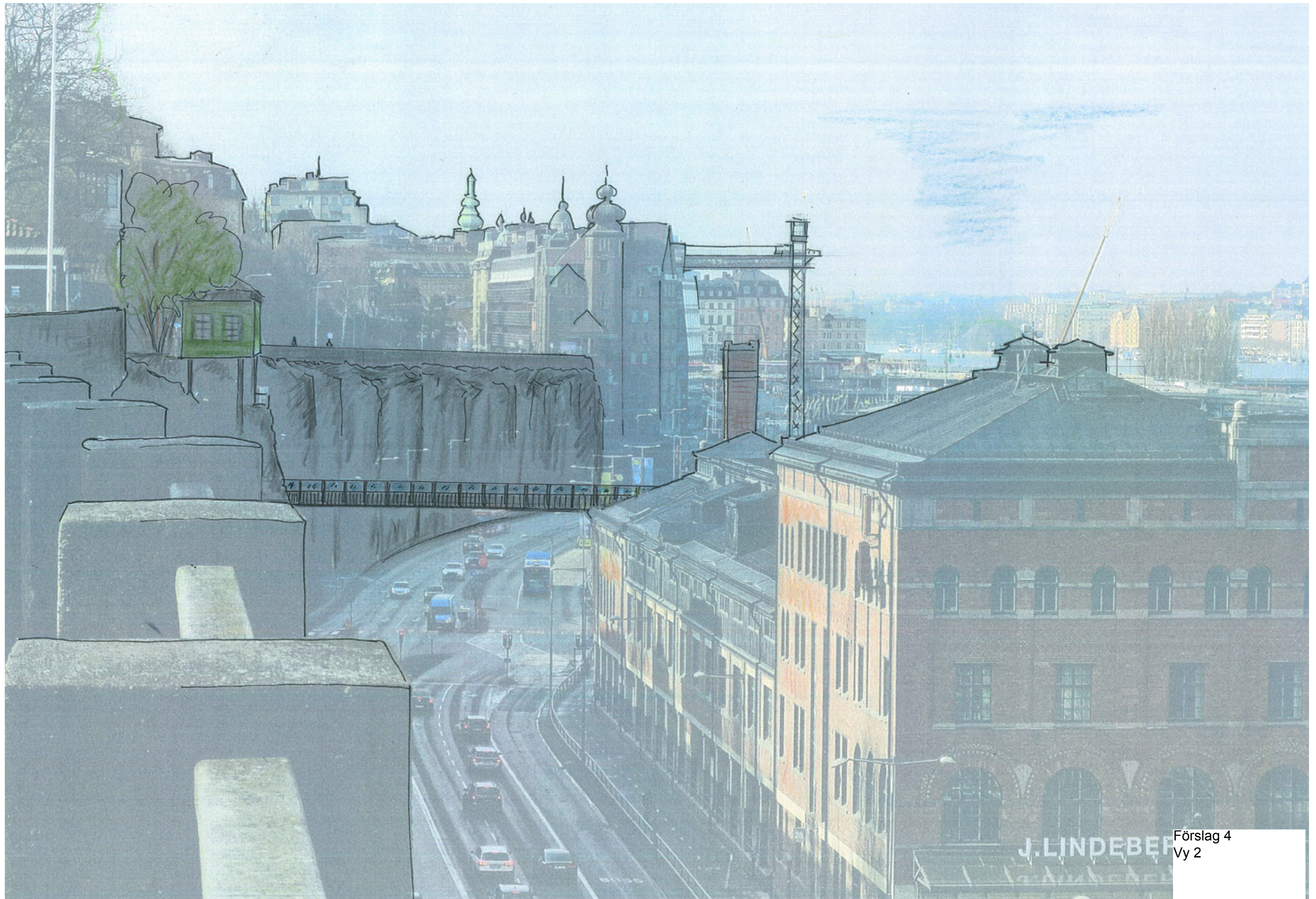
Långbro vy 3

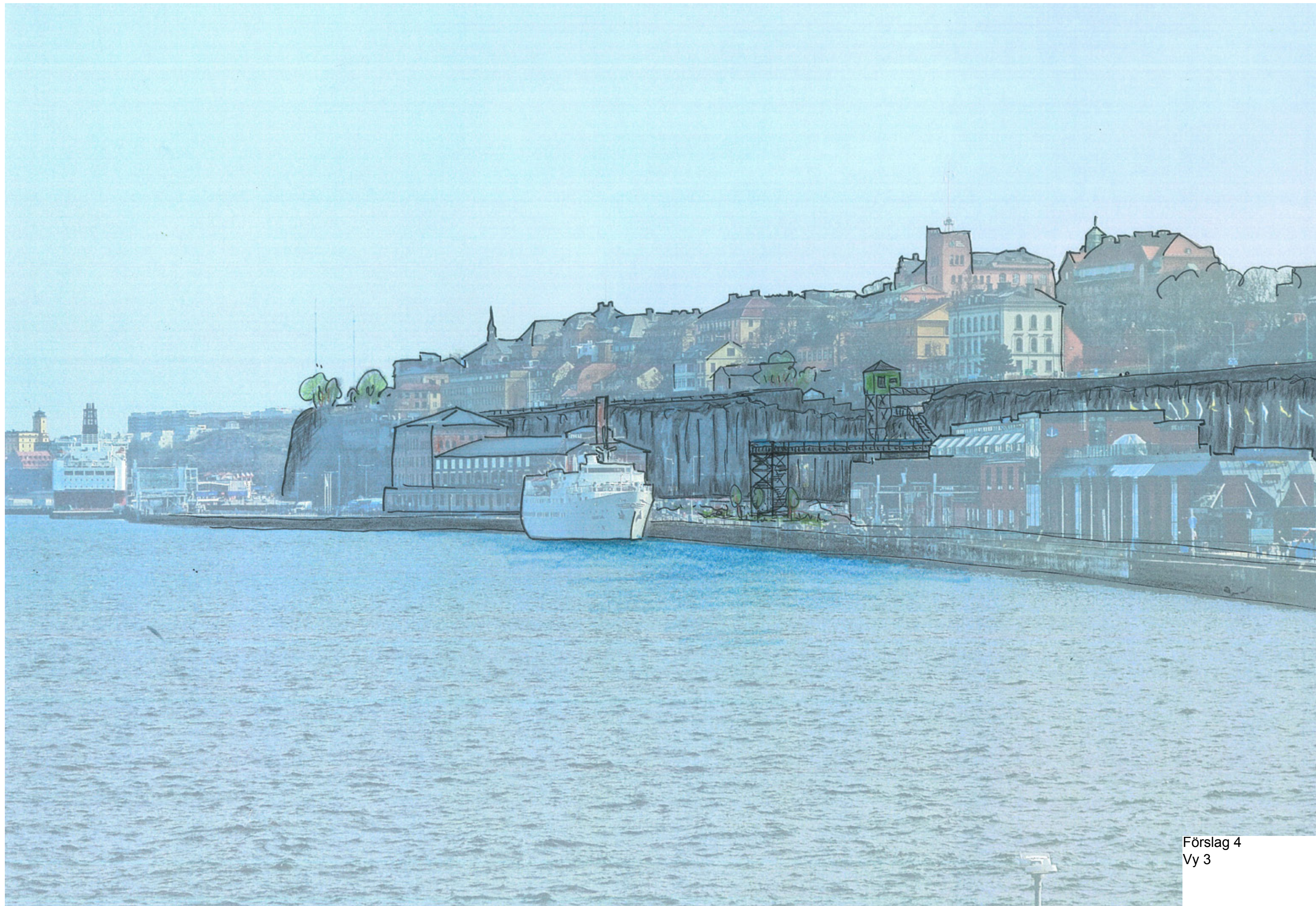


Förslag 4
Planskiss
Lågbro
Skala 1:2000



Förslag 4
Vy 1







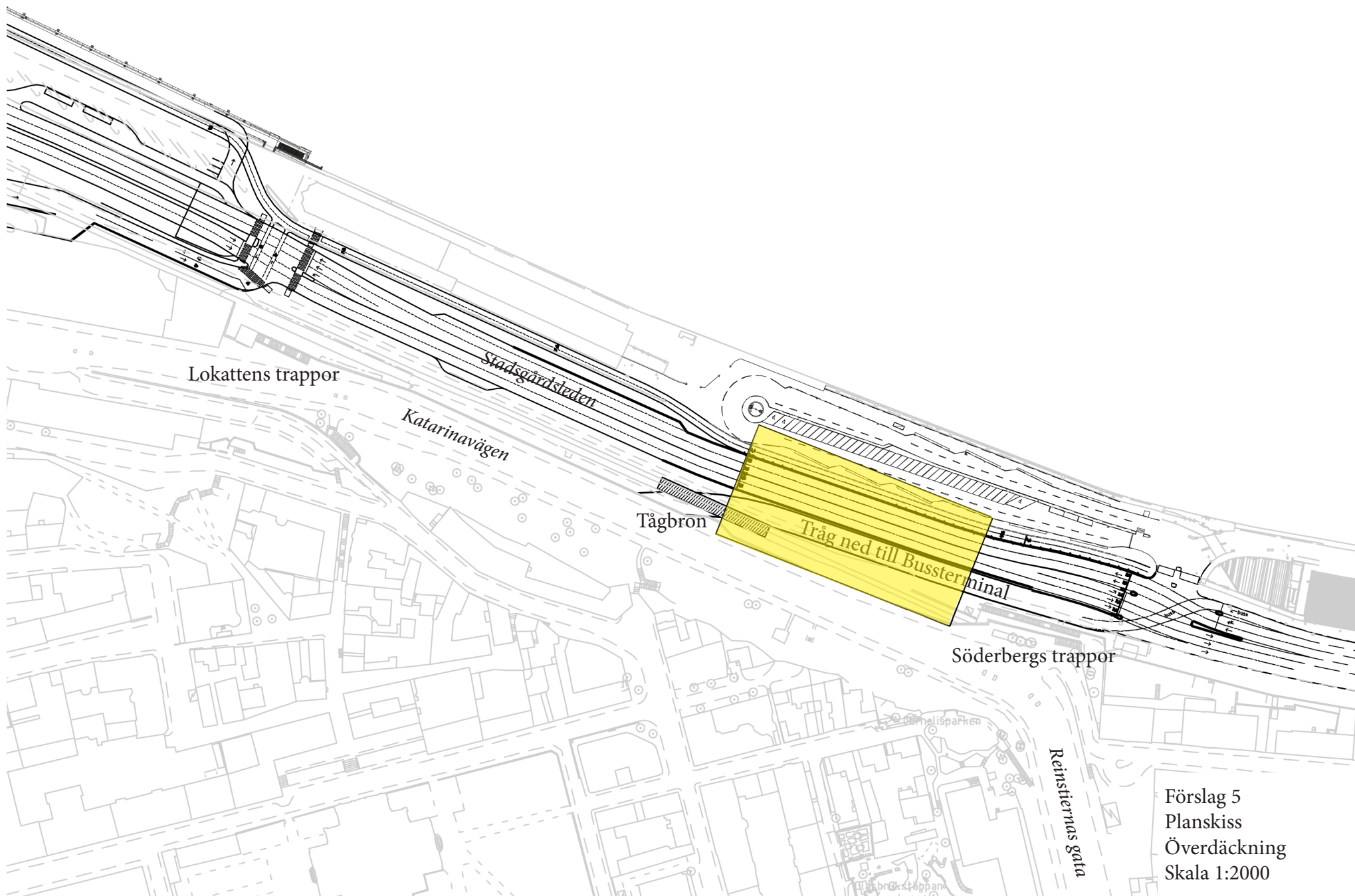
**Stockholms
stad**

Exploateringskontoret
Projekt Slussen
T2: Trafik - WSP

9.6 Förslag 5 – Illustration Överdäckning

Planskiss

Överdäckning vy 1



Förslag 5
Planskiss
Överdäckning
Skala 1:2000



Förslag 5
Vy 1