



Handläggare: Anna-Karin Ericson
Telefon: 08-508 31 569

Till
Kulturnämnden

KuN 2011-06-14
Nr 8

Remissvar angående samråd om förslag till detaljplan för ny bussterminal för Nacka-Värmdöbussarna vid Slussen, del av Södermalm 7:87 m.fl i stadsdelen Södermalm, S-Dp 2011-01580-54

Förslag till beslut

1. Att kulturnämnden i huvudsak tillstyrker planförslaget.
2. Kulturnämnden föreslår att stadsbyggnadsnämnden avstyrker den del som innebär att en ny öppning tas upp i förkastningsbranten, att skyddsbestämmelser införs för entréer till Katarinagaraget samt att planen även omfattar Lokattans trappor med tillhörande anläggningar.
3. Kulturnämnden föreslår att stadsbyggnadsnämnden beaktar de gestaltungsfrågor som har bäring på kulturhistoriska värden i enlighet med förvaltningens yttrande.
4. Att kulturnämnden understryker att varsamma metoder används och att förebyggande åtgärder under byggskedet vidtas för att skydda kulturmiljön.
5. Att ärendet omedelbart justeras.

Sammanfattning

I tidigare program- och plansamråd för Slussen redovisades en ny bussterminal för Nacka- Värmdöbussarna på kajen framför KF-huset och det s.k. Glashuset. Nu föreslås istället en placering av terminalen i ett nytt bergrum under Katarinavägen och Mosebacke. Detaljplaneområdet påverkar en viktig kulturmiljö med en stor mängd kulturhistoriskt värdefull bebyggelse på och invid Katarinaberget. Under byggskedet ska varsamma metoder och förebyggande åtgärder eftersträvas för att minimera påverkan på kulturmiljön.

Förvaltningen avstyrker den nya föreslagna entrén till bussterminalen i förkastningsbranten med hänvisning till negativ påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. För att undvika förvanskning av Kägelbanan och för att minska påverkan på stadsbilden ska inte Kägelbanans arkitektur vara förebild för gestaltningen av nytt luftintag, utan ges en utformning som anknyter till de motiv som finns i parken idag. Skyddsbestämmelser ska införas i plan för att bevara den ursprungliga



utformningen av entréerna till Katarinagaraget. Förvaltningen anser att planen även ska omfatta Lokattans trappor med tillhörande anläggningar.

Underlag för beslut

Planhandlingar, miljökonsekvensbeskrivning, se www.stockholm.se/slussen. Yttrande från SSM, 2011-03-04, dnr 4.1/1701/2011 och fotodokumentation. Sammanställning i bilaga.

Berit Svedberg
Kulturdirektör

Ann-Charlotte Backlund
Stadsantikvarie

UTLÅTANDE

Ärendet/Remissen

Ärendet har remitterats till kulturförvaltningen för svar senast den 19 juni 2011.

Ärendets beredning

Ärendet har handlagts av stadsmuseets kulturmiljöenhet.

Bakgrund och syfte

Planeringen av framtidens Slussen pågår. Programsamråd hölls 2007 och under 2010 genomfördes plansamråd. I dessa redovisades en ny bussterminal på kajen framför KF-huset och det s.k. Glashuset öster om nuvarande terminal. En förutsättning var att Saltsjöbanan skulle få en annan lokalisering. Nu kommer Saltsjöbanan att ligga kvar på kajen vilket innebär att de ytor som krävs för den nya terminalen parallellt med Saltsjöbanan blir svårt att ordna utan stora utbyggnader i Saltsjön. Själva genomförandet skulle även bli komplicerat. Med anledning av detta framläggs nu ett förslag till lokalisering av bussterminalen i ett bergtrum i Katarinaberget.

Detaljplaneförslaget

Planen syftar till att möjliggöra byggnation av en bussterminal för Nacka-Värmdöbussarna i ett nytt bergtrum under Katarinavägen och Mosebacke med tillhörande ytor och funktioner för bussterminalen samt tekniska utrymmen ovan och under mark. Planen är indelad i två områden; en del som berör Katarinavägen och en del som omfattar marken under Katarinaberget.

Bussterminalen rymmer av- och påstigningszoner samt uppställningsplatser. Infarten till bussterminalen sker via en ramp under Saltsjöbanan från Stadsgårdsleden och vidare genom en ny bergtunnel. En av entréerna till terminalen föreslås i befintlig välvd öppning till dagens bensinstation vid Katarinavägen och/eller i en ny öppning i förkastningsbranten väster om denna. Tunnelbanan nås via trappförbindelse med tunnelbanestationens södra del samt via gångförbindelse ut mot kajen.

Inluft kommer att tas via en ny byggnad som föreslås placeras i det parkområde som finns öster om Mosebacketerrassen och Kägelbanan. Byggnaden föreslås ges en gestaltning som påminner om Kägelbanans glasade fasad med kolonner i gjutjärn. Ovanpå byggnaden anläggs en terrass. Utluft från terminalen sker i huvudsak via en ventilationskanal som mynnar vid Stadsgården. Troligen kan befintlig kanal användas. Ytterligare en utluftning främst avsedd för rökgasevakivering föreslås i befintligt schakt som idag utgör hissen mellan Katarinagaraget och Mosebacke. Befintlig hisstopp intill bron från KF-huset till Mosebacke ersätts med en lika stor konstruktion.

Kulturmiljö

Detaljplanen berör riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, AB 115 och ligger inom fornlämning 103. Detaljplanen omfattar ett stort område under Katarinaberget som i ÖP 1999 och i ÖP 2010 är utpekade som värdekärna inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Inom värdekärnan och i anslutning till denna finns en betydande mängd kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, bl.a. Katarina kyrka och byggnadsminnet Södra teatern med Kägelbanan samt ett av stadens äldsta bostadshus.

Platsen har en mycket specifik topografi med den branta resningen från Stadsgården via den utsprängda Katarinavägen och vidare upp mot söders höjder. Höjdskillnaderna har hanterats på ett sätt som är typiskt för Stockholm där den mäktiga förkastningsbranten har kompletterats med stenvägar, stentrappor och terrasseringar. Dessa motiv bidrar i stor utsträckning till platsen karaktär och ingår som en del i motiveringen till riksintresseområdet Stockholms innerstad med Djurgården.

Intill detaljplaneområdet ligger Saltsjöbanans f.d. stationsbyggnad som uppfördes 1911-1915. Stationsbyggnaden och paviljongen byggdes för Järnvägs AB Saltsjön-Stockholm i samband med att bolaget även uppförde kontor, magasin och direktörsbostad på fastigheten bredvid, nuvarande Sjömansinstitutet. Stationen fungerade som slutstation för Saltsjöbanan fram till att den stängdes 1936 och flyttades in till Slussen. Byggnadsverket består av paviljongbyggnad och mur vid Katarinavägen, Lokattans trappor som förbinder Katarinavägen med Stadsgården samt stationsbyggnaden med perrong och skärmtak. Anläggningen har synnerligen stora kulturhistoriska värden och är blåmarkerad på den kulturhistoriska klassificeringskartan.

Förvaltningens synpunkter

Risker för kulturmiljön under byggskedet

En miljökonsekvensbeskrivning är framtagen, men här beskrivs endast de kulturhistoriska värdena översiktligt och man hänvisar till att den slutgiltiga utformningen inte var beslutad vid miljökonsekvensbeskrivningens författande. Då bebyggelse som skyddas enligt Kulturminneslagen berörs bör även detta tas med som en bedömningsgrund. Det kan även påpekas att det kartutsnitt från den kulturhistoriska klassificeringskartan som redovisas inte är uppdaterad vad gäller kulturhistorisk klassificering för kv. Tranbodarne 12.

Miljökonsekvensbeskrivningen tar dock upp de risker som finns för påverkan av kulturmiljön under byggskedet och hur dessa avses hanteras i den fortsatta processen. Förvaltningen vill framhålla att detta är av största vikt och har i underlag för behovsbedömning tidigare framfört de risker som finns vid vibrationer och förändringar av grundvattennivån. Det gäller såväl vibrationer som uppstår vid varje enskilt sprängningstillfälle såväl som den kumulativa effekten av återkommande chocker. Förändringar av grundvattennivåerna kan medföra sättningar i befintlig bebyggelse, vilket i sin tur kan leda till skador på kulturhistoriskt värdefulla interiörer, byggnadsdelar och konstruktioner. Kägelbanans konstruktion är redan idag känslig för ökad belastning och vibrationer. Inne i berget föreligger ingen stor risk för att påträffa kulturlager. Fornlämningar kan däremot komma att påverkas av förändringar av grundvattennivåer och vibrationer som uppstår i byggskedet. Transporter och masshantering under byggskedet kan komma att påverka kulturmiljön även utanför detaljplaneområdet. Den största risken för att kulturmiljön ska skadas föreligger sålunda under själva byggskedet, men förändringar av grundvattennivåerna kan även medföra mer långsiktiga skador.

Förvaltningen menar att de mest varsamma metoderna som alstrar minsta möjliga vibrationer och skada ska eftersträvas i byggskedet samt att skadeförebyggande åtgärder vidtas på ett sådant sätt att kulturhistoriska värden och fornlämningar inte skadas. Särskilda utredningar för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse krävs, t.ex. för Kägelbanan. Rutiner och kontrollplan som möjliggör övervakning av byggnadstekniska förändringar bör tas fram så att kulturhistoriska värden kan säkerställas.

Gestaltningens påverkan på kulturhistoriska värden

Förvaltningen avstyrker den del i förslaget som innebär att en ny entréöppning tas upp i förkastningsbranten mellan befintlig entré till bensinstationen och Thor Modéns trappor. Förkastningsbranten i egenskap av en speciell och karaktäristisk topografisk förutsättning ingår som en del i motiveringen till riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Det är därför av största vikt att förkastningsbranten bevaras och får en än mer framträdande plats i området. Här kan också framhållas vikten av att platsens topografiska

förutsättningar och utmärkande inslag med stenmurar, stentrappor och terrasseringar bevaras.

Luftintaget som föreslås intill Kägelbanan bör placeras med ett visst avstånd från Kägelbanan och Mosebacke terrass. Kägelbanan och Mosebacke terrass bör kunna läsas och förstås som en egen miljö. Kägelbanans motiv med gjutjärnskolonner och uppglasad fasad ska därför inte vara förebild för luftintagets utformning. För att inte Kägelbanans arkitektur ska förvanskas ska en utformning som anknyter till de terrasseringar, trappor och murar i natursten som är ett motiv i parken idag eftersträvas så att luftintaget smälter in i parkmiljön. För att minimera påverkan på stadsbilden ska luftintaget hållas i höjd med befintlig marknivån och en ny konstruktion för rökgasevakivering ges en nedtonad utformning som i höjd och utbredning inte överstiger befintlig.

Skyddsbestämmelser i plan

Del 1 av detaljplanen omfattar Katarinavägen och infarterna till Katarinagaraget. Det är av stor vikt att de karaktäristiska öppningarnas utformning med välvda skärmtak i betong klädda med kopparplåt bevaras. Förvaltningen föreslår därför att skyddsbestämmelser som omfattar skydd mot rivning och förvanskning införs i plan för dessa.

Lokattans trappor med tillhörande anläggningar

Diskussioner pågår om en framtida användning av Saltsjöbanans gamla stationsbyggnad, Lokattans trappor och tillhörande paviljong. Anläggningen kommer att ligga i nära anslutning till den planerade infarten från Stadsgårdsleden vilket kan innebära en påverkan på dess kulturhistoriska värden. Trapporna har under lång tid varit stängda. Förvaltningen ser positivt på en varsam upprustning av anläggningen så att den åter kan tas i bruk. I föreliggande detaljplan ingår inte anläggningen, men en utveckling av detaljplanen bör vara att den tas med och ges skyddsbestämmelser.