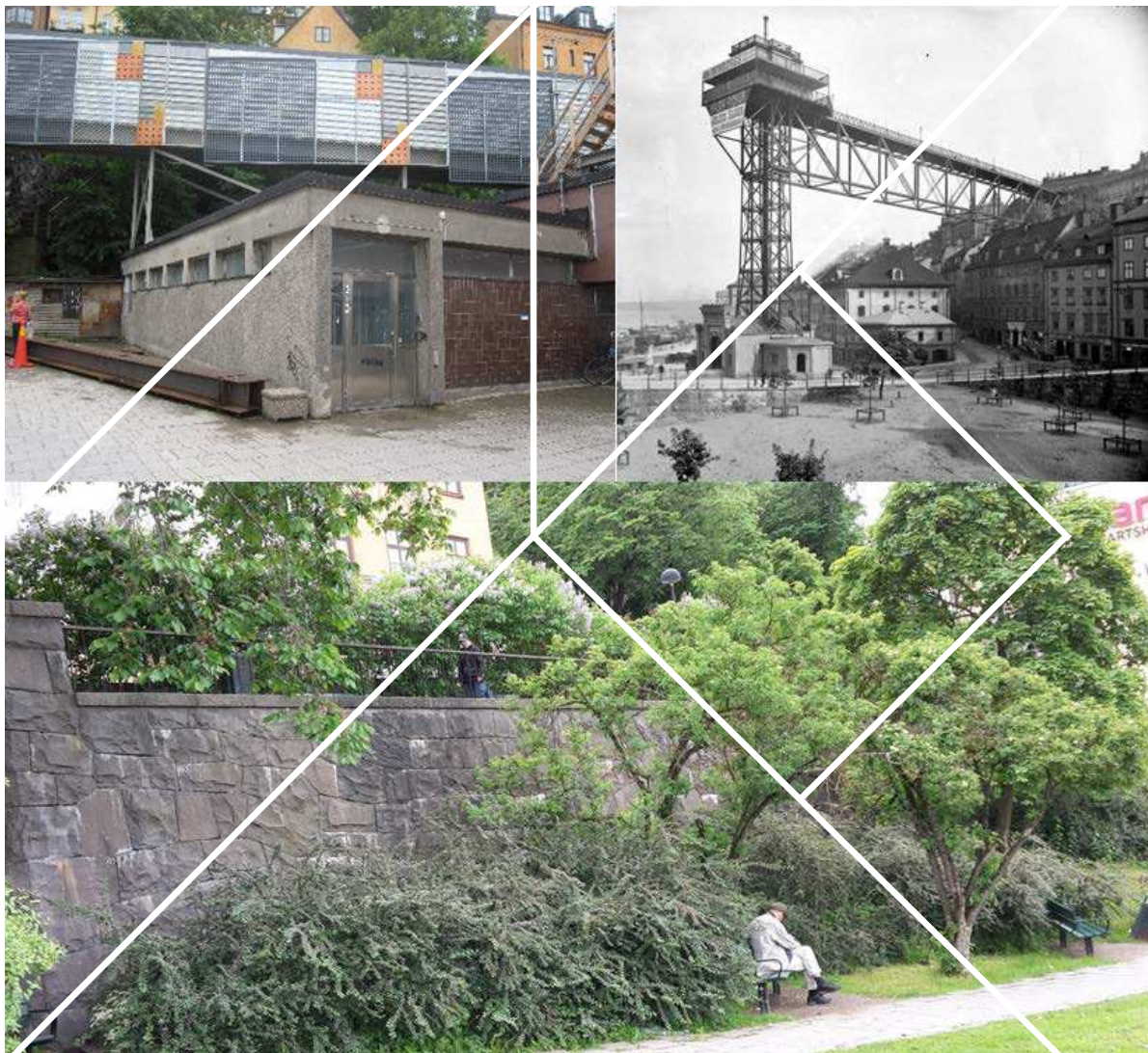


PM

Bussterminal Slussen - Påverkan på kulturvärden



RAPPORT
2016-09-22

1 Bakgrund

I gällande detaljplan för ombyggnader i Slussenområdet (DP 2005-08976-54, laga kraftvunnen 2013-09-27) förutsätts att befintlig bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna, dess funktion samt tillhörande in- och utpassage flyttas till annan plats. Befintlig terminal anordnades 1971 och ersatte den stora hamnbangården som funnits i Slussens bottenplan sedan trafikanläggningen öppnades, 1935. Bussterminalen har renoverats och byggts om vid flera tillfällen, den mest omfattande genomfördes 1985-87.

Enligt liggande planförslag (DP 2014-12434) planerar man att flytta bussterminalen och dess funktioner till ett nytt bergtrum i Katarinaberget, med in- och utpassager i anslutning till förkastningsbranten utmed Stadsgårdsleden.

Vid inrättandet av en bussterminal i Katarinaberget görs ingrepp i mark och berg samtidigt som enstaka byggnader rivs för att ge plats åt en rad nya anläggningar, tekniska installationer och byggnadsdelar. Dessa åtgärder påverkar i varierande grad bebyggelsemiljön, såväl direkt som vid betraktelse från väsentliga utsiktspunkter.

Slussenområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö. För att inte medföra påtaglig skada ska stora hänsyn tas till kulturmiljön vid förändring. I detta fall rör det sig om planerade förändringar vid utformning och genomförande av ny bussterminal med tillhörande anläggningar.

1.1 Syfte

I denna PM beskrivs och analyseras hur bussterminalen med dess exteriöra anläggningar bedöms påverka kulturhistoriska värden, under byggtiden och driftskedet. Bedömningarna sammanställs i den samlade miljökonsekvensbeskrivningen som utgör beslutsunderlag för prövning och antagande av detaljplan för bussterminalen.

1.2 Avgränsningar

I denna PM görs kulturmiljöbedömningar av åtgärder som utförs utanför aktuellt planområde. Exempelvis inkluderas Lokattens trappa och ny entré vid Katarinavägen. Anledningen är att ge en helhetsbild av de konsekvenser för kulturmiljön som bussterminalen ger upphov till i samverkan med gällande detaljplan för Slussen-ombyggnaden (DP 2005-08976).

Påverkan orsakad av förändringar av grundvattennivåer under byggtiden har tidigare utretts inom ramen för tillståndsansökan för Slussen. Grundvattennivåsen på Södermalmsidan i samband med ombyggnaden av Slussen bedöms kunna orsaka mindre sättningar. Om föreslagna skyddsåtgärder vidtas bedöms konsekvenserna på bebyggelsen, till följd av grundvattenförändringar, bli försumbara eller små. Grundvattenpåverkan utreds inte närmare i denna PM.

För det aktuella planområdet finns en framtagen åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Åtgärdsplanen ingår i gällande detaljplanen för Slussen-ombyggnaderna. Enligt den riskanalys som gjorts bedöms påverkan och

negativa konsekvenser på kulturhistoriskt värdefull bebyggelsen, till följd av vibrationsalstrande arbeten, kunna undvikas när föreslagna skyddsåtgärder vidtas enligt åtgärdsplanen. Påverkan från vibrationer utreds inte närmare i denna PM.





1.3 Området

Slussen ligger i korsningen av den östvästliga förkastningsbrant som bygger Södermalms nordvästra slänt och den norrsydligt sträckande Stockholmsåsen. Det är en komplex bebyggelsemiljö som vetter mot Saltsjön och Gamla stan och består av kulturhistoriskt intressanta element från flera tidsepoker.

2 Underlag

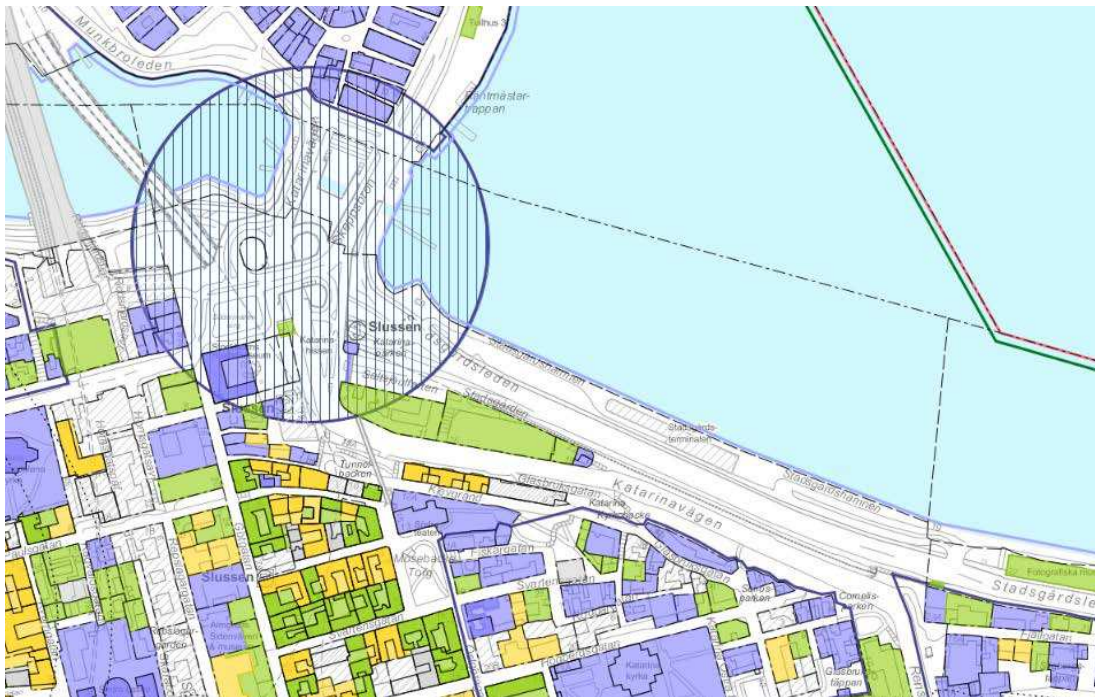
Detaljplaneområdet ligger inom det av Riksantikvarieämbetet definierade riksintresseområdet för kulturmiljö *Stockholms innerstad med Djurgården*, AB 115, och ligger även inom fornlämning RAÄ Stockholm 103 som utgör stadslager från olika perioder. Ett område kring Katarina kyrka på Katarinaberget är i översiktsplanen 2010-Promenadstaden utpekade som en värdekärna inom riksintresset.

Stockholms stadsmuseum har gjort en kulturhistorisk klassificering över stadens bebyggelse. Klassningen görs enligt en flergradig skala:

-  Fastigheter med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturmiljölagen. Byggnadsminnen samt kyrkobyggnader skyddade enligt kulturmiljölagen.
-  Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.
-  Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.
-  Fastighet med bebyggelse som ännu ej klassificerats eller obebyggd fastighet.

Ett cirkulärt område som omfattar nuvarande trafiklösning Slussen har stadsmuseet klassificerat som *kulturhistorisk helhetsmiljö* med synnerligen stort kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringar för byggnadsminne i kulturmiljölagen.

Tunnelbanesystemet, med dess perronger och gångsystem är ännu inte kulturhistoriskt klassificerat.



Figur 1. Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering inom och kring planområdet.

Bedömningar i denna PM är gjorda utifrån redovisade kunskaps- och utredningsunderlag. Framtagna underlag, i form av illustrationer över bussterminalens utvändiga anläggningar, har analyserats. Slutliga lösningar är inte detaljprojekterade i detta skede.

På initiativ av Stockholms stad har stadsmuseet tagit fram kulturhistoriskt kunskapsunderlag för 1935 års Slussen-anläggning. Staden har med bistånd av konsulter även tagits fram en kulturhistorisk analys samt en programhandling för Lokattens trappor, innehållande skadeanalys och åtgärdsförslag.

En åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse har tagits fram inom Slussen-projektet. Åtgärdsplanen är ett underlag till miljökonsekvensbeskrivningen (daterad 2011-12-21) för detaljplanen Slussen (DP 2005-08976) och ingår som bedömningsgrund.

Påverkan på befintliga kulturvärden har bedömts med utgångspunkt från riksintressebeskrivningens motivering och värdetext, stadsmuseets kulturhistoriska kunskapsunderlag och iakttagelser på respektive plats.

På uppdrag av Stockholms stad har Nyréns Arkitektkontor tagit fram handlingen *Bergsformationer på Södermalm, Stockholm – ett kunskapsunderlag om kulturmiljö och stadsbild* (2014-09-09). I kapitlet *Bergsformationernas kulturhistoriska värde* beskriver Nyréns att "Bergets mer otyglade urkraft får sitt utlopp t.ex. i de höga, framsprängda bergsskäringarna längs Katarinavägen, Stadsgården...". Vidare anges i kapitlet att "Det naturligt förekommande berget har en både natur- och nationalromantisk kvalitet, en lyrisk underton som erbjuder oss en naturliknande upplevelse i anslutning till stadslivet, ofta med utblick över staden."

Hänsyn har även tagits till Länsstyrelsens planeringsunderlag från 2004 – *Slussen. Riksintresse och modern trafiklösning. Faktablad 2004:01*. I faktabladet har länsstyrelsen preciserat hur riksintresset Stockholms innerstad tar sig till uttryck kring Slussen. I planeringsunderlaget lyfter länsstyrelsen fram aspekter i riksintresset som ska tas tillvara kopplade till *landskapsbilden, kommunikation och trafikanläggningen*.

Landskapsbilden

- **Förkastningsbranten** *I första hand den upplevda nivåskillnaden från Södra Bergen ner till kajplanet, själva synliga förkastningsbranten.*
- **Saltsjön – Mälaren** *Den synliga kontakten mellan de två vattenmassorna.*
- **Språnget över vattnet** *Vattenpassagen och kontakten mellan två landfästen av olika karaktär, men också tröskeln mellan Mälaren och Saltsjön och kontakten med vattnet.*
- **Utblickar och blickfång** *Utsikten från Hornsgatan, Södermalmstorg, Katarinavägen respektive Kornhamnstorg, Skeppsbron, Stadsgården samt omgivande höjdparter.*

Kommunikationen

- **Knutpunkt** *Funktionen som knutpunkt mellan båttrafik, vägtrafik och spårtrafik, med historiska lager.*
- **Sluss för sjöfart** *Slussfunktionen som möjliggjort båttrafik utan omlastning mellan Saltsjön och Mälaren.*
- **Hamnverksamhet** *Närvaron av hamnfunktioner vid Stadsgården och Skeppsbron.*
- **Gatumönster** *Södermalms anslutande gatumönster från 1600-talet, respektive Gamla stans front. Trafiken har alltid varit framträdande.*

Trafikanläggningen

- **Funktion** *Slussen-karusellens funktionalitet.*
- **Uttryck för teknik- och framtidstro** *Som typisk företeelse från sin tid, det tidstroga sammanhanget med KF-hus och Katarinahissen, manifesterat i trafikapparatens utpräglade gestalt.*

3 Bedömningsgrader

De kulturhistoriska bedömningarna som används i denna analys är:

Stora negativa konsekvenser uppstår när påverkan sker i kulturmiljö med höga bevarandevärden, vanligen riksintresse eller lokalt eller regionalt utpekade viktiga värden men stora värden kan också representeras av mycket värdefulla enskilda objekt eller byggnadsdelar som inte alltid kommit med i övergripande inventeringar. Om påverkan innebär att miljöns värdekärnor skadas eller får till följd att viktiga samband och strukturer går förlorade uppstår stor negativ konsekvens.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår när viktiga kulturmiljövärden påverkas i mindre grad än ovan. Kulturmiljö som fragmenteras så att dess helhet inte kan uppfattas. Strukturer och samband som försvagas och blir mindre tydliga. Enstaka kulturvärden, välbevarade, unika eller på annat sätt värdefulla i ett regionalt perspektiv går förlorade.

Små negativa konsekvenser uppstår när enstaka kulturmiljöobjekt av mindre betydelse påverkas eller tas bort. De enstaka objekten är inte betydelsebärande för kulturmiljöns

helhet eller är inte unika eller sällsynta av sin typ. Samband och strukturer kan även i framtiden uppfattas.

Inga konsekvenser, vare sig negativa eller positiva, förväntas på befintliga kulturmiljövärden.

Positiva konsekvenser uppstår när projektet bidrar till att tydliggöra och förstärka kulturmiljöns samband och strukturer.

I kulturmiljöer – områden eller enskilda objekt – med *hög känslighet för påverkan* ställs större krav på utförande, placering och anpassning till befintlig miljö vid förändring. Med en medveten planering kan tillägg eller ändringar i en miljö med hög känslighet ändå ge en positiv påverkan.

Å andra sidan kan ändringar i kulturmiljö med *låg känslighet* medföra negativ påverkan om ändringen utförs utan tillräcklig hänsyn och anpassning till befintliga värdebärande karaktärsdrag och definierade kulturvärden.

4 Nollalternativet

Enligt 6 kap, 12 § miljöbalken ska en MKB innehålla ”en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs”, det så kallade nollalternativet. Eftersom planområdet planeras att tas i anspråk för en verksamhet (t ex industriändamål eller parkeringsanläggning) som finns uppräknad i plan- och bygglagen 4 kap 34 §, så ska MKB:n, enligt 6 kap 7 § miljöbalken även innehålla ”en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd”. Nollalternativet innebär inte nödvändigtvis att allting förblir som i dagsläget, utan handlar om vilken utveckling som är trolig om den planerade detaljplanen inte blir av.

En sannolik utveckling om detaljplanen för bussterminalen vid Slussen inte blir av är att den tillfälliga bussterminalen på Stadsgårdsleden kvarstår under längre tid alternativt ersätts med en tillfällig bussterminal på ponton vid Stadsgårdsleden. Inom ramen för Slussens miljödom finns möjligheten att lägga den temporära bussterminalen på ponton om detta skulle behövas för logistiken vid färdigställandet av Slussen. Konsekvenser av nollalternativet är bland annat att Stadsgårdsleden inte kan överdäckas och att den nya Katarinaparken och de byggnader som planeras ovanpå överdäckningen inte kan färdigställas i enlighet med den lagakraftvunna detaljplanen för Slussen. Att behålla den provisoriska bussterminalen under en längre tid innebär också att återläggningen av Saltsjöbanans slutstation, vilken planeras inom berört område, försvaras eller försenas. Detta får i sin tur troligen till följd att Saltsjöbanan kommer att ha slutstation i Henriksdal med anslutningsbuss till Slussenområdet under längre tid. Slussen förblir en byggarbetsplats utan färdigställda ytor och stråk för rekreation och rörelse i och genom området under längre tid än om den planerade detaljplanen för en ny bussterminal vid Slussen genomförs.

Ovan beskrivna lösningar och dess konsekvenser är temporära. Hur lång tid som den tillfälliga bussterminalen kan ligga kvar på Stadsgårdskajen eller ponton är inte fastlagt. På längre sikt bedöms Slussen behöva färdigställas i enlighet med den lagakraftvunna

detaljplanen och det genomförandebeslut som Stockholms kommunfullmäktige fattat som anger att detaljplanen för Slussen ska genomföras. Det innebär att den samlade omstigningspunkten för bussar vid Slussen försvinner.

Ett möjligt scenario om verksamheten inte kommer till stånd, dvs ingen ny bussterminal anläggs inom Slussenområdet, är att bussarna sprids ut till olika platser, exempelvis befintligt gatunät vid Slussen. Inom Slussenområdet skulle vissa bussar kunna stanna vid gatan och därefter huvudsakligen vända exempelvis mot Katarinavägen eller vid Gamla stan och sedan köra tillbaka mot Nacka och Värmdö. Trafikförvaltningens kapacitetskrav kan inte uppnås vilket innebär att busstrafiken behöver dras ner med följd att en större andel resenärer får välja alternativa färdmedel. Syftet med den föreslagna detaljplanen kan således inte uppnås. Nollalternativet är inte en långsiktig hållbar lösning.

Om den planerade tunnelbanan till Nacka och bussterminalen i Nacka C är anlagda vid denna tidpunkt kommer belastningen på dessa troligen att öka markant. Om den föreslagna detaljplanen för bussterminalen vid Slussen inte genomförs är det också möjligt att Stockholms stad påbörjar en ny planprocess för någon av de alternativa lokaliseringar som studerats inom Slussenområdet. Dessa lösningar och deras konsekvenser finns översiktligt beskrivna i alternativredovisningen under alternativa lokaliseringar och beskrivs således inte närmare under nollalternativet. Det kan inte heller uteslutas att de regionala förutsättningar och överväganden som legat till grund för framtagandet av denna detaljplan skulle kunna revideras i nollalternativet, men dessa överväganden sker på en regional nivå och bedöms inte inom ramen för denna planprocess.

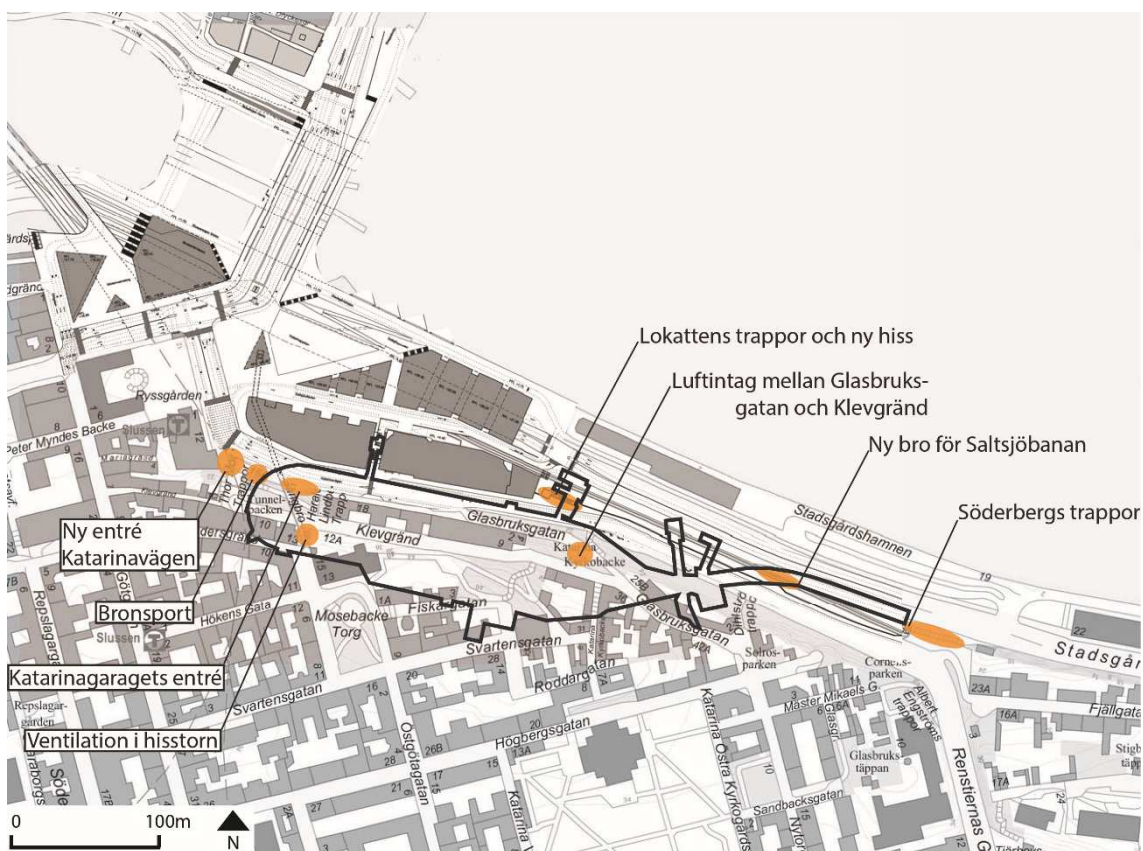
I sammanhanget ska nämnas att detta nollalternativ skiljer sig åt från det nollalternativ som presenterades i den tidigare detaljplanprocessen för bussterminalen. Tidigare bedömdes en sannolik utveckling vara att bussterminalen låg kvar i befintligt läge. Vid beskrivning av nollalternativet är det lämpligt att utgå från gällande planer och tillstånd. Då det numera finns en lagakraftvunnen detaljplan för Slussenområdet som anger annan markanvändning inom läget för befintlig bussterminal bedöms det inte längre sannolikt att bussterminalen kommer ligga kvar i befintligt läge varför nollalternativet bedöms vara ett annat.

Konsekvenser

En tillfällig bussterminal på Stadsgårdsleden eller på ponton med till- och frånfartsvägar från kaj kommer att ge en mindre god helhetsverkan i den komplexa kulturmiljön. Då terminalen förläggs på ponton minskar vattenspegeln och tar yta av Stadsgårdskajen. Vidare påverkas den riksintressanta fronten mot vattnet negativt. Busstrafiken till och från terminalen breder även ut sig över nya delar av Stadsgården i nära anslutning till nya Slussen och tyngdpunkten av trafiken förflyttas längre ut mot kajen. Den blir därmed exponerad mot större delar av omgivningen. Vyer från Saltsjön, Gamla stan och Skeppsbron påverkas till viss del då en mer exponerad busstrafik på Stadsgårdens västliga delar kan uppfattas som störande. Det gäller i hög grad även vid betraktande från den ombyggda Slussen och även ut från KF-huset och Glashuset. Dessa faktorer medför **stora negativa konsekvenser på riksintresset och ingående kulturvärden.**

Nollalternativet innebär att planerade sprängning i Katarinaberget och därtill anslutande byggarbeten kring Slussen och Stadsgården uteblir. Alternativet medför därmed även att planerade skyddsåtgärder på grund av vibrationer inte blir av. I förlängningen, som en kumulativ effekt, innebär uteblivna sprängningar och skyddsåtgärder att **inga konsekvenser på kulturvärden** uppstår i dessa delar av riksintresset för kulturmiljö.

Slutlig påverkan och konsekvenser på kulturvärden för alternativa lokaliseringar av bussförbindelser till Nacka och Värmdö, i jämförelse med bussterminal i Katarinaberget kan inte bedömas. För detta krävs noggranna analyser av varje hållplats med en samlad bedömning av den påverkan utökningar av dessa hållplatslokaliseringar medför.



Figur 2. Planområdet med särskild markering av de inslag i kulturmiljön som hanteras i denna PM.
Illustration: Tyréns.

5 Planerade åtgärder och konsekvenser

5.1 Ny bussterminal i Katarinaberget

Föreslagen åtgärd

Den planerade bussterminalen placeras i Katarinaberget. Berget som sprängs ut för att ge plats för terminalen ligger delvis under det befintliga Katarinagaraget. Terminalen redovisas i underlagsmaterialet med hållplatser för av- och påstigning samt ett antal tidregleringshållplatser. Från bussterminalen öppnas anslutande gångar till flera entréer i markplan och befintliga tunnelbaneperronger.

Konsekvenser

Bussterminalen i sig, som funktion och arkitektonisk utformning, är placerad inne i Katarinaberget och tillför inga kulturvärden till Slussen och den riksintressanta miljön. Terminalen kommer dock att ges en medveten gestaltning, med relevans för dess läge och funktion för att skapa en god miljö för resenärer. Man kan i sammanhanget göra en jämförelse med befintlig bussterminal, från 1971, på platsen för den stora hamnbangården i Slussen-anläggningens bottenplan. Där lades uppenbarligen inga resurser på arkitektonisk gestaltning eller konstnärlig utsmyckning vid tillskapandet. År 1987 gjordes dock en insats då nya bullerväggar i den ogästvänliga miljön försågs med utsmyckning – i form av neon, patinerad koppar, gjutet bly, svart granit och plexiglas – formgiven av konstnären Gun Gordillo.

Bussterminalens planerade placering i bergrummet och dess utförande ger där **inga konsekvenser på riksintresset och däri ingående befintliga kulturvärden**. Beskrivning av konsekvenser med anledning av anslutande tillfart, entréer och exteriöra tekniska installationer redovisas i kommande underkapitel.

5.2 Ny entré Katarinavägen

Föreslagen åtgärd

En ny entré till bussterminalen och den nya handelsplatsen föreslås i läget för den f.d. personalentrén, en mindre byggnad i betong som utgör en del av tunnelbanebyggnaden vid Södermalmstorg och är belägen intill bergsbranten vid Thor Modéens trappor. Förslaget innebär att befintlig byggnad, f.d. personalentrén rivs. Nedre delen av Thor Modéens trappor ändras och integreras i det nya entrépartiet.

Åtgärden utförs utanför planområdet men bedöms vara väsentlig att bedöma inom ramen för MKB för att ge en helhetsbild av konsekvenserna för kulturmiljön.



Figur 3. F.d. personalentrén till tunnelbanan. Uppgifter om den lägre tillbyggnaden till vänster saknas i stadsbyggnadsnämndens arkiv. Foto: Tyréns.

Bakgrund

Stadsavsnittet genomgick dramatiska förändringar när Katarinavägen sprängdes fram och senare när den underjordiska spårvägen till Slussen söderifrån anlades på 1930-talet. När tunnelbanestationen med stationshallen uppfördes på 1960-talet påverkades miljön ytterligare. Ungefär samtidigt tillkom Katarinagaraget med sina valvöppningar öster om Thor Modéens trappor. På 1990-talet när gällande detaljplan upprättades beskrivs miljön av stadsbyggnadskontoret som "sargad."

Förkastningsbranten har genom dessa infrastrukturprojekt som inneburit rivning av äldre bebyggelse delvis omformats och fått en ökad synlighet i stadsbilden vilket medfört att den idag är ett starkt karaktärsskapande element. Dess dramatiska verkan på platsen har förstärkts av höga terrassmurar. Omdaningen har också medfört att Mariagränd, som tillhör ett senmedeltida gatunät, idag är en återvändsgränd.

Tunnelbanehallen är ritad av arkitekterna Hans Borgström, Bengt Lindroos och Nils Arne Rosén 1961 och uppförd 1961-62. Den mindre byggnadskroppen rymde ursprungligen entrén till personallokaler och till lokal för tillvaratagna effekter. Ritningarna är signerade Bengt Lindroos. Byggnadsdelen gavs en avvikande utformning med fasader av betong och klinker till skillnad från huvudvolymens klinker och puts.

Bengt Lindroos var en av efterkrigstidens mest tongivande svenska arkitekter och tillsammans med Borgström ritade han under 1950-talets andra del Söderledskyrkan i Hökarängen. Något år efter tunnelbanestationen vid Slussen projekterade de det kanske mest kända verket; Kaknästornet. Duons kraftfulla arkitektur med renodlade geometriska former går igen även i tunnelbanehallen där rektangeln är ett bärande motiv.

Tunnelbanehallen var från början avsedd att kunna bli påbyggd och påbyggnadsplaner har funnits även senare. Gällande detaljplan medger en påbyggnad med hotell.

Tunnelbanebyggnaden och den mindre byggnadskroppen med f d personalentrén har båda genomgått exteriöra ändringar sedan uppförandet. Entrépartier har bytts och tunnelbanehallens fasader har målats om på ett ovarsamt sätt. Byggnaden förefaller, delvis genom det bristfälliga underhållet, utvändigt sett som ett provisorium medan interiören har en mer beständig och omhändertagen gestaltning. Invändigt finns ett tydligt släktskap med såväl gröna linjens kakelklädda stationer och röda linjens mer rustika karaktär med material som betong och klinker och dess generellt dovre färgskala. Kulturvärdena i de interiöra delarna bedöms vara högre än exteriörens värden.

Konsekvenser

En entré i läget för den f d personalentrén skulle innebära rivning av en del av tunnelbanebyggnaden. Arkitektoniskt försvinner den minst förändrade byggnadsvolymen av tunnelbanebyggnaden och ersätts av den nya stenkädda entrébyggnaden och trappan. Rivning av f d personalentrén, d v s hela den mindre volymen av den sammansatta tunnelbanebyggnaden, innebär att delar av byggnadens ursprungliga funktion försvinner. Varken den f d personalentrén eller stationshallen är kulturhistoriskt klassificerad. Lindroos m fl tunnelbanebyggnad med f d personalentrén är ett tidstypiskt modernistiskt verk. Funktionen personallokaler är i sammanhanget underordnad och sekundär i förhållande till funktionen tunnelbanehall. En rivning av entrén medför **måttlig negativ påverkan** på byggnaden som helhet. Dess kulturhistoriska betydelse i ett regionalt eller nationellt sammanhang är svår att uppskatta. Någon fullödig sammanställning med samlad bedömning av modernismens funktionsbyggnader kopplade till kommunikation finns inte tillgänglig.

Den nya entrén föreslås bli integrerad i en ny byggnad/stödmurskonstruktion som sträcker sig mot öster och utgör en ny nedre del av Thor Modéens trappor. Redan 1961 fanns planer på en trappa upp till tunnelbyggnadens tak men dessa planer realiserades inte. Med den nya trappan upprättas en ny förbindelse mellan Katarinavägen och Mariagränd. Att bygga vidare på 1960-talets vision, att koppla ihop de olika delarna och nivåerna utmed bergsformationen, bedöms vara **positivt för kulturvärden** och kan till viss del uppväga den negativa påverkan som rivningen innebär.



Figur 4. Katarinavägen söderut mot befintligt Katarinagarage. F d personalentrén är från denna vy dold bakom den affischbeklädda, långsträckt byggnad som rymmer passage under Katarinavägen till den numera stängda Slussen-gallerian. Foto: LINK Arkitektur.

Förkastningsbranterna på norra Södermalm tillhör de viktigaste grundförutsättningarna i Stockholms topografi och har haft stor betydelse för stadens utbyggnad och stadsbild. Man kan i sammanhanget även referera till "bergets otyglade urkraft" med en "lyrisk underton", som Nyréns framhåller i dokumentationen av Södermalms bergsformationer.

Den nya konstruktionen bygger för nedre delen av den frilagda förkastningsbranten men föreslås få fasader av grovt bearbetad granit med jämna fogar, likt de murar som omger Katarinagaragets valv. Detta utförande har valts för att harmoniera med branten och reducera påverkan av att förkastningsbranten byggs för.

Åtgärder som reducerar bergets synlighet påverkar kulturmiljön. Läsbarheten av de topografiska förutsättningarna minskar. I detta fall bedöms **påverkan bli liten och de negativa konsekvenserna på kulturvärden bli små** då den mildras av föreslagen utformning med granitmurar. Detta grepp gör att den tillkommande volymen, som ges liknande materiella utförande som Katarinagaragets entré, på avstånd läses ihop med befintlig bergssida.



Figur 5. Illustration över föreslagen ny entré vid Katarinavägen och nya bronsporten samt nya trappor i anslutning till Thor Modéens trappor. Jämför med dagens situation, på föregående figur. Illustration: LINK Arkitektur.

Återupprättandet av Mariagränds förbindelse med Katarinavägen underlättar kopplingen till och kommunikationen med Södermalms mer höglänta delar vilket bedöms innebära **positiva konsekvenser för kulturvärden**. Förbindelsen medför att det blir betydligt lättare än idag att komma i kontakt med den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen som omger Mariagränd i dess sträckning mot Götgatan. Sammantaget bedöms åtgärden medföra såväl **små negativa** som **positiva konsekvenser** på kulturvärden.

5.3 Katarinagaragets entré

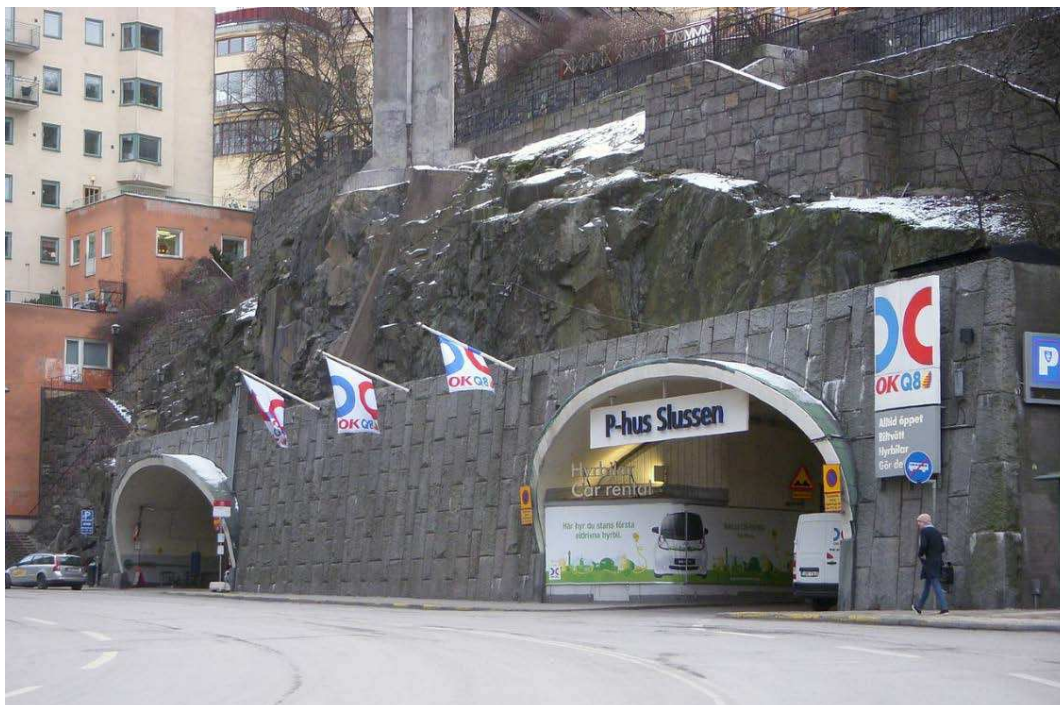
Föreslagen åtgärd

Katarinagaragets entré ändras genom att ventilationsgaller tillkommer. Ventilationsgaller monteras ovanpå och i västra sidan (gaveln) av Katarinagaragets granitportik. För att anordna installationerna demonteras och återmonteras granitfronten med dess öppningar.

Utrymmet innanför granittäckningen är delvis ihåligt och innehåller teknikutrymmen. I samband med åtgärderna demonteras hela granitfronten för att utrymmet bakom ska anpassas till ändrad funktion. Entrépartiet återställs och nya byggnadsdelar blir inte synliga. Den östra infarten fortsätter vara in- och utfart till Katarinagaraget. Planen redovisar ingen ny funktion för den västra infarten, men öppningen med den karaktäristiska rundade svagt utskjutande omfattningen och dess kopparavtäckning återställs till ursprungligt utförande efter ombyggnaderna.

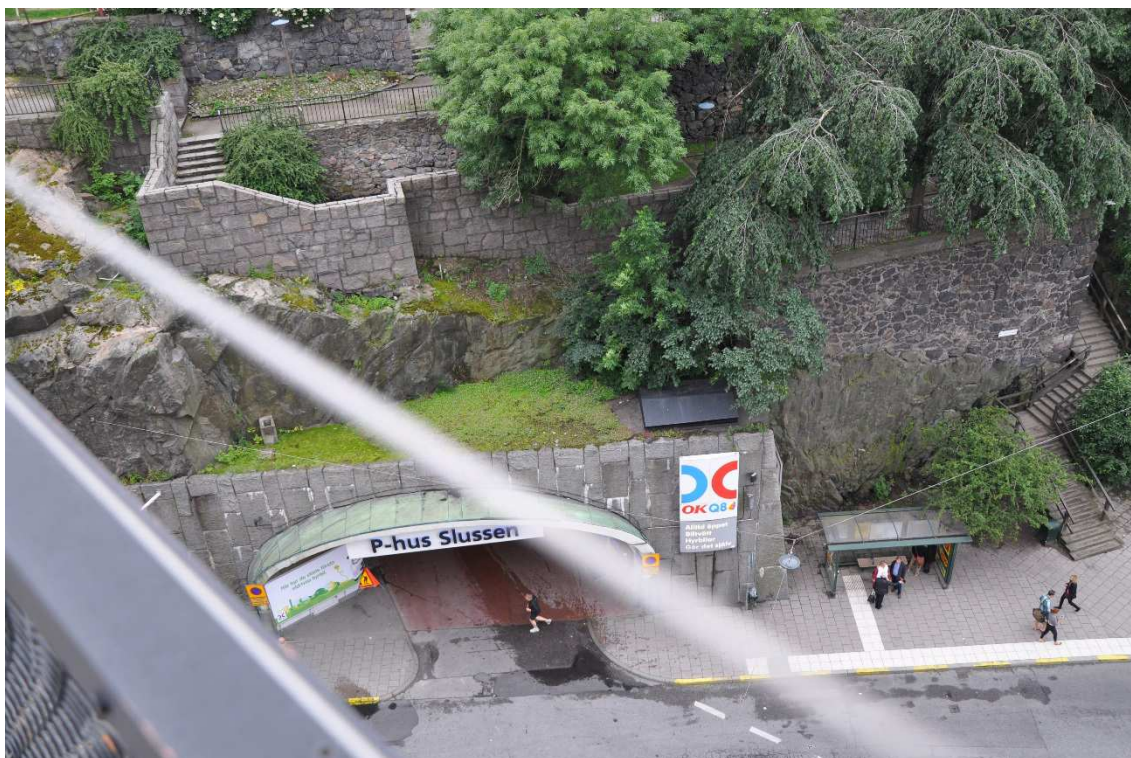
Bakgrund

Katarinagaraget består av tre plan mellan Katarinavägen och Björns trädgård och byggdes på 1950-talet som ett atombombsskyddsrum för 20 000 människor. Sedan 1957 används det som garage. Vid öppnandet var det Europas största garage. In- och utfarten vid Katarinavägen har en karaktärsfull utformning med en omsorgsfullt bearbetad granitmur och två kopparskodda välvda öppningar av betong.



Figur 6. Katarinagaragets entréer och stenklädda frontparti. Foto Wikipedia. (https://sv.wikipedia.org/wiki/Katarinabergets_skyddsrum#/media/File:Katarinabergets_skyddsrum_2012a.jpg).

På murverkets ovansida, i ungefärligt läge för nytt ventilationsgaller, finns redan schakt täckta med plåtluckor.



Figur 7. Gräsyta och plåttäckta schakt på ovansidan av Katarinagaragets stenklädda frontparti. Till höger i bild syns nedre delar av Thor Modéens trappor. Den planerade bronsporten som redovisas senare i denna handling anordnas i bergsytan bakom busskuren Foto: LINK Arkitektur

Konsekvenser

Demontering och återmontering med integrerade ventilationsgaller medför stor påverkan på befintlig konstruktion i sten och koppar. Byggnadstekniskt och arkitektoniskt kommer entrén till bussterminalen att återställas till befintligt utförande.

Det befintliga entrépartiet är bevarat i ursprungligt skick, men är av sådan byggnadsteknisk art att en varsam demontering och noggrann återställning till befintlig utformning är möjlig. Därför blir påverkan stor, men åtgärderna bedöms medföra **små negativa konsekvenser på kulturvärden**.

5.4 Ny bro för Saltsjöbanan och bussramp

Föreslagen åtgärd

Bussar på väg in och ut ur terminalen kommer liksom idag att korsa östergående trafik på Stadsgårdsleden. Bussarna kommer dessutom att korsa Saltsjöbanans spår via en tvåfilig ramp under järnvägen för vidare passage till och från terminalen i Katarinaberget. En ny tågbro behöver av den anledningen byggas. Rampen ska omges av säkerhetsanordningar i form av räcken eller murar i marknivå.

Flera alternativ på material och utförande för tågbron har presenterats i underlagsmaterialet. De tre huvudalternativen är benämnda:

- Stålbros
- Betongbros
- Fackverksbros

Stålbros är utformad som ett tråg med höga sidobarriärer som döljer brantens nedre delar.

Betongbros har mer karaktär av ett betongdäck med stödmurar än en bro. Den stödmur som är placerad invid branten är emellertid hög. Fördelen med detta sätt att bygga är att murarna kan utformas på ett sådant sätt att de från norr läses ihop med branten, något som särskilt mildrar den visuella påverkan när branten och södersiluetten betraktas från Strömmen, Skepps- och Kastellholmen etc.

Fackverksbros är genomskinlig och brotypen som sådan har en karaktär som stämmer med det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets hamn- och spårvägsmiljö.



Figur 8. Illustration som schematiskt visar ny tågbro (här utformad som fackverksbro) invid förkastningsbranten, betraktad mot sydost från gatunivå. Illustration: LINK Arkitektur.

Bakgrund

Stadsmiljön utmed Stadsgården domineras idag av den långa vertikala bergsskärningen som uppfattas som ett av de viktigaste karaktärsdragen i det öppna stadsrummet kring Strömmen. Bergskärningens dramatiska verkan är ett resultat av anläggandet av Saltsjöbanan på 1890-talet och framdragandet av Katarinavägen 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. Genom rivningar av hamnanknuten bebyggelse – *Maggan* ett stort magasin med sju våningsplan från 1873, nära nuvarande Slussen samt *Lilla tullhuset* från 1889 – och anläggandet av den breda Stadsgårdsleden förändrades områdets karaktär ytterligare under 1900-talets senare del. Därefter har Birkaterminalen tillkommit vilket i någon mån påverkar den frilagda förkastningsbrantens synlighet från Strömmen. Kvar av den äldre bebyggelsen på Stadsgården finns endast *Stora tullhuset* från 1910, som ritades av Ferdinand Boberg. Det byggdes på 1912 och ytterligare en gång, omkring 1930. Sedan 2010 rymmer byggnaden *Fotografiska*, med utställnings- och undervisningslokaler samt restaurang.



Figur 9. Illustration som visar ny in- och utfartsramp och ny tågbro (här utformad som fackverksbro) betraktat från cykelbanan vid Stora tullhusets/Fotografiskas västra del. Illustration: LINK Arkitektur.



Figur 10. Foto som visar dagens situation från ovanstående vy. Foto: LINK Arkitektur.

Konsekvenser

Trots att miljön präglas av relativt sentida åtgärder och delvis består av betongkonstruktioner är förkastningsbranten ett väsentligt inslag i centrala Stockholms kulturmiljö. Oavsett materialsammansättning och utformning kommer en ny bro att bli ett nytt visuellt inslag i Stadsgården, som jämte Skeppsbron är Stockholms äldsta hamn.

Från Katarinavägen kommer nerfartsrampen och bron att ha mindre visuell påverkan, delvis eftersom vyn ut över vattnet är den mest angelägna från denna höglänta del av staden. Tydligast kommer förändringen att märkas i vyn västerut från Söderbergs trappor invid Stadsgårdshissen, som har samma betraktelseriktning som rampen och tågbron.

Vid betraktelse från Fotografiska i öster och fram mot rampen och bron kommer miljön att påverkas, eftersom trafikfunktionen blir mer påtaglig när ytterligare anläggningar, installationer och en ny nivå tillkommer. Kulturmiljön i denna del av Stadsgårdsleden är starkt präglad av det senaste århundradets bebyggelseförändring och befintlig trafiklösning. Rivningen av äldre bebyggelse utmed och invid förkastningsbranten och tillkomsten av den dominerande, långsträckta Birkaterminalen har medfört att förkastningsbranten tydligare exponerats. Den har samtidigt delvis kommit att döljas av panel, gallerskärmar och tak utmed Saltsjöbanans före detta perrong.

Förslaget innebär en förändring av Stadsgårdens landskapsbild, genom att bussramp och tågbron med deras tillhörande anläggningar blir synliga från öster och från Katarinaberget samt att en underjordisk nivå tillkommer. Att även denna underjordiska

nivå nyttjas för trafik innebär att upplevelsen av platsen som trafikdominerad ytterligare förstärks.

Ur kulturmiljösynpunkt bedöms betongbron och fackverksbron medföra liten negativ påverkan på kulturmiljön medan stålbrons påverkan bedöms bli något större. Betongbron blir mer osynlig från vattnet men kräver detaljutförande i materialitet, avtäckningar, räcken och anslutningar mot vägkonstruktioner. Sammantaget bedöms bussrampen och en ny tågbro i betong- eller fackverkskonstruktion att föredra ur kulturvärdehänseende. Båda konstruktionerna bedöms medföra *liten negativ påverkan* på ett redan trafikdominerat landskap. Denna påverkan ger upphov till ***små negativa konsekvenser*** på kulturvärden.

5.5 Luftintag i stenvmur öster om Sjöfartshotellet (Scandic)

Föreslagen åtgärd

I den långsträckt granitmuren som möter parkytan nedanför Klevgränd och ovanför Glasbruksgatan planeras omfattande kanalisation för luftintag till bussterminalen anordnas. Enligt förslaget skall murens vertikala yta öppnas upp och slitsförsedda galler inordnas i granitmuren.

Bakgrund

Två trappor leder ned från Klevgränd till Glasbruksgatan. Trapporna är viktiga kommunikationsstråk för gående mellan Katarinabergets olika höjdlägen. De är utförda med hög hantverksmässig kvalitet i material, form och utförande. Trapporna omges av kraftiga terrassmurar i granit från början av 1900-talet. Murarna och terrasserna sträcker sig i väster till Sjöfartshotellet från 1960-talet. På avsatsen mellan gatorna finns en mindre park.



Figur 11. Befintlig gångväg, planteringar och stödmurar mellan Klevgränd och Glasbruksgatan. Foto: Tyréns.



Figur 12. Illustration av stödmuren nedanför Klevgränd efter montering av ventilationsgaller. Illustration: LINK Arkitektur.

Konsekvenser

Luftintagen kommer att omfattas med granitskivor i murens kulör och struktur. Åtgärden medför därmed **små negativa konsekvenser på befintliga kulturvärden**. De befintliga murarna är utförda med hög hantverksmässig kvalitet i material, form och utförande. Företrädesvis bevaras befintligt smidesstaket som fallskydd.

5.6 Bronsport - utrymningsdörr vid Thor Modéens trappor

Föreslagen åtgärd

Mellan Kataringaragets front och nytt trapplopp vid Thor Modéens trappor görs en håltagning i berget för en ny utrymningsdörr. Dörrpartiet utformas som en slät dubbelport i brons.

Åtgärden utförs utanför planområdet men bedöms vara väsentlig att bedöma inom ramen för MKB för att ge en helhetsbild av konsekvenserna för kulturmiljön.



Figur 13. Illustration med föreslagen utrymningsdörr (bronsport) i utrymme mellan den stenklädda entrén till Katarinagaraget och Thor Modéens trappor. Dagens situation redovisas i figur 7. Illustration: LINK Arkitektur.

Bakgrund

Bergväggen har kommit att exponeras mot omgivningen genom de infrastrukturprojekt som genomförts under 1900-talet. Idag döljs denna del av berget till viss del av en busskur.

Konsekvenser

Platsens omgestaltning – rivningen av befintlig busskur, f d personalentrén och ny entré till bussterminalen i anslutning till av Thor Modéens trappor medför stor förändring mot dagens situation och en ökad rörelse i området. Eftersom biltrafik till och från garaget

koncentreras till den östra porten blir platsbildningen mer publik. Portens placering i berget blir även mer synlig i fonden av Katarinavägen. En större del av bergsslutningen och stödmur kommer att bli mer exponerade än i dag vilket möjligen medför att fokus förflyttas från det aktuella partiet med den patinerade bronsporten i planerat utförande. Det föreslagna materialvalet och portens återhållna utförande bedöms samspela väl med bergspartiet och den närmaste omgivningens gestaltning. Bronsporten bedöms därmed medföra liten påverkan med *små negativa konsekvenser på kulturvärden*.

5.7 Ventilation i hisstorn

Föreslagen åtgärd

Hisstornet invid gången mellan Katarinahissen och Mosebacke görs om för att kunna inrymma ventilationsschakt, med flera funktioner, och får en förändrad huv.



Figur 14. Till vänster foto av befintligt hisstorn (foto Tyréns) och till höger illustration efter ombyggnad. Illustration: LINK Arkitektur.

Bakgrund

Hisstornet tillkom i samband med bygget av skyddsrum och garage. Trots att det är en solitär som sticker upp i anslutning till bergslutningens grönstruktur är den relativt osynlig i stadsbilden. Särskilt under växtsäsong, då den i det närmste är helt dold i lövverk.

Konsekvenser

Att återanvända befintliga teknikinstitutioner innebär att betydelsebärande delar kan bevaras vilket är positivt för kulturvärden och medför en teknikhistorisk förståelse av anläggningen.

Den nya huvan ska ges en diskret form och färgsättning, anpassad till kringliggande bebyggelse och den delvis frilagda förkastningsbranten. Ändringen bedöms därför som mest medföra ***små negativa konsekvenser på kulturvärden.***

5.8 Lokattens trappor och ny hiss med gång mot Strömmen

Föreslagen åtgärd

Lokattens trappor går från Katarinavägen ned till Saltsjöbanans tidigare ändhållplats.

Man planerar att åter iståndsätta Lokattens trappor. De ska ansluta mot en nordlig entré till bussterminalen. Därmed skapas en tillgänglighetsanpassad entré till bussterminalen vid Lokattens trappor, tillgänglig både från Katarinavägen via trapporna och från en ny hiss i utrymmet mellan paviljongen och Sjömansinstitutet. Där hissen och Lokattens trappor ansluter mot Stadsgården anläggs en passage mot Stadsgårdsleden via en tunnel under Saltsjöbanans spår. Tunneln ska kunna användas både som entré från det i Slussen-ombyggnaden omgjorda området invid Stadsgården och för nödutrymning från terminalen.

I entréplanet i Lokattens trappor kommer bland annat befintliga betongväggar delvis rivas och avväxlas för att göra plats för den nya entrén och utrymningsväg till den nya bussterminalen. Nya tunnlar in till bussterminalen kommer att sprängas direkt i anslutning till Lokattens trappor. Tegelpelare/valvbåge måste avväxlas för att skapa den nya gångvägen under Saltsjöbanans spår.

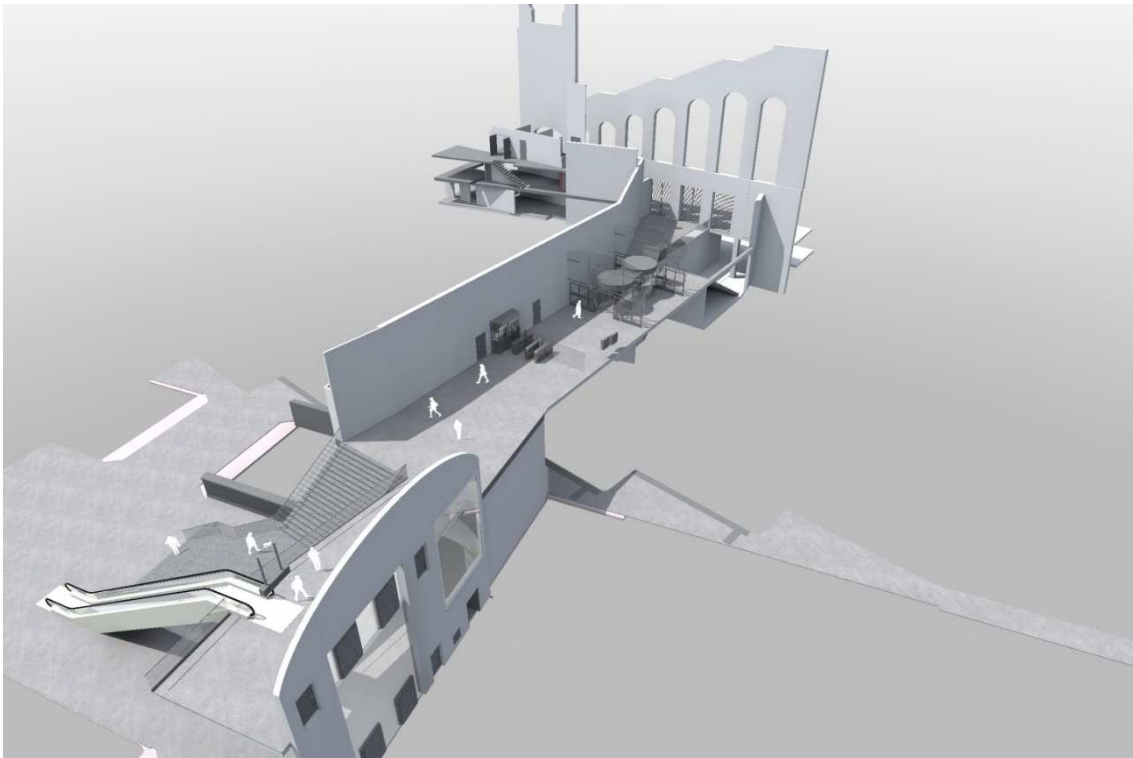
Åtgärden utförs delvis utanför planområdet men bedöms i sin helhet vara väsentlig att bedöma inom ramen för MKB för att ge en helhetsbild av konsekvenserna för kulturmiljön.

Bakgrund

Den byggnad som är känd som Sjömansinstitutets hus, fastighet Tranbodarne 13, med adress Katarinavägen 19 och Stadsgården 22 ritades av "teaterarkitekten" Axel Anderberg. Byggnaden som stod färdig 1914 var ursprungligen Saltsjöbanans slutstation och innehöll även kontor för järnvägsbolaget. Vid den nyanlagda Katarinavägen uppfördes en paviljong och Lokattens trappor gjorde det möjligt att gå från Katarinavägen ned till Saltsjöbanan. Stationen lades ned 1936, då Saltsjöbanan förlängdes till Slussen.

Anläggningen är blåklassad av stadsmuseet och har dokumenterat stora kulturvärden som det är av stor vikt att bevara. Byggnadsverket har dock slitits under sina dryga 100 år. Slitaget har övergått i förfall efter att trapporna varit utan funktion i flera decennier. Det har konstaterats att det finns allvarliga skador på trapploppets betongstomme. Stora partier av teglet har vittrat och gått förlorat. En del skador är även orsakade av vandalism. Trappstegen och socklar i natursten bedöms överlag vara i bra skick.

För att åter ta Lokattens trappor i bruk krävs omfattande men varsam renovering. Ett program har tagits fram för ombyggnaden och renoveringen. I detaljplanen införs en skyddsbestämmelse som ska säkerställa att kulturvärden inte påverkas i högre grad än nödvändigt.



Figur 15. Utgång Lokattens trappor, sprängskiss. Illustration: LINK Arkitektur.

Konsekvenser

Trapporna utmed Katarinabergets branter utgör var för sig och tillsammans med anslutande väg- och gångsystem betydande delar av riksintresset för kulturmiljö. Trapporna ingår i ett kulturhistoriskt intressant kommunikationssystem under utveckling. Tillsammans med bland annat Sjömansinstitutet ingår Lokattens trappor i den sammansatta bebyggelsemiljön från tidigt 1900-tal kring Saltsjöbanans ändhållplats och som exponeras mot vattenrummet. Trapporna har länge varit utan funktion. Tillsammans med ett eftersatt underhåll äventyrar det inte bara trappornas fortsatta kulturhistoriska värde utan hela dess existens. Det framtagna programmet avser att både åtgärder för att anpassa byggnadsverket till den ändrade funktionen och att iståndsätta det i dess forna glans.

Att den monumentala trappan restaureras och enligt planens ombyggnader återfår en central funktion i kommunikationssystemet bedöms därmed som mycket positivt, såväl ur ett lokalt som regionalt och nationellt perspektiv. Ur ett kulturmiljöperspektiv förutsätts att:

- Hissen ryms i befintligt utrymme.
- Ändrade och tillkommande konstruktioner och byggnadsdelar anpassas till befintliga delar i sten, tegel, betong och smide.
- Inga irreversibla ingrepp görs i paviljongens eller Sjömansinstitutets ursprungliga murverk.

-Att anslutningen mot Katarinavägen, i öppningen mellan byggnaderna, får ett återhållet uttryck.

Den glasade konstruktionen ger även fortsatt möjlighet att blicka ut norrut över staden i öppningen mellan paviljongen och Sjömansinstitutet.

Åtgärderna som planeras är mycket omfattande. Att åter iståndsätta trappan enligt framtaget program och att installera hiss i paviljongen medför avsevärda förbättringar kring riksintressets aspekter kring kommunikation och vyn mot vattnet. Föreslagna renoverings- och ombyggnadsåtgärder innebär stor påverkan på konstruktionen, men bedöms sammantaget medföra **positiva konsekvenser på kulturvärden**.



Figur 16. Vy från Strömmen med ny hiss illustrerad. Illustration: LINK Arkitektur.

5.9 Ventilationsschakt i berget i anslutning till perrongtak

Föreslagen åtgärd

Vid den ursprungliga, sedan länge nedlagda, saltsjöbanestationen finns perrong och skärmtak bevarade. Ovanför perrongskärmtaketets östra ände vilar delar av Katarinavägen på ett kraftigt valv i natursten och betong. Ett nytt ventilationsschakt från bussterminalen föreslås mynna ut i valvöppningens nedre del och upp genom en öppning i perrongtaket. Schaktet från terminalen sluts mot perrongen jäms med bergskärningen, och ansluts till ett horisontellt galler i perrongtaket.

Perrongtaket har statusbesiktats. Enligt förslaget rivs det sekundära skyddsgallret i samband med att skärmtaket renoveras och perrongen återfår en funktion som mötesplats.

Åtgärden utförs delvis utanför planområdet men påverkan bedöms vara väsentlig att bedöma inom ramen för MKB för att ge en helhetsbild av konsekvenserna för kulturmiljön.

Bakgrund

Sedan Saltsjöbanans slutstation flyttades in till Slussen 1936 har perrongtaket inte någon egentlig funktion. Stationens perrong, skärmtak, biljettlucka, trappor och paviljongen finns dock fortfarande kvar, i det närmaste intakta, men är delvis märkta av en lång period av eftersatt underhåll.

Valvet där ventilation till bussterminalen ska anslutas är uppbyggt av betong och har en stickbågeformad framkant av natursten.



Figur 17. Foto som visar förlastningsbrant med stödmur och valv, skärmtak och Lokattens trappor samt del av byggnaden inom fastigheten Tranbodarne 13. Foto Tyréns

Konsekvenser

Perrongtaket har stora renoveringsbehov. Att perrongen, tillsammans med Lokattens trappor, återställs och sedan får en relevant funktion som mötesplats i anslutning till Slussen bedöms som mycket positivt. Schakt och ventilationsgaller i det flacka perrongtaket bedöms inte påverka upplevelsen av konstruktionens ursprungliga utförande i någon nämnbar omfattning. Åtgärden bedöms därför som mest medföra **små negativa konsekvenser på kulturvärden**.

Den angivna graden av konsekvenser på kulturmiljö och stadsbild förutsätter i detta fall att anslutande detaljer inte blir påtagliga arkitektoniska tillägg. Tillägg ska underordna sig förkastningsbrantens och stödmurars granitstrukturer och prägel. Främmande materialsammansättning och ovarsam utformning kan vanställa den riksintressanta förkastningsbranten och förvanska det befintliga perrongtaket.

5.10 Söderbergs trappor

Föreslagen åtgärd

I planbeskrivningen förs ett resonemang om framtiden för Söderbergs trappor, som formellt ligger utanför planområdet. Trapporna stängs enligt planen för att signalregleringen och övergångstället Stadsgårdsleden tas bort.

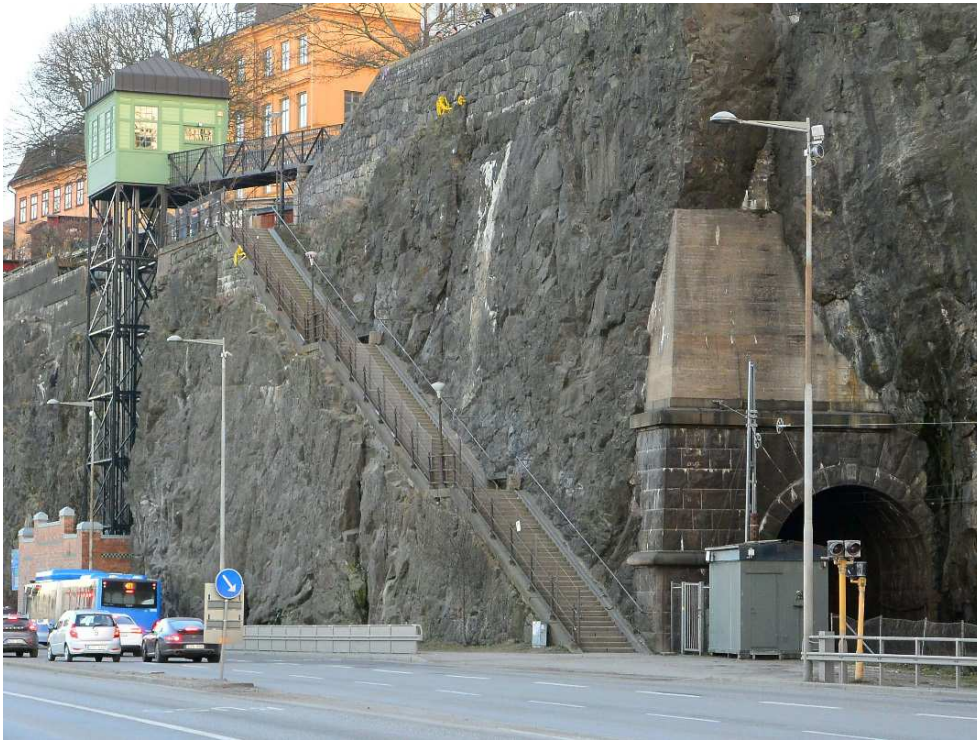
Åtgärden utförs utanför planområdet men bedöms vara väsentlig att bedöma inom ramen för MKB för att ge en helhetsbild av konsekvenserna för kulturmiljön.

Bakgrund

I mötet mellan Renstiernas gata och Katarinavägen står den sedan länge nedlagda Stadsgårdshissen. Intill denna ger Söderbergs trappor möjlighet att röra sig mellan Katarinaberget och Stadsgården. Både hissen och trappan byggdes i början av 1900-talet då utbyggnaden av Stadsgårdskajen och framdragningen av Katarinavägen innebar stora förändringar på denna del av Södermalm.

Konsekvenser

Söderbergs trappor är, precis som Lokattens trappor, ett av få bevarade exempel på trappor mellan Saltsjön och Katarinaberget/Stigberget. En avstängning av trappan ger stor påverkan med **måttliga negativa konsekvenser på kulturvärden** som sammantaget skulle kunna sägas reducera de positiva konsekvenserna som uppnås när Lokattens trappor åter öppnas.



Figur 18. Söderbergs trappor och Stadsgårdshissen idag. Foto https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/77/S%C3%B6derbergs_trappor01.jpg

5.11 Anslutning mot tunnelbana

Stockholms tunnelbanesystem, med dess arkitektur och konstnärliga utsmyckningar i anslutning till entréer, perronger och gångsystem är ännu inte kulturhistoriskt klassificerat. För all bebyggelse gäller dock de generella hänsynsparagraferna i Plan- och bygglagen (2010:900) (PBL), kapitel 8 §14 (anpassat underhåll) och §17 (varsamhetskrav vid ändring). Slussens tunnelbana har variation i gestaltning av ytskikt och arkitektoniska element och här finns verk i mycket varierade utföranden, kompositioner och material från olika perioder av Birger Forsberg, Bernt Rafael Sundberg och Harald Lyth.

Därför är det angeläget att bussterminalen och dess gångsystem ges medvetna gestaltningar och anslutningar mot tunnelbanan så att det inte medför negativ påverkan på konstverk och karaktärsskapande byggnadsdelar.

6 Samlad bedömning

Riksantikvarieämbetet, länsstyrelsen och Stockholms stadsmuseum har definierat och klassificerat kulturvärden i det för kulturmiljövården riksintressanta området. En bussterminal är en utrymmeskrävande konstruktion. Den bedöms inte tillföra några kulturvärden till den historiskt komplexa, sammansatta stadsmiljön vid denna knutpunkt – som ligger i direkt anslutning till de i riksintresset, ur flera aspekter, särskilt värdefulla komponenterna *Slussen*, *Saltsjön*, *Stadsgården* och *Södermalm*. Att terminalen förläggs under Katarinavägen eller inuti Katarinaberget är därmed positivt ur kulturmiljöhänseende i stort och för riksintresset.

Nya eller ändrade exteriört synliga delar utgörs uteslutande av konstruktioner för kommunikation och ventilation. Bland tillskotten märks främst ny in- och utfart från Stadsgårdsleden inklusive en bro för Saltsjöbanan och den nya Entré Katarinavägen, på platsen för före detta personalentrén, i anslutning till tunnelbaneentrén vid Ryssgården samt ny ventilation i förkastningsbranten. Vid förändringar ska nya delar inordnas och samverka med ombyggnaden av Slussen, äldre bebyggelse med särskilda kulturvärden och den i många avseenden centrala förkastningsbranten i den riksintressanta kulturmiljön.

Utförande och materialsammansättningar på nya konstruktioner samt återställning av demonterade delar kring Katarinagaraget avgör slutlig påverkan på befintliga kulturvärden. Det gäller främst tågbron invid den riksintressanta förkastningsbranten på Stadsgården där en bro i betong eller fackverkskonstruktion bedöms innebära små negativa konsekvenser på ett redan trafikdominerat landskap. Det gäller även ny ventilation och anslutningar mot, och samspel med, befintliga byggnader och detaljer som tunnelbanans entréer, gångar och perronger. Detaljplanen säkerställer att slutligt utförande håller hög kvalitet anpassat efter kulturmiljöns särskilda kulturvärden.

En istandsättning av Lokattens trappor bedöms medföra positiva konsekvenser på nationella, regionala och lokala kulturvärden medan en föreslagen stängning av Söderbergs trappor ger måttliga negativa konsekvenser för dessa värden.

	Stora negativa	Måttliga negativa	Små negativa	Inga	Positiva
Ny entré Katarinavägen			X		X
Katarinagaragets entré			X		
Ny bro för Saltsjöbanan och bussramp			X		
Luftintag i stenmur			X		
Bronsport vid Thor Modéens trappor			X		
Ventilation i hisstorn			X		
Lokattens trappor och ny hiss					X
Ventilation i berg och perrongtak			X		
Söderbergs trappor		X			
Anslutning till tunnelbana (bedöms ej)					

7 Referenser

Alla tiders Stockholm. Riksintressen för kulturmiljövården. Monografier utgivna av Stockholms stad 246. Stockholmia förlag. 2014. ISBN 978-91-7031-272-4.

Bergsformationer på Södermalm, Stockholm – ett kunskapsunderlag om kulturmiljö och stadsbild. Nilsson, U., Frank, A. Nyréns Arkitektkontor. Stockholms stad. 2014-09-09.

Byggnadsinventering med kulturhistorisk klassificering, 2009. Stockholms stadsmuseum.

Konsekvensanalys för landskapsbilden vid utbyggnad av bussterminal i förnyelse av Slussen. White Arkitekter AB, 2011-11-22.

Lokattens trappor. Saltsjöbanans f d ändstation. Konditionsbedömning stomme samt åtgärdsförslag med övergripande kalkyl. MT Restaurering Sten & murverkskonsult AB, 2011-09-15.

Lokattens trappor - Trappbyggnad vid Saltsjöbanans f d station vid Stadsgården. Bebyggelsehistorisk inventering. Stadsmuseet rapporterar 88. Henriksson, M. gm Wenanders Byrå, Stockholms stadsmuseum. Stockholms stad. ISBN 978-91-87287-60-2.

Programhandling Lokattens trappor - PM Renovering av Lokatten. WSP/Stockholms stad, 2015-11-18 C4-PM-802-0101.

Projekt Slussen. Åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturbyggnader. Tyréns AB 2011-12-21.

Riksintressen, Stockholms län, Riksantikvarieämbetet 1997-08-18 Revidering 2002 av AB 121. AB 62 har ej strukits enligt Lst 2010. Revidering av (AB114) 2014-03-31, Dokument uppdaterat 2014-04-04.

Slussen – 1935 års anläggning. Byggnadshistorisk rapport 2005:3. Lorentzi, M., Olgarsson, P., Fredriksson, G. Stockholms stadsmuseum. ISBN 91-85233-37-4.

Slussen. Miljökonsekvensbeskrivning ombyggnad av Slussen och ny reglering av Mälaren 2011-12-21

Slussen. Riksintresse och modern trafiklösning. Faktablad 2004:01. Länsstyrelsen i Stockholms län.

Tyréns AB

118 86 Stockholm
Besök: Peter Myndes Backe 16
118 86 Stockholm

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte: Stockholm