

Handläggare
Exploateringskontoret
Pia Ström Sjöberg
Stora Projekt
08-508 264 84**Till**
Exploateringsnämnden
2017-03-09**Stadsbyggnadskontoret**
Fredrik Meurling
Planavdelningen
08-508 272 25Stadsbyggnadsnämnden
2017-02-23**Trafikkontoret**
Alla Bäck
Trafikplanering
08-508 260 37Trafiknämnden
2017-03-09

Utredning om en permanent koppling för gående mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige (Tk + Explk + Sbk)

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorens utredning till kommunstyrelsen som svar på uppdrag från Kommunfullmäktige 2015-11-30 §23 Dnr 106-634/2015 till exploateringsnämnden att i samarbete med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden utreda hur staden kan säkerställa en permanent koppling mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen.
2. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden beslutar att frågan om en ny tillgänglighetsanpassad vertikalkoppling bevakas i kommande utveckling av Stadsgårdskajen och Masthamnen.

Exploateringskontoret
Avdelningen för Stora projektFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 84
Växel 08-508 276 00
pia.strom.sjoberg@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Kommunfullmäktige gav 2015-11-30 §23 Dnr 106-634/2015 exploateringsnämnden att i samarbete med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden utreda hur staden kan säkerställa en permanent koppling mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen med anledning av att den nya detaljplanen för bussterminal i Katarinaberget får till konsekvens att övergångsstället vid Söderbergs trappor stängs 2019 till förmån för busstrafikens framkomlighet och av trafiksäkerhetsskäl för gående. Övergångsstället och Söderbergs trappor är i dag den enda kopplingen mellan Stadsgårdskajen och Katarinavägen över den barriär som utgörs av Stadsgårdsleden och den 21 meter höga bergsbranten.

Kontorens utredning redovisar dels den renovering och öppning av Lokattens trappa som genomförs inom projekt Slussen (lösning nr. 1), dels ytterligare fyra möjliga kopplingar. Lokattens trappa (lösning nr. 1) finansieras inom projekt Slussen enligt reviderat genomförandebeslut 2015 och kan betraktas som ett nollalternativ i detta sammanhang. Lösningar nr. 2-5 är alltså kombinationsalternativ med lösning nr 1.

Lösning nr 2: Söderbergs trappor med en ny gångbro parallell med Saltsjöbanan över rampen ner till den nya bussterminalen och ett nytt övergångsställe mellan Fotografiska och Birkaterminalen.

Lösning nr 3: Högbro över Stadsgårdsleden med hiss på norra sidan.

Lösning nr 4: Lågbro över Stadsgårdsleden med eller utan hissar.

Lösning nr 5: Överdäckning av Stadsgårdsleden.

Kostnaderna uppskattas översiktligt till ca 12 miljoner kronor för lösning nr 2 under förutsättning att den genomförs samordnat med projekt Slussen, ca 23 miljoner kronor för lösning nr 3 och 4. En överdäckning kan mycket översiktligt och med stor osäkerhet kostnadsuppskattas till 100 miljoner kronor. Lösning nr 1 är redan finansierad inom projekt Slussen. Ytterligare lösningar ryms inte inom projektets omfattning och budget.

Lösning nr 2 kan genomföras samordnat med projekt Slussen, 2023 enligt projektets tidplan. Lösningar nr 3-4 kan genomföras fristående men samordnat med projekt Slussen medan lösning nr 5 kan genomföras först efter 2025 när projekt Slussen är klart.

Flera remissinstanser påtalar i detaljplaneprocessen det stora kulturhistoriska värdet samt värdet för besöksnäringen av en fungerande förbindelse och att Söderbergs trappor bevaras och fungerar även fortsättningsvis.

På lång sikt förutses att utvecklingen av Stadsgården – Masthamnen motiverar en tillgänglighetsanpassad vertikalförbindelse mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen. För att komplettera förbindelserna Katarinahissen och Lokattens trappa bör den placeras så långt österut som möjligt. En högbro enligt lösning nr 3 eller 4 med hissar anpassade för cykelskulle kunna uppfylla kravet för en sådan förbindelse. Ett genomförande i närtid ger konsekvenser för den nuvarande användningen som terminal för Birkas bussar och Fotografiskas parkering samt infart till Vikingterminalen, och skulle behöva utredas närmare tillsammans med Hamnen och dess hyresgäster. Utformningen av en ny koppling och dess påverkan på kulturmiljön bör studeras ingående.

Om en överdäckning blir aktuell får andra lösningar studeras i samband med denna.

På kort sikt är lösning nr 1, en tillgänglighetsanpassad koppling vid Lokattens trappa, tillräcklig. Lösning nr 2, bibehållande av Söderbergs trappor med nytt övergångsställe längre västerut och bro över nerfartsramp till bussterminal i Katarinaberget, ger en genare koppling mellan Katarinavägens övre del och hamnområdet (Fotografiska och Vikingterminalen), men kontorens bedömning är att gångflödet och förkortningen av gångsträckan är för små för att motivera en investering av denna

storlek. Flera remissinstanser anför dock att det har ett kulturhistoriskt värde att hålla trapporna i bruk. Kontoren ser dock små möjligheter att inrymma utgiften i investeringsplanen.

Bakgrund

Kommunfullmäktige gav 2015-11-30 §23 Dnr 106-634/2015 exploateringsnämnden att i samarbete med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden utreda hur staden kan säkerställa en permanent koppling mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen. Utredningen skulle behandla bland annat frågor avseende framkomlighet, kopplingar, trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, förhållningssätt till kulturhistoriskt värde och övriga stadsbyggnadsfrågor samt ekonomi.

Uppdraget föranleddes av Motion (2015:18) av Joakim Larsson (M) om utbyggnad av Stadsgårdshissen, vilken i sin tur har sin grund i att den nya detaljplanen för bussterminal i Katarinaberget får till konsekvens att övergångsstället vid Söderbergs trappor stängs till förmån för busstrafikens framkomlighet och av trafiksäkerhetsskäl för gående. I trafikkontorets PM daterat 2013-01-22 som var bilaga till kontorens svar på motionen redovisas hur borttagandet av övergångsstället är en förutsättning för effektivt utnyttjande av den nya bussterminalen. Bussarnas nya körmönster och ytterligare körfält innebär också påtagliga trafiksäkerhetskonsekvenser för gående som ska korsa Stadsgårdsleden på platsen. Enligt den nya utformningen saknas utrymme för att leda gående från Söderbergs trappor längs berget österut fram till dagens övergångsställe på grund av det begränsade avståndet mellan kajen och berget.

Som en följd av att övergångsstället stängs måste även trapporna stängas för allmän gångtrafik från Katarinavägen. De kommer endast att eventuellt ha en funktion för nödutrymning från bussterminalen upp till Katarinavägen men inte ha någon koppling över Stadsgårdsleden.

Under genomförandet av Slussen stängs trapporna när arbetena med bussterminalen påbörjas, vilket beräknas ske under 2019.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har valt att skriva ett gemensamt yttrande.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom samarbetsprojektet Slussen av stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret samt trafikkontoret.

Kostnaderna för utredningen har hittills kunnat inrymmas inom projekt Slussen. Eventuella fortsatta utredningar förutsätter annan finansiering.

Intressenter såsom Stockholms Hamnar, Birka Cruises och Fotografiska har inte informerats, men har haft möjlighet att yttra sig över den nya detaljplanen under samråd och granskning.

Redovisning av uppdraget

Kontoren har låtit konsultföretagen WSP och Tyréns utreda frågan. Resultatet framgår av bifogat PM, se bilaga, och innebär i korthet följande:

Söderbergs trappor och senare även Stadsgårdshissen anlades vid en tid då Stadsgårdshamnen var en viktig arbetsplats och det fanns stort behov att ta sig mellan kajen och Söders höjder. Hissen är numera stängd. Utredningen visar att Söderbergs trappor i dag är viktiga främst för besöksnäringen i och med att målpunkterna från Katarinavägen i första hand är Fotografiska och Birkaterminalen. Trappan är också en länk till det viktiga promenadstråket längs Söders höjder. I framtiden kan Stockholms Hamnar komma att utveckla Stadsgården ytterligare och då ökar betydelsen av kopplingen mellan kajnivån och funktioner på berget, exempelvis det nya Stigbergsgaraget och den kommande tunnelbanestationen Sofia. Förbindelsen har också en kulturhistorisk betydelse. Kopplingens utformning har stor påverkan på stadsbilden.

Om Söderbergs trappor stängs utan åtgärd hänvisas fotgängare mellan Katarinavägens övre del och hamnområdet till andra, längre vägar. Områdets orientering försämras i viss utsträckning.

Utredda lösningar

Att bevara funktionen av en koppling vid Söderbergs trappor och eventuellt förbättra och tillgänglighetsanpassa den kan ske på flera olika sätt och fem lösningar redovisas och illustreras i utredningen.

1. Lokattens trappor (nollalternativ)

Lokattens trappor, vid kvarteret Tranbodarne/Borgmästaren och byggnaden som benämns Sjömansinstitutet, kommer att renoveras inom projekt Slussen. I samband med genomförandet av den nya bussterminalen i Katarinaberget kommer den att förses med en hiss och öppnas för gångtrafik. Sträckan att gå från Katarinavägens övre del till flera av målpunkterna i hamnområdet blir dock längre, exempelvis ökar sträckan till Fotografiska och Vikingsterminalen med ca 600 meter. Gångavståndet till Birkaterminalen blir dock oförändrat eller kortare.

2. Söderbergs trappor.

Att bevara Söderbergs trappor öppna har stort värde ur ett kulturhistoriskt perspektiv. För att gående som kommer nedför trapporna ska kunna korsa Stadsgårdsleden på ett trafiksäkert sätt och utan att hindra busstrafiken till och från den nya bussterminalen i Katarinaberget behöver man ta sig över rampen ner till bussterminalen på en ny bro parallell med Saltsjöbanans bro och därefter över ett nytt signalreglerat övergångsställe som hamnar i ett nytt läge längre västerut, närmare Birkaterminalen än Fotografiska. Ett övergångsställe i det läget påverkar inte busstrafiken negativt och kan utföras mer trafiksäkert än det befintliga övergångsstället vid Fotografiska. Däremot har övergångsstället viss negativ påverkan på framkomligheten för biltrafiken. Påverkan kan dock minimeras genom samordning med ett trafiksignalreglerat övergångsställe som kommer att finnas vid Lokattens trappor. Med denna lösning blir tillgängligheten för gående mellan Katarinavägens övre del och hamnområdet ungefär densamma som i dag. Gångavståndet till Birkaterminalen blir något kortare och till Fotografiska något längre.

3. Högbro över Stadsgårdsleden med hiss och trappor.

Två olika lösningar med högbro över Stadsgårdsleden har illustrerats. De skiljer sig åt i arkitektoniskt uttryck, påverkan på vyer och utblickar från Katarinavägen och Renstiernas gata samt konsekvenser för olika funktioner på Stadsgården såsom cykeltrafik samt buss- och bilparkering. Gemensamt är att nya utblickar skapas från bron, att de har stor påverkan på stadsbilden samt att tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet förbättras. Två till fem bussupställningsplatser försvinner och en del av besöksparkeringen till Fotografiska behöver tas i anspråk.

4. Lågbro över Stadsgårdsleden.

Den övre delen av Söderbergs trappor kan användas även fortsättningsvis om de kombineras med en lägre bro ca 6 m över gatan. Bron landar på Stadsgårdskajen med trappor eller hiss. Hiss på enbart kajsidan innebär dock ingen förbättrad tillgänglighet för kopplingen jämfört med i dag. Fördelen gentemot högbro är att stadsbilden inte påverkas lika mycket. Fyra till fem bussupställningsplatser försvinner och en del av besöksparkeringen till Fotografiska behöver tas in anspråk.

5. Överdäckning

Ännu en lösning är att skapa en tillgänglig hissförsedd vertikalförbindelse i samband med en överdäckning av Stadsgårdsleden. En sådan överdäckning mellan Fotografiska och Birkaterminalen vid Stadsgårdskajen har förts fram av Stockholms Hamnar AB i den kajstrategi som godkändes av kommunfullmäktige 2015-06-15. Överdäckningen skulle syfta till att skapa en mötesplats med olika tjänster såsom en kryssningsterminal, rekreation och kommersiella verksamheter.

Illustrationer

De lösningar som har studerats djupare illustreras i rapporten, se bilaga.

Kostnadsjämförelse

Lokattens trappa (lösning nr 1) finansieras inom projekt Slussen enligt reviderat genomförandebeslut 2015 och kan betraktas som ett nollalternativ i detta sammanhang. Lösning nr 2-5 är alltså kombinationslösningar med lösning nr 1.

Att bevara trapporna öppna i kombination med ett nytt övergångsställe längre västerut (lösning nr 2) medför en översiktligt uppskattad investeringsutgift om 12 miljoner kronor, under förutsättning att arbetena utförs samordnat med projekt Slussens genomförande av en bro för Saltsjöbanan över nerfartsrampen till bussterminal i Katarinaberget. Om arbetena genomförs separat i ett senare skede blir kostnaderna betydligt högre.

Utgiften för en bro över Stadsgårdsleden (lösning nr 3 och 4) kan översiktligt uppskattas till 23 miljoner kronor inklusive ombyggnad av bussupställnings- och parkeringsplatser, oberoende av om det är en högbro eller lågbro. Till detta kommer drift- och underhållskostnader.

En överdäckning (lösning nr 5) kan mycket översiktligt och med stor osäkerhet kostnadsuppskattas till 100 milj kr, plus betydande drift- och underhållskostnader.

Analys

Genomförandefrågor

Lösning nr 1 Lokattens trappa genomförs inom projekt Slussen.

Av kombinationslösningarna är det endast lösning nr 2, bibehållande av Söderbergs trappor med nytt övergångsställe längre västerut och bro över nerfartsramp till bussterminal i Katarinaberget, som har ett naturligt samband med ett pågående exploateringsprojekt. Skälet är att den gångbro parallellt med Saltsjöbanans nya bro över infartsrampen som behöver byggas (se beskrivningen ovan) med fördel skulle kunna projekteras och utföras i samband med övriga arbeten med Saltsjöbanans bro inom ramen för projekt Slussen. Enligt gällande tidplan utförs bron för Saltsjöbanan mot slutet av byggtiden för bussterminalen 2023. De båda broarna skulle kunna utföras som en enhet vilket troligen skulle bli billigare. Åtgärden skulle eventuellt ge små mervärden till projekt Slussen, men den är inte nödvändig ur projektets synvinkel och ryms inte inom projektets budget och omfattning.

Tidsmässigt kan det för de flesta lösningar vara en fördel att genomföra en ny förbindelse innan Saltsjöbanan åter trafikeras år 2025. En vertikalförbindelse i samband med överdäckning skulle dock ingå i en större helhet. Överdäckningen (lösning nr 5) kan genomföras först efter färdigställandet av Slussen, dvs efter 2025.

Korsningen vid Fotografiska är hårt belastad vissa tider av dygnet och parkeringsytan mellan Birkaterminalen och Fotografiska är fullt utnyttjad. En gångbro som landar på platsen inkräktar på parkeringsytan permanent och även på trafiken i korsningen under byggtiden. Genomförandet av lösning nr 3-4 behöver därför konsekvensbedömas tillsammans med hamnen och dess hyresgäster.

Under tiden Slussen byggs om säkras passage över Stadsgårdsleden med tillfälliga övergångsställen mellan den befintliga respektive den kommande provisoriska bussterminalen för Nacka-Värmdöbussarna och gångbanan på kajen.

Nytta för gående

Investeringar i gångstråk behöver utvärderas efter vilken nytta de tillför.

På halvlång sikt framstår nollalternativet, att endast genomföra lösning nr 1 Lokattens trappa, som acceptabelt ur tillgänglighetssynpunkt jämfört med de olika alternativa permanenta kopplingar som rapporten redovisar. Med en hiss blir kopplingen tillgänglighetsanpassad, vilket tillför ett stort värde, och gångavståndet till Birka blir oförändrat eller kortare. Även Katarinahissen kommer att sättas i funktion och innebär en förbättring av dagens tillgänglighet mellan Söders höjder och kajnivån.

Enbart gångtrafiken från Renstiernas Gata till Fotografiska motiverar inte investeringskostnaderna för ytterligare en ny hiss och gångbro i lösning nr 3 och 4. Gångbron riskerar också att bli en förgävesinvestering om den framtida utvecklingen av Stadsgårdshamnen tar en inriktning så att en annan placering, utformning eller teknisk lösning visar sig vara mer lämplig. En annan synpunkt på förslag 3 och 4 är att stadens standard för nya vertikalkopplingar innebär att dubbla hissar behövs. En hissförbindelse kan med fördel vara anpassad även för cykel. Däremot är det inte nödvändigt med trappor.

Lösning 2, bibehållande av Söderbergs trappor med nytt övergångsställe längre västerut och bro över nerfartsramp till bussterminal i Katarinaberget, innebär en något kortare gångsträcka mellan Katarinavägens övre del och hamnområdet i viss utsträckning, men vinsten och gångflödet är för litet för att motivera investeringens storlek. Söderbergs trappor är inte heller tillgängliga för rörelsehindrade. Lösning nr 2 tillför inte förbättrad tillgänglighet och ger därmed litet värde i relation till investeringens storlek för den som har svårt att gå i trappor.

Framtida stadsutveckling

Masthamnen med omgivning har stor potential för stadsutveckling och frågan om kopplingar kommer då behövas studeras mer ingående.

Synpunkter i planprocessen för ny bussterminal i Katarinaberget

I sitt samrådsyttrande för den nya detaljplanen för bussterminalen i Katarinaberget påtalar Stockholm Parkering AB att en stängning

av Söderbergs trappor innebär en försämrad tillgänglighet för bolagets kunder i anläggningen Stigbergsgaraget till målpunkterna vid kajen. Bolaget ser gärna att staden omprövar denna del av planen och försöker att hitta en teknisk lösning för att behålla Söderbergs trappor, samt verka för ett öppnande av Stadsgårdshissen igen. Den nya detaljplanen för bussterminalen omöjliggör inte någon av lösningarna.

Södermalmsparkernas vänner påtalar i sitt granskningsyttrande att stängningen av förbindelsen är en stor förlust av en vacker och enkel väg till Fotografiska muséet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet menar i sitt samrådsyttrande att en avstängning av Söderbergs trappor är otänkbar.

Södermalms stadsdelsförvaltning tycker enligt sitt samrådsyttrande att det är av stort värde att Lokattens trappor ska rustas upp och öppnas för allmänheten och att det ska byggas en hiss intill som förbinder Stadsgården med Katarinavägen. Förvaltningen påtalar vidare att Söderbergs trappor är viktig för möjligheten att ta sig från Södermalms höjder ner mot konsthallen Fotografiska och mot gångstråket längs kajen.

Länsstyrelsen yttrar i samrådet under rubriken Riksintresse för kulturmiljövården att det enligt Länsstyrelsens bedömning är av angelägen betydelse att Söderbergstrappor fortsättningsvis kan vara i bruk. De utgör en viktig länk mellan Renstiernas gata och Stadsgården.

Stadsmuseet yttrar i samrådet att det är av stor vikt att Söderbergs trappor även fortsättningsvis kan vara i bruk. Nödvändiga åtgärder för det inom eller utanför planområdet bör genomföras för att uppnå det.

Stockholms Hamnar AB eller dess hyresgäster Birka och Fotografiska har inte yttrat sig rörande trappans stängning i planprocessens samråd eller granskning. Sammantaget har dock ett bibehållande av förbindelsen stöd hos flera remissinstanser.

Slutsats

På lång sikt förutses att utvecklingen av Stadsgården – Masthamnen motiverar en tillgänglighetsanpassad vertikalförbindelse mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen.

För att komplettera förbindelserna Katarinahissen och Lokattens trappa bör den placeras så långt österut som möjligt. En högbro enligt lösning nr 3 eller 4 med hissar anpassade för cykel skulle kunna uppfylla kravet för en sådan förbindelse. Om en överdäckning blir aktuell får andra lösningar studeras i samband med denna.

På kort sikt är lösning nr 1, en tillgänglighetsanpassad koppling vid Lokattens trappa, tillräcklig. Lösning nr 2, bibehållande av Söderbergs trappor med nytt övergångsställe längre västerut och bro över nerfartsramp till bussterminal i Katarinaberget, ger en genare koppling mellan Katarinavägens övre del och hamnområdet (Fotografiska och Vikingsterminalen), men kontorens bedömning är att gångflödet och förkortningen av gångsträckan är för små för att motivera en investering av denna storlek. Flera remissinstanser anför dock att det har ett kulturhistoriskt värde att hålla trapporna i bruk. Kontoren ser dock små möjligheter att inrymma utgiften i investeringsplanen.

Förslag

1. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorens utredning till kommunstyrelsen som svar på uppdrag från Kommunfullmäktige 2015-11-30 §23 Dnr 106-634/2015 till Exploateringsnämnden att i samarbete med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden utreda hur staden kan säkerställa en permanent koppling mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen.
2. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden beslutar att frågan om en ny tillgänglighetsanpassad vertikalkoppling bevakas i kommande utveckling av Stadsgårdskajen och Masthamnen.

Slut

Bilaga

T2-PM-000-001.docx: PM Utredning av permanent koppling mellan Katarinavägen och Stadsgårdskajen. 2016-11-21