

SLUSSEN

PLANBESKRIVNING

2011-04-15

Dp 2005-08976-54



planbeskrivning

DETALJPLAN FÖR SLUSSEN

DEL AV FASTIGHETEN SÖDERMALM 7:85 M FL

I STADSDELARNA SÖDERMALM OCH GAMLA STAN I STOCKHOLM DP 2005-08976-54

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	2
BAKGRUND OCH PLANDATA	
1. Planhandlingar	3
2. Planens syfte	3
3. Bakgrund och tidigare ställningstagande	4
4. Planområdet	8
PLANFÖRSLAG	
5. Slussen i framtiden	10
6. Stadsbyggnad – offentliga rum	14
7. Stadsbyggnad – bebyggelse	16
8. Trafik	22
9. Strandskydd	28
10. Klimatanpassning	30
11. Miljökonsekvenser	30
12. Tidplan	34
13. Medverkande	35

SAMMANFATTNING

Slussens konstruktioner har tjänat ut. Betongen vittrar, stålet rostar och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten pågår kontinuerligt för att upprätthålla Slussens funktioner i så stor utsträckning som möjligt. Ändå har vissa delar av konstruktionen bedömts vara i så pass dåligt skick att exempelvis busstrafiken stängts av inom vissa delar. Detta beror bland annat på att Slussen har stora sättningsproblem. På vissa platser har konstruktionen sjunkit 25 cm sedan den byggdes. Slussen inspekteras varje år för att bevaka behovet av reparationer och förstärkningar. Slussen ska rivras och ersättas med en ny struktur bättre anpassad till dagens och framtidens behov. Processen fram till idag har föregåtts av många delmoment med tävling 2004, programsamråd 2007, arkitektuppdrag med studier avseende gestaltning 2008 samt plansamråd 2010. Under hela processen har politiska beslut fattats i stadsbyggnadsnämnden som drivit processen framåt.

I samband med den nu förestående nybyggnationen ges möjlighet att fokusera på nya förutsättningar och möjligheter att skapa en plats för det framtida Stockholm – en plats som tillvaratar det unika läget med urbana kvaliteter i anslutning till innerstadens skärgårdslandskap och med närhet till Gamla stan. Framtidens Slussen utgår från tre bärande funktioner – trafik, vatten och stadsliv. Dagens trafiklösning är anpassad efter helt andra behov än dagens situation. Den framtida trafiklösningen vid Slussen bygger på en enkel, effektiv och lättorienterad trafikanläggning med god framkomlighet för gående och cyklister, för kollektivtrafik och bilister. Slussen är en av stadens mest kollektivtrafiktäta platser och i framtiden skapas en attraktiv och trygg miljö för resenärerna. Här finns också utrymme för framtida kollektivtrafik på vattnet genom ombyggda kajer i anslutning till Slussen samt förberedelser för eventuell framtida stadsspårväg från Södermalm till City.

Slussen är en unik plats med ett koncentrat av Stockholms kvaliteter – urbanitet, den centrala staden i skärgårdslandskapet samt närheten till stadens historiska kärna i Gamla stan. Vattnet kommer att lyftas fram och bli det viktigaste elementet i den nya stadsbygden där nya kajer och broar ger människor möjlighet att nå vattnet och dess attraktion. Vidare kommer Slussen att utgöra en viktig länk i sammanbindningen av de promenadstråk som förbinder innerstadens olika delar mellan norr och söder; mellan Hagastaden och Söderstaden med Globen. Det framtida Slussen tar också hand om en ökad avbördning av Mälaren till Saltsjön och minskar därmed översvämningsrisker och tryggar dricksvatten i hela Mälardalen.

Detaljplanen omfattar nya gator och torg, kajer och park, ny bebyggelse samt broar mellan Södermalm och Gamla stan. På Södermalmssidan består förslaget av flera olika plan, dels torgplanet som utgör gatuplanet dels underbyggda ytor på mellanplan och kajplan. Ovan mark, på torgplan, redovisas nya byggrätter med möjlighet för olika ändamål, t.ex. handel, kontor och kultur. På de undre planen finns utrymmen för handel, service, trafikändamål och kollektivtrafik. Planförslaget möjliggör också byggnation av nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön för ett framtida ökat utflöde samt en ny slussränna.

BAKGRUND OCH PLANDATA

1. PLANHANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, en genomförandebeskrivning, ett gestaltungsprogram samt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

2. PLANENS SYFTE

Planen syftar till att möjliggöra ombyggnation av Slussenområdet med nya publika platser, gator och kajer, ny- och ombyggnation av funktioner och ytor kopplade till kollektivtrafiken samt reglera byggrätter för ny bebyggelse. Planen syftar också till att möjliggöra nybyggnation av slussränna samt nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön.



Slussen idag, vy mot väster med Södermalm till vänster och Gamla stan till höger i bild.
Bild: Stadsbyggnadskontoret.

3. BAKGRUND OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

HISTORIA

Slussen är en plats med lång och viktig historia för Stockholm och Sverige. Förutsättningarna för Stockholms uppkomst och utveckling har styrts av platsens naturförutsättningar och man kan tydligt avläsa hur stadsutvecklingen präglats av topografin med vattnet, sundet och åsarna. Vattenförbindelser till Mälaren vid Gamla stan fick allt större betydelse och Birger Jarl insåg det strategiska värdet i Stadsholmens läge för Mälaren. Han lät i mitten av 1200-talet uppföra en ringmur och anlägga en stad på ön. Över Söderström och Norrström byggdes broar. Båtarna fick dras eller stakas i vattenströmmen vilket med tiden blev både farligt och opraktiskt.

Drottning Kristina lät anlägga den första slussen i kanten av Södermalm, vilken stod klar 1642. Vid samma tid reglerades och utvidgades också gatunätet på Södermalm. 1755 invigdes en ny och större sluss konstruerad av Christopher Polhem på samma plats som den tidigare slussen. År 1850 ersattes den av en sluss i kanten av Gamla stan, konstruerad av ingenjör Nils Ericson. Över slussnätet anlades ett torg med en ryttarstaty av Karl XIV Johan. Stambanan drogs vidare norrut delvis i den gamla vallgraven.

Slussområdets funktion som korsning mellan den enda vattenleden till Mälaren och den enda landförbindelsen mellan norr och söder i Stockholm gjorde att trafikproblem uppkom i början av 1900-talet. Den ökande bilismen och sammankopplingen mellan det norra och södra spårvägsnätet gjorde att situationen med tiden blev kaotisk. För att komma till rätta med problemen med plankorsningen mellan trafiken och de öppningsbara slussbroarna fastställdes att Slussen behövde anpassas till dåtidens och framtidens krav och 1935 invigdes den nuvarande trafiklösningen och den nya slussrännan, Karl Johanslussen.

Sedan 1935 har stadsbilden varit i stort sett oförändrad trots att många funktioner förändrats. Tunnelbanan har tillkommit liksom bussterminalen. Till följd av tillkomsten av Essingeleden, Centralbron och Söderleden har genomfartstrafiken med bil minskat kraftigt sedan 1960-talets maxnivåer. Karl Johanslussen används varje år av många tusen båtar. Utöver slussning av båtar tjänar platsen som en mycket viktig anläggning för regleringen av Mälarens vattenstånd genom den gamla Nils Ericsonsslussen och Karl Johanslussen.

PLANPROCESSEN FRAM TILL IDAG

Tävlingar 1991 och 2004

Arbetet med att ta fram en ny utformning för Slussen startade som en idéävling i början på 1990-talet men ledde aldrig till ett genomförande. Frågan togs åter upp år 1998 och 2001 fick stadens förvaltningar i uppdrag att genomföra en ny tävling. En vinnare utsågs 2004 och parallellt med detta beslöts att ett referensalternativ, utifrån den nuvarande klöverbladsmodellen, skulle tas fram för att studera vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi. De två inriktningarna utgjorde grunden för ett programsamråd.

Programsamråd 2007

Programsamråd för två olika alternativ genomfördes under 2007. Dels redovisades ett utvecklat förslag av det vinnande förslaget från tävlingen från 2004 framtaget av Nyréns Arkitektkontor, kallat Nya Slussen, dels ett förslag som var en nybyggnation av Slussen med nuvarande klöverbladsform som utgångspunkt. Detta förslag togs fram av White Arkitekter och benämndes Nybyggt bevarande. Resultatet av programsamrådet var att flertalet remissinstanser förordade förslaget Nya Slussen. När programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i december 2007 gav nämnden i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen ska utgå från Nya Slussen. Därmed beslutades också att klöverbladsprincipen från 1935 kommer att försvinna när Slussen i framtiden byggs om.



De två förslag som presenterades under programsamrådet; till vänster Nya Slussen och till höger Nybyggt bevarande.

Bild: t.v. Nyréns Arkitektkontor, t.h. White Arkitekter.

Arkitektuppdrag 2008 och nämndbeslut 2009

I ovan nämnda beslut i stadsbyggnadsnämnden 2007 beslutades också att staden skulle se vilka gestaltningsmöjligheter Nya Slussen gav utrymme för, dvs. hur kunde principlösningar för trafik, kollektivtrafik och ökad avbördning av Mälaren från Nyréns vinnande förslag från 2004 användas som grund men gestaltas på ett annat sätt. Stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret handlade då upp fem olika arkitektkontor för detta uppdrag. Uppdraget presenterades i oktober 2008 och fanns under följande fyra månader utställda på Stadsmuseet. I maj 2009 fattade stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden likalydande beslut att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor skulle utgöra grunden för det fortsatta arbetet med planarbetet och kommande ombyggnation av Slussen.

Plansamråd 2010

Under januari-mars 2010 genomfördes plansamråd som gav ett brett gensvar från Stockholmsborna. Nästan 10 000 personer besökte utställningen på Peter Myndes Backe vid Slussen under en nioveckorsperiod. Stadsbyggnadskontoret tog emot rekordmånga yttranden, omkring 1 200 st varav över 1 100 från privatpersoner. Synpunkterna behandlade i huvudsak den förslagna bebyggelsens inverkan på utsikten mot Saltsjön och Gamla stan, vikten av att värna den öppenhet som platsen har idag samt se till de kulturhistoriska värden som finns på platsen. I juni 2010 beslutade stadsbyggnadsnämnden att ge i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att utveckla förslaget från Foster och Berg i enlighet med ett antal punkter för att



Plansamrådsförslag från januari 2010, flygvy över Slussen mot söder.
 Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

bemöta och ta hand om de synpunkter som lämnats in under plansamrådet samt därefter genomföra utställning.

ÖVERSIKTSPLAN

ÖP99

I översiktsplan 1999 (ÖP99) ligger Slussen i gränzonen mellan två olika markanvändningar på plankartan. Delarna på Södermalmssidan är markerade som stenstad medan delarna i Gamla stan är klassade som speciellt bevarandeområde, och planeringsinriktningarna för båda gäller. I planeringsinriktningen för stenstaden sägs att den varierade och blandade markanvändningen bibehålles och att den närmare planeringen får utvisa var och på vilket sätt stenstaden kan möta skilda behov samtidigt som dess karaktär och historiska värden bevaras. Stenstaden skall även framöver kunna fylla sin roll i Stockholm som regionens mötesplats, centrum i Mälardalen och Sveriges huvudstad. Planeringsinriktningen för Gamla stan är att den bevaras och förblir en levande stadsdel.

I byggnadsordningen finns förhållningssätt för såväl Gamla stan som stenstaden. För Gamla stan sägs att bebyggelsen bevaras, vidmakthålls och vårdas och att det offentliga rummet utformas efter den historiska miljöns krav. För stenstaden anges att dess grundläggande karaktärsdrag bevaras, att ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor, stadsbildens sammanhållna helhet bibehålls samt att gator, torg och parker rustas och återställs.

Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm

I Stockholms nya översiktsplan, Promenadstaden, som antogs av kommunfullmäktige 15 mars 2010, pekas Slussen ut som en av den centrala stadens noder. I enlighet med en av planens strategier *Fortsätt stärka centrala*



Stockholm ska staden hålla en hög beredskap för framtida omvandling i innerstadens centrumpunkter.

I beskrivningen av Slussen redovisas att framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken. En vistelseplats med liv dygnet runt ska utvecklas och avbördningskapaciteten för Mälaren ska öka genom Slussens ombyggnad.

RIKSINTRESSEN

Slussen är en del av Stockholms innerstad med Djurgården, som av Riksantikvarieämbetet bedömts vara en kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken (3 kap. 6 § MB). Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde. I sin planering är kommunen skyldig att beakta riksintresset och länsstyrelsen ska pröva kommunens detaljplan om det kan befaras att denna innebär att riksintresset inte tillgodoses. På motsvarande sätt ska riksintresset beaktas vid prövningar enligt miljöbalken.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården omfattar Stockholm innanför tullarna och Djurgården. Riksantikvarieämbetet har motiverat sin bedömning 1997 med att Stockholm är en storstadsmiljö som präglats av att vara landets politiska och administrativa centrum, de speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna, samt hur Stockholm speglar utvecklingen av stadsplane- och byggnadskonsten genom tiderna samt karaktäristiska verksamheter, dit sjöfartsstaden hör.

I Riksantikvarieämbetets beskrivning redogörs för vilka uttryck för riksintresset som återfinns i dagens stadslandskap. Bland de uttryck som nämns och som direkt berör Slussenområdet kan nämnas 1600-talets starkt expansiva stad med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen, Gamla stans yttre ”årsring”, uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, däribland Slussen, och hamnanläggningar från skilda tider. Härtill kommer även de generella uttryck som redovisas som stockholmska särdrag, anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet och stadssiluetten med den begränsade hushöjden.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett planeringsunderlag för Slussen (Faktablad 2004:01). Här beskrivs länsstyrelsens bedömning av riksintresset och de väsentligaste aspekterna för riksintresset: landskapsbilden, kommunikationen och trafikanläggningen. Se vidare om detta i MKB:n som utgör en del av planhandlingarna.

GÄLLANDE DETALJPLANER

Planområdet omfattas av detaljplanerna Pl 310 (1925), Pl 1000 (1933), Pl 1422A (1934), Pl 1495 (1934), Pl 1627 (1935), Pl2596A (1942), Pl 3200A I (1949), Pl 3200B II (1949), Pl 4009A (1954), Pl 4200A (1955), Pl 4500 (1957), Pl 6546

(1970), Pl 7400A (1973), Pl 7954 (1984), Dp 1998-00893 (2003) samt TDp 2001-12188 (2002). År för fastställande/laga kraft inom parentes.

4. PLANOMRÅDET

LÄGE OCH AREAL

Planområdet omfattar ca 130 000 kvm. Området avgränsas i norr av de sydligaste kvarteren utmed Munkbron och Skeppsbron. I öster omfattas vattenområdet från Gamla stan till Stadsgårdsleden i höjd med Birkateminalen. Mot söder avgränsas planområdet av fastigheterna Tranbodarne 11 och 12 (KF-huset och Glashuset), befintlig tunnelbaneentré vid Ryssgården samt Stadsmuseet. I väster löper planområdesgränsen utmed kvarteret Överkikaren mot Södermalmstorg. Därefter omfattas delar av området vid Stadsgårdsleden mellan tunnelbanebron och Centralbron. Norr om detta område ligger planområdesgränsen utmed tunnelbanebrons östra sida för att sedan igen möta Munkbron.

SLUSSEN IDAG

Slussen är uttjänt

Slussen tillkom i sin nuvarande utformning 1935 och var då en modern och funktionell trafiklösning för framtidens behov. Idag har Slussens konstruktioner tjänat ut. Trafikkapaciteten är överdimensionerad och anläggningen uppfattas som nedsliten, otrygg och svårorienterad. Grundläggningen ger vika och hela den gamla konstruktionen måste ersättas. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt för att möjliggöra funktionen i väntan på nybyggnad. Slussen så som den idag är utformad är anpassad efter de behov som fanns under 1900-talets första hälft, framför allt avseende en förväntad stor trafikökning i staden och på platsen. Dessa har delvis förändrats under årens lopp, framför allt har behovet av en stor trafikplats så som den formades då förändrats.

Stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren

Mälaren är en reglerad sjö och vattenståndet regleras bland annat i Slussen/Söderström. Dagens möjlighet att tappa av Mälaren till havet är för liten och det finns stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren. I ett framtida klimat finns också risk för att vattenstånden blir för låga i Mälaren. Det är negativt för dricksvattnet och för sjöfarten.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet berör fastigheterna Södermalm 4:1, 4:39, 6:34, 6:36, 6:38, 7:5, 7:6, 7:85, 7:87, Gamla Stan 1:30, 1:34, Södra Torn 1, Tranbodarne 12 och Överkikaren 31. Staden äger fastigheterna Södermalm 4:1, 6:34, 6:36, 6:38, 7:5, 7:6, 7:85, 7:87, Gamla Stan 1:30, Södra Torn 1, Tranbodarne 12 och Överkikaren 31. Södra Torn 1 är upplåten med tomträtt till Fastighets AB Runda Hus, Tranbodarne 12 är upplåten med tomträtt till KB T-Bodarne och Överkikaren 31 är upplåten med tomträtt till Fastighetsbolaget Utkiken KB. Lagfartsförhållandena för Södermalm 4:39 och Gamla Stan 1:34 är ej utredda.

PLANFÖRSLAG

5. SLUSSEN I FRAMTIDEN

SLUSSEN – EN MÖTESPLATS FÖR ETT STOCKHOLM I VÄRLDSKLASS

Stockholms stad och Stockholmsregionen kommer under kommande tjugofemårsperiod vara en mycket expansiv och växande del av Sverige. Enbart inom Stockholms stad beräknas befolkningen öka till att omfatta omkring en miljon människor om 20 år. Under 2007 antog kommunfullmäktige i Stockholm en vision som beskriver hur Stockholm ska formas och vilka ledord som ska karaktärisera danandet av det framtida Stockholm. Detta finns samlat i *Vision 2030 – ett Stockholm i världsklass*. I visionen läggs fast att Stockholm är människornas stad, att staden år 2030 är mångsidig och upplevelserik, att den är innovativ och växande samt att staden utgör navet i en region som är tillgänglig och trygg utan sociala och fysiska barriärer.

I visionen om framtidens Stockholm har Slussen en viktig plats. Historiskt är det platsen där staden växte fram mellan landvägen och vattenvägen och det är här, i Gamla stan, som stadens ursprung finns. På denna plats kommer i framtiden det växande Stockholm ges en självklar och vacker mötesplats, en urban scen för gamla och nya Stockholmare, en nod för trafik och en modern bytespunkt mellan olika kollektivtrafikslag. Slussen kommer att vara en mycket viktig del av stadens offentliga rum i framtiden, och ett mycket attraktivt sådant. Detta är utgångspunkten för hur framtidens Slussen formas och det som ligger till grund för planen för framtidens Slussen.



Slussen sett från Gamla stan. Vattenytan öppnas upp, nya byggnader med publikt innehåll och nya torg och park, gator och kajer utgör grunden för en attraktiv mötesplats i det framtida Stockholm.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Situationsplan. Befintlig bebyggelse i ljusgrått och föreslagen bebyggelse E1 och E2 i ljusblått till höger i bild, intill Stadsgården, samt föreslagen bebyggelse C1 och C2 på Södermalmstorg. I förlängningen av Ryssgården framför stadsmuseet ses den föreslagna Katarinaparken och i bildens mitt Slusstorget med de två nya avbördningskanalerna som gör det möjligt att tappa ut mer vatten från Mälaren till Saltstjärnan samt den nya slussrännan mellan kanalerna.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Nedan i detta kapitel ges en kort introduktion kring de tre bärande funktioner – trafik, vatten och stadsliv – kring vilka nya Slussen formas. Därefter följer beskrivning av de offentliga rummen, den nya bebyggelsen samt trafiken. I dokumentet Gestaltungsprogram, som är en del av planhandlingarna, ges en utförligare redovisning av hur gator och torg, kajer och broar, park samt nya byggnader kan gestaltas. Till detaljplanen finns också ett antal fördjupnings-PM som bland annat behandlar stadsliv, landskapsbild och trafik.

TRAFIK

Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas

Slussen är idag en anläggning som är dimensionerad för ett betydligt större trafikflöde än dagens, senaste trafikräkningen från 2009 visar på att endast knappt halva anläggningens kapacitet nyttjas, dvs. att det idag passerar ca 30 000 fordon per dygn i nord-sydlig riktning. Framtidens Slussen anpassas till en trafiksituation som rymmer 2009 års nivå. Detta innebär att trafikanläggningen kan rationaliseras och dess ytor minskas till förmån för kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt att plats frigörs för nya offentliga platser och nybyggnation. Framtidens Slussen ska innehålla en upplevelserik och trygg miljö samtidigt som den tillgodoser de trafikbehov som finns i form av framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet. I

framtiden kan antalet gående och cyklister fördubblas genom Slussen, något som den nya anläggningen tar höjd för med breda gång- och cykelbanor. Slussen är en av Stockholms mest kollektivtrafikintensiva platser, en nod för både tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan och bussar till Nacka och Värmdö. Tunnelbanestationen är den näst mest trafikerade och i snittet över Söderström, mellan Slussen och Gamla stan, passerar dagligen nästan 300 000 resenärer med de gröna och röda tunnelbanelinjerna. Idag har terminalen för Nacka- och Värmdöbussarna och Saltsjöbanan stora brister. Miljön upplevs som otrygg och främjar inte ett användande av kollektivtrafiken. I framtiden kommer en ny knutpunkt byggas som på ett tydligt sätt kopplar samman tunnelbana, Nacka- och Värmdöbussarna, stadsbussar samt Saltsjöbanan och eventuell framtida stadsspårvagn, vilket planen ger utrymme för. Miljön blir attraktiv och trygg, den innehåller mervärden i form av integrerad service och är enkel att orientera sig i för resenärerna. Betydelsen av att tillvarata kollektivtrafiken och främja ett ökat resande kan inte nog understrykas. Till Slussen ska det vara enkelt och självklart att ta sig till med kollektivtrafik eller till fots och cykel.

VATTEN

Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen

Mälaren är en reglerad sjö och vattenståndet regleras bland annat i Slussen/Söderström. Dagens möjlighet att tappa av Mälaren till Saltsjön är för liten och det finns stora översvämningrisker i Stockholm och runt Mälaren. I ett framtida klimat finns också risk för att vattenstånden blir för låga i Mälaren. Det är negativt för dricksvattnet och för sjöfarten. De nya kanalerna i Slussen är anpassade till att minska översvämningriskerna runt Mälaren och skydda dricksvattnet för 2 miljoner människor. Möjligheten att tappa vatten från Mälaren ökar från dagens totalt ca 800 kbm/s till ca 2 000 kbm/s.

Detaljplanen ger endast planmässiga förutsättningar för de anläggningar som ska byggas i vatten medan tillståndfrågorna för att anlägga och driva vattenverksamheterna behandlas i ett separat ärende i miljödomstolen, som staden driver parallellt med detaljplaneprocessen.

En av de stora kvaliteterna vid Slussen är självklart närheten till vattnet. Stockholms innerstad är en unik miljö där urbanitet samspelar med skärgårdslandskapet. Människor, flöden och trafik i samspel med vattenrum och stadens historiska lager ger Slussen mycket speciella förutsättningar. Vattenrummet mellan Södermalm och Gamla stan, med slussrännan som central funktion, ges en framträdande plats i den nya strukturen. Vattnet blir nya Slussens hjärta kring vilket befintliga och nya funktioner samlas och offentliga rum relaterar på olika sätt, t.ex. kajerna utmed norra och södra sidan samt terrasser från torgnivån på Södermalmssidan ned mot kajen.



*I öster avslutas Slussen med den nya Katarinaparken som sträcker sig ned till kajen med angröring för båttrafik. Till vänster syns den föreslagna bebyggelsen, byggnad E1 och E2. Mellan träden syns Katarinahissen och i bildens högra del syns Gamla stan med kyrktorn. Både hissen och kyrktornen kommer även i framtiden utgöra viktiga riktmärken i stadsbygden kring Slussen.
 Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*



*Torghandeln på Ryssgården kan utvecklas i framtiden. I förlängningen av Peter Myndes Backe, under restaurang Gondolen, når man Katarinaparken och Stadsgårdskajen.
 Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*



STADSLIV

En attraktiv, trygg och levande del av Stockholm

Slussen har förutsättningar att bli en fantastisk målpunkt och vistelseplats i ett unikt vattenläge på historisk mark. Här finns förutsättningar att skapa en mötesplats som inte finns på annan plats i Stockholm och som också har få motsvarigheter i ett internationellt perspektiv. Slussen ska i framtiden locka till upplevelse och vistelse. Detta främjas i nya Slussen först och främst genom en struktur som skapar nya offentliga rum i olika former och med olika kvaliteter så som folkliv och evenemang, kafé och handel, kajpromenader och parkliv, sitta i solen och titta på utsikten, aktivitet och lugn och ro. Antalet gående vid Slussen beräknas fördubblas i framtiden vilket också skapar en än mer aktiverad plats än idag.

Centralt placerat på Södermalmssidan förslås två nya byggnader som mycket väl lämpar sig för olika typer av offentlig verksamhet. Innehållet är idag inte fastställt, men olika former av kulturella och publika verksamheter samt restauranger och kaféer skulle stärka och komplettera det som redan finns idag, t.ex. Stadsmuseet. Inom framtida Slussen planeras också för en handelsplats i delar av kvarterens bottenvåningar mot gator och torg samt i de undre planen.

6. STADSBYGGNAD – OFFENTLIGA RUM

EN VARIATION AV OLIKA PUBLIKA PLATSER

Slussen ligger i ett sammanhang där flera stora kvaliteter i Stockholm sammanfaller; den urbana storstaden, stadens centrala delar i ett vackert skärgårdslandskap samt närheten till de historiska delarna av huvudstadens utveckling i form av Gamla stan. Dessa förutsättningar ger möjligheter men fordrar också hög kvalitet vad gäller gestaltning.

Framtida Slussen innehåller en mängd olika typer av offentliga rum och platser och det är dessa som är en bärande del i den nya stadsbygden. Här kan och kommer den offentliga arena att skapas som utgör grunden för Slussen som en unik och attraktiv plats i staden. De många offentliga rummen knyter samman befintlig stadsväv och tydliggör kopplingen mellan Södermalm och Gamla stan. Här finns allt från kajer och broar som tillvaratar det vattennära läget till väderskyddade torg och park med utsikt samt en intrikat sammanvävning mellan alla dessa olika rumsligheter.

Slussen ska i framtiden gestaltas med en offentlig och representativ prägel som speglar både dåtid, samtid och framtid. Det är viktigt att de nya platserna ges en identitet som kan kopplas till nya Slussen samtidigt som de historiska lagren på platsen finns närvarande.

Slusstorget – Slussens centrala plats

Vattnet ska lyftas som en viktig del av framtida Slussen. I vattenrummet mellan Södermalm och Gamla stan skapas ett nytt torg, Slusstorget. Här är det vattenytan mellan de två kajerna som utgör torgytan. Detta grepp blir något unikt och

annorlunda. Mitt i torgytan ligger slussrännan som lyfts fram och synliggörs på ett helt annat sätt än i dagsläget. Slussfunktionen och båtarna som nyttjar den kommer att spela en central roll. Kring Slusstorget finns kajer och låga broar mellan Södermalm och Gamla stan som omsluter torgytan. De låga nivåerna vid kajerna kopplas till de övre nivåerna, torgytan på Södermalm och Munkbron i Gamla stan, med trappor och terrasser. På den högre nivån ligger bron som utgör Skeppsbrons förlängning till Södermalm. Kombinationen av de lägre broarna, kajerna, trappor och terrasser samt den högre bron skapar goda möjligheter till socialt liv kring vattnet.

Torg och gator

Planförslaget innehåller flera nya gator och torg samt ombyggnation av befintliga platser. Detaljplanen anger inte en färdig gestaltning av dessa utan endast en fysisk avgränsning. De olika platserna har goda förutsättningar att formas kring olika funktioner och ges identiteter utifrån detta. Södermalmstorg har ett väderskyddat läge med t.ex. plats för uteserveringar och Ryssgården kommer fortsätta vara en viktig plats för torghandel.

Katarinaparken

I anslutning till Katarinahissen kommer en ny park att anläggas som sträcker sig ända ner till kajplanet. Denna kompletterar på ett bra sätt de hårdgjorda ytor i form av kajer och torg som finns inom området. Parken ska gestaltas så att gröna värden kan tillskapas i form av gräsmattor, planteringar och träd. Parken kommer också att fylla en funktion som närpark för omkring 10 000 boende och arbetande på Södermalm och i Gamla stan då den kommer att utgöra den närmsta parkytan för dessa.



Slusstorget sett från Södermalm mot Gamla stan. Till höger huvudbron som utgör Skeppsbrons förlängning.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Broar och kajer

Framtida Slussen kommer att fokusera på att skapa attraktiva publika platser i anslutning till vattnet. Broarna utgör en viktig del i detta offentliga rum och deras utformning ska ägnas stor omsorg. Skeppsbrons förlängning utgör huvudbron där alla trafikslag finns. Under bron föreslås lokaler i direkt anslutning till vattnet. Dessa lokaler bidrar till att aktivera och skapa trygga miljöer utmed kajerna på båda sidor om Slusstorget. En andra bro är gång- och cykelbron som löper parallellt med tunnelbanebron. Bron erbjuder en smidig och enkel väg mellan Munkbron och Södermalm och fångar framför allt upp det stora flödet av cyklister i nord-sydlig riktning. Gestaltningen av broarna ska vara samtida men ges ett uttryck som håller över tid. Gestaltningen ska också ta hänsyn till närheten till Gamla stan avseende material, färgsättning och belysning.

Kajerna i Gamla stan vid Munkbron respektive Skeppsbron kommer att kopplas ihop i den nya strukturen vilket innebär att man kan röra sig utmed kajen framför slottet, utmed Skeppsbron, förbi Slussen och vidare till Munkbron. En framtida koppling till Riddarholmen under tunnelbanebron skulle ytterligare stärka detta stråk. Detta ingår dock inte i nu aktuellt planförslag.

Kajen på Södermalmsidan nedanför parken vid Katarinahissen ska förberedas för möjlig reguljär båttrafik i framtiden. Kajen här har ett unikt läge med möjlighet att koppla till tunnelbanenätets näst mest trafikerade station, till stadsbussar och Nacka- och Värmdöbussarna samt till eventuell framtida stadsspårvagn. Här kan en framtida knutpunkt mellan sjö- respektive landburen kollektivtrafik skapas.

Trappor och terrasser

En viktig del i projekt Slussen är att göra vattnet mer tillgängligt än idag. Torgplanet på Södermalmsidan kopplas via terrasser och trappor med den lägre kajnivån kring Slusstorget. I anslutning till terrasser och trappor finns möjlighet för bakomliggande lokaler på mellanplan och kajplan att annonsera sig samt att bli en del av terrasserna. Framför allt är detta tydligt i terrassen framför C1-byggnaden, ned mot Slusstorget.

7. STADSBYGGNAD – BEBYGGELSE

BEBYGGELSE OVAN MARK

Ny bebyggelse

Detaljplanen redovisar nya byggnadskvarter på Södermalmsidan. Bebyggelsen delas upp i två olika delar där den östra delen framför KF-huset och Glashuset benämns E1 och E2. De två centrala byggnaderna vid Södermalmstorg kallas vidare i texten för C1 och C2.

Den nya bebyggelsens höjdskala, volym och utbredning ska ta hänsyn till många olika faktorer; närheten till Gamla stan, 1600-talets stadsfront på Södermalm, landskapets karaktär med förkastningsbranten på Södermalm och de topografiska förhållandena. Vidare ska siktlinjer beaktas från Stadsmuseet mot Saltsjön och mot Gamla stan och stadens ursprungliga entré i form av Järntorgsgatan.

Bebyggelse från senare tid har också en viktig roll i stadsbilden, det handlar framför allt om KF-huset med Katarinahissen och Glashuset.

Centrala byggnaderna vid Södermalmstorg

Byggnaderna vid Södermalmstorg kommer att bli en mycket viktig del i framtida Slussen, både vad gäller gestaltning och innehåll. Förslaget redovisar två glasade byggnader med ett publikt innehåll, exempelvis kultur, utställning, restauranger och kaféer. Inom C1-byggnaden ryms också en allmän koppling mellan kajplan och torgplan som ska vara öppen dygnet runt. Här finns rulltrappor och hiss för att underlätta den nivåförflyttning som sker mellan de olika planen.

Byggnaderna redovisas som transparenta och ska kommunicera sin verksamhet utåt på ett tydligt sätt. Detta bidrar till ett stadsliv på Södermalmstorg samt ned mot Slusstorget där C1-byggnaden har en stor fasad. Byggnaderna kommer också att bidra till att skapa upplysta och publika verksamheter på kvällar och under den mörka delen av året.

Byggnaderna kan också utgöra en hjälp till att kunna läsa de historiska lagren i form av Göta landsvägs (nuvarande Götgatan) fortsättning förbi stadsmuseet och vidare till Gamla stan och Järntorgsgatan som utgör den historiska entrén till Stockholm.

Byggnader i öster

Bebyggelsen i öster utgörs av byggnaderna E1 och E2. Dessa byggnader förhåller sig till parken vid Katarinahissen, till kajen i norr samt till lokalgatan mot KF-



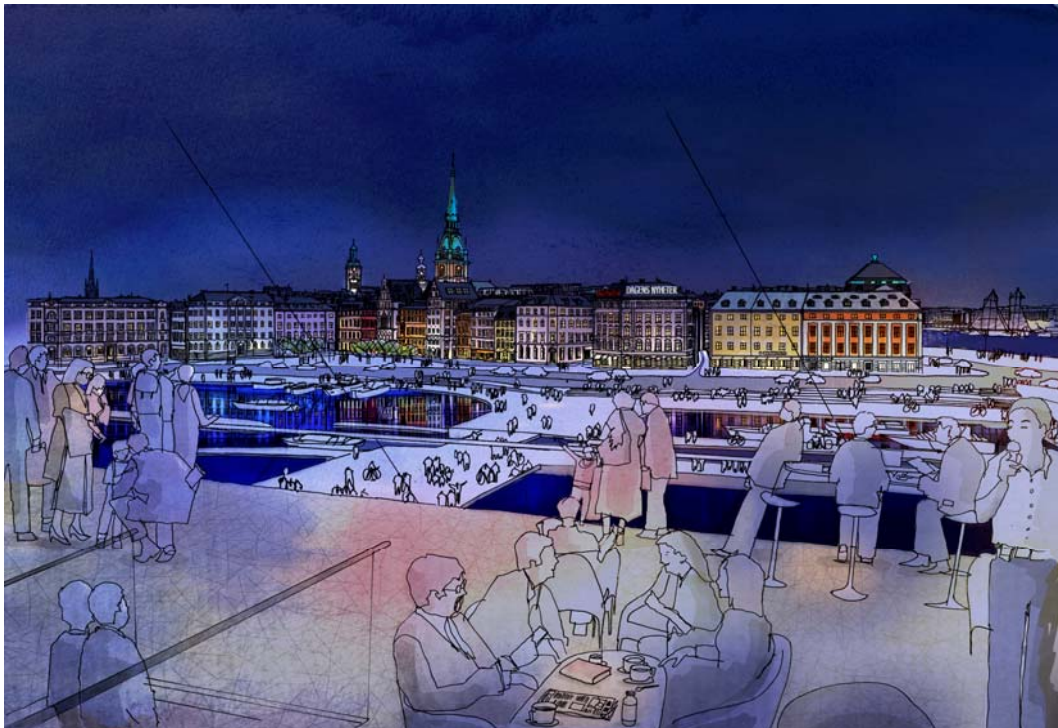
Vy från korsningen Hornsgatan/Götgatan med kvarteret Överkikaren till vänster i bild och stadsmuseet till höger. På Södermalmstorg ses byggnad C2 invid trädraden och byggnad C1 i bildens mitt, intill Hornsgatans förlängning mot huvudbron.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

huset och Glashuset (idag med adress Stadsgården). Husen är 4-6 våningar från torg- respektive kajplanet. Byggnaderna angörs från gatan mot KF-huset och Glashuset men har också möjlighet till entréer mot både parken och kajen. Det som varit viktigt vid volymgestaltningen av dessa byggnader är att KF-huset och Glashuset även i framtiden ska vara överordnade den nya bebyggelsen i stadsbilden.



Södermalmstorg kantas av byggnaderna C1 och C2 med publika verksamheter.
 Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



I byggnad C1 finns utrymme att inrymma ett våningsplan en trappa upp från torgplanet. Här finns möjlighet att inomhus ta del av Slussens unika läge i brytningen mellan Mälaren och Saltsjön med Gamla stan i fonden även då vädret inte tillåter att sitta utomhus.
 Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Slusstorget och lokaler under bron

Under Skeppsbrons förlängning mot Södermalm (huvudbron) föreslås nya lokaler för t.ex. kaféer, restauranger och annan publik verksamhet. Detta ansluter till de historiska förhållningssätt där funktioner närmast vattnet alltid funnits i tidigare slusslösningar. Lokalerna ger också möjlighet att skapa aktiva och trygga kajmiljöer med funktioner utmed de låga broarna som förbinder Södermalm med Gamla stan. På Södermalmssidan i anslutning till huvudbron finns en entré till de inre delarna med bland annat kollektivtrafik och handelsplats. Denna entré bidrar ytterligare till att befolka de låga broarna och Slusstorget.

Katarinahissen och entré till de undre planen

Katarinahissen är en viktig orienteringspunkt vid Slussen och en tydlig del av den funktionalistiska lösning som anlades på platsen på 1930-talet. I samband med uppförandet av Slussen 1935 och ombyggnationen av KF-huset ersattes den tidigare hissen med dagens konstruktion. I framtidens Slussen kommer Katarinahissen att finnas kvar.

Marknivån runt hissen höjs med maximalt 0,5 meter och den befintliga blomsterkiosken och nedgången till de undre planen ersätts med en ny byggnad. Denna utförs som en enkel konstruktion i likhet med den befintliga och funktioner så som nedgång till mellan- respektive kajplan kommer att finnas även i framtiden. Kopplingen ska innehålla rulltrappor samt en hiss som klarar tillgänglighetskrav som komplement till Katarinahissen. Katarinahissen och konstruktionen är i behov av upprustning. Hur denna ska ske och på vilket sätt hissen blir berörd av kommande ombyggnation av Slussen måste studeras vidare inför genomförandet.

Funktioner – användningsbestämmelser på plankartan för byggnader ovan mark

Detaljplanen anger för de två östra byggnaderna E1 och E2 användningsbestämmelsen CK (centrum och kontor). I detta ryms bland annat butiker, restauranger, kulturverksamheter, hotell och kontor. För byggnaderna på Södermalmstorg, C1 och C2, anges bestämmelsen C (centrum) vilket innebär ett publikt nyttjande. Diskussionen om vad dessa två byggnader ska innehålla kommer att fortgå men publika verksamheter med så väl kulturell betoning som restauranger och service skulle stärka Slussen som målpunkt. Detaljplanen anger att bottenvåningarna inom all ny bebyggelse ska innehålla publika verksamheter mot torgplan och kaj.

BEBYGGELSE UNDER MARK

Mellanplan och kajplan

Bebyggelsen på torgplan på nivån ca +9 till +13 vilar på en underbyggd volym som rymmer stora ytor. Den nya strukturen ger möjlighet att i framtiden ge vissa funktioner en bättre och mer ändamålsenlig utformning jämfört med dagsläget. Den underbyggda strukturen består av två olika nivåer; mellanplan på ca +7 meter och kajplan på ca +0 till +2 meter.

Publika verksamheter

De stora ytorna som ryms på mellanplan och torgplan kan komma att innehålla flera olika publika verksamheter och funktioner. Byggnad C1, med

förhoppningsvis ett kulturellt innehåll, kan kopplas till de norra delarna av mellanplan och kajplan på ett fint sätt och får en möjlig entré mot Slusstorget från kajplan. Här finns också möjlighet att koppla funktioner från mellanplan ut till terrasser och trappor ned mot kajen och Slusstorget. På mellanplan och kajplan finns planer på en handelsplats. Exploateringsnämnden har gett en markanvisning till Destination Slussen AB som kommer att driva handel och kommersiell service i anslutning till entrén mot kajen och vidare mot den föreslagna bussterminalen under Katarinavägen. En del av handeln kan också rymmas på torgplanet inom delar av bottenvåningarna på den nya bebyggelsen. Handelsplatsen ska integreras med övriga funktioner vid Slussen, så som exempelvis kollektivtrafiken, kulturella verksamheter och publika ytor inom- och utomhus.

Detaljplanen ger en möjlighet att underbygga den västra delen av Södermalmstorg, väster om tunnelbanan och i anslutning till byggnad C2. Denna västliga del kan eventuellt också kopplas vidare till Stadsmuseet och dess lokaler på mellanplan. Om behov och möjlighet finns till detta får vidare utredningar klarlägga.

I trappor, terrasser och murar mellan torgplan och kajen på Södermalmssidan finns möjlighet till öppningar och verksamheterna på dessa plan kan således få dagsljus och nås från kajen. Denna möjlighet ska tillvaratas och detaljplanen redovisar en möjlighet till hur det kan gestaltas. Framför allt är detta viktigt vad gäller byggnad C1 och dess relation med Slusstorget. För att få publika verksamheter att länka till Slusstorget och vidare runt de låga broarna och lokalerna under huvudbron ska öppningar i trapporna och terrasserna vara mycket generösa och på ett tydligt sätt kommunicera de verksamheter som finns innanför på mellanplan och kajplan.

Stadsgårdsleden

Stadsgårdsleden kopplar samman Söder Mälarstrand i väster och Skeppsbron i norr. Stadsgårdsleden kopplas till Skeppsbron via en korsning som ligger på mellanplan. Skeppsbron ansluts via en mittdel på huvudbron som efter slussrännan viker ner till Stadsgårdsledens nivå. Leden går i en tunnel som sträcker sig från överdäckningen med byggnadskvarter E2 i öster fram till tunnelmynningen i väster, vid Götgatans förlängning invid byggnad C2. Från korsningen med Skeppsbron på mellanplan går Stadsgårdsleden ned till kajplan österut för att ligga på samma nivå som idag. Västerut efter korsningen fortsätter leden ner under tunnelbanan, på kajnivå, för att sedan ansluta till befintligt läge på Söder Mälarstrand framför Hilton.

Bussterminal

Nacka- och Värmdöbussarna har sin slutstation vid Slussen och dagligen nyttjar nästan 30 000 resenärer bussarna. Bytespunkten mellan dessa bussar, tunnelbana och andra kollektivtrafikslag gör Slussen till en av de viktigaste noderna i SL:s trafiknät. Idag är bussterminalen sliten och en oattraktiv miljö för resenärerna. I och med att Slussen byggs om ges en möjlighet att skapa en mer ändamålsenlig och framför allt, ur resenärssynpunkt, en betydligt mer attraktiv terminal.

Framtidens bussterminal avses förläggas i ett nytt bergtrum i Katarinaberget, under Katarinavägen och Mosebacke. Bussterminalen behandlas i ett separat detaljplaneärende, Dnr 2011-01580-54, men beskrivs kortfattat här nedan.

Bussterminalen angörs från Stadsgårdsleden, via en infart som förläggs under Saltsjöbanans spårområde. Bussterminalen föreslås utformas som en dockningsstation där trafikanter och bussar hålls separerade från varandra för att skapa en så trafiksäker och attraktiv miljö som möjligt. Terminalen avses rymma 8 avstigningsplatser, 20 påstigningsplatser samt ett antal s.k. regleringsplatser där bussarna ställs upp i väntan på nästa tur. Bussterminalen kommer att kunna rymma de ytor och utrymmen som SL önskar för att klara av den trafikökning man prognostiserar för Nacka- och Värmdötrafiken fram till år 2030.

Bussterminalen kommer att kopplas till stadsbussarna via terminalens huvudentré för resenärer på Katarinavägen. Denna entré ligger intill infarten till Katarinagaraget. Från entréhallen kan man också nå tunnelbanan via de södra trapporna ned på tunnelbaneperrongerna. På detta vis skapas en kompakt och samlad kollektivtrafikknutpunkt. Inom bussterminalen kan också utrymme för service tillskapas, som i förlängningen länkas vidare mot handelsplatsen, samt till entrén på kajplan ut mot Slusstorget.

Tunnelbanan

Slussens tunnelbanestation är den näst mest trafikerade i tunnelbanesystemet och i snittet över Söderström, mellan stationerna Slussen och Gamla stan, passerar dagligen nästan 300 000 resenärer. De befintliga tunnelbanespåren med station Slussen behåller sin funktion i den framtida strukturen för Slussen. Kopplingen till övriga trafikslag sker via de norra trapporna från perrongerna (till Saltsjöbanan) samt de södra trapporna (till ny bussterminal).

Saltsjöbanan

Saltsjöbanan ligger kvar i befintligt läge på Stadsgården för att sedan gå in i den överbyggda strukturen på kajplan intill Katarinahissen. Här skapas ett stationsläge med två spår, perrong samt en koppling till tunnelbanans norra perrongändar, till kajen via entrén ut mot Slusstorget samt söderut på kajplan till den nya bussterminalen.

BEFINTLIG BEBYGGELSE MED SKYDDSBESTÄMMELSER

Katarinahissen

På plankartan markeras denna med q1 med följande bestämmelse:

Katarinahissen får inte rivas eller till sitt yttre förvanskas. Konstruktionen med fackverk ska bevaras. Hisstrumman ska i delar över torgplan behållas öppen. Underhåll ska göras med för hissen traditionella metoder och material.

Bestämmelserna medger ett underhåll och utbyte av konstruktionens svaga delar. Delarna ska dock ersättas med lika befintligt. Om underhåll kräver nedmontering är detta förenligt med skyddsbestämmelser och rivningsförbud förutsatt att konstruktionen återmonteras på samma plats.

Nils Ericson-slussen

På plankartan markeras denna med q2 med följande bestämmelse:

Nils-Ericson-slussens ursprungliga konstruktion, stensatta kajmurar och kajer får inte rivras. Underhåll ska göras med för anläggningen traditionella metoder och material.

Bestämmelsens nämnda konstruktion avser även grundläggning m.m. under vatten. Bestämmelserna medger rivning av icke ursprungliga delar så som senare tiders förlängningar och påbyggnader. Bestämmelsen medger även att tillägg till konstruktionen kan göras.

BYGGRÄTTER I ANGRÄNSANDE GÄLLANDE DETALJPLAN

Kvarteret Ormen

För del av kvarteret Ormen (tunnelbaneuppgången mot Ryssgården) samt intilliggande del av Katarinavägen finns en gällande detaljplan, Dp 1998-00893-54, laga kraftvunnen 2003-02-27. Detaljplanen anger en byggrätt för nytt hotell ovanpå tunnelbaneuppgången. I detaljplanen anges att angöring och varuleveranser med större fordon till ett eventuellt framtida hotellet på platsen avses lösas via Katarinavägen, ungefär i det läge där 3:ans buss idag angör. Efter det att ovan nämnda detaljplan antogs har Slussenprojektet utvecklats och många fler förutsättningar är idag klarlagda än när detaljplanen för hotellet gjordes.

Idag kan konstateras att knutpunkten Slussen med byte mellan olika kollektivtrafikslag till stadsbussar är en mycket viktig funktion som kommer att få ökad betydelse i framtiden i och med ökat resenärsantal. I och med detta kan en konfliktsituation uppkomma mellan det planerade hotellets leveranser och det mycket viktiga allmänintresset att tillgodose och möjliggöra för en attraktiv, smidig och säker bytespunkt för kollektivtrafiken och stadsbussarna. Av denna anledning kan det bli aktuellt att ompröva det som fastlagts avseende det framtida hotellets transporter då kollektivtrafikens intressen måste gå före ett idag icke uppfört hotells leveranser. Således kan det bli aktuellt att lösa leveranserna till ett hotellet på annat sätt än vad som beskrevs när detaljplanen togs fram. En annan möjlighet är också att ersätta gällande plan för hotellbyggrätten med en ny som är anpassad efter den situation och de förutsättningar som gäller i och med genomförandet av Slussenprojektet.

8. TRAFIK

Slussen är och kommer att förbli en viktig knutpunkt för olika trafikslag: gång- och cykeltrafik, kollektiv- samt biltrafik. Ambitionen är att Slussen ska bli trygg, trafiksäker och lätt att orientera sig i för samtliga trafikanter. Trafikkontoret har tagit fram ett separat Trafik-PM för Slussen där trafikfrågorna beskrivs mer ingående. På de följande sidorna finns en sammanfattning för respektive trafikslag redovisad.

GÅNGTRAFIK

Antalet gående i Slussenområdet kommer att öka med de nya verksamheterna som förläggs hit. Prognoser för år 2030 visar på ca 50 000 gående per dygn som passerar över broarna, vilket är en fördubbling jämfört med idag, och nästan lika många över Katarinavägen. En stor del av flödet över Katarinavägen utgörs av resenärer med kollektivtrafiken. Helt dominerande idag är bytet mellan tunnelbana och Nacka- och Värmdöbussarna, vilket det också kommer att vara inom en överskådlig framtid.

Binda samman stråk

För stadens stråk är Slussen den avgjort viktigaste länken mellan norra och södra innerstaden. Den nya huvudbron som förbinder Gamla stan och Södermalm utformas med generösa gångbanor längs båda sidor. Kajstråken från Stadsgården mot Skeppsbron och Munkbrokajen förstärks med nya lågbroar i kajnivå. Den västra lågbron mellan Gamla stan och Södermalm skapar ett genare promenadstråk mellan Drottninggatan, Västerlånggatan, Österlånggatan och Götgatan, vilka med planförslaget stärks i rollen som innerstadens mest livliga gågator. Den ökade upplevda närheten mellan dessa huvudstråk kan väntas få stor betydelse för en ökad genomströmning av fotgängare på Slussen.

I öst-västlig riktning skapas en ny kajpromenad som förbinder Stadsgården med Söder Mälarstrand. Ett nytt signalreglerat övergångsställe gör det möjligt för gående att korsa Stadsgårdsleden vid Birkaterminalen. Lokalgatans gångstråk förbi KF-huset och Glashuset kopplas därmed till Stadsgårdskajen på ett naturligt sätt. Ytterligare ett gångstråk från Katarinavägen skapas genom att Lokattans trappor från Katarinavägen till Stadsgårdsleden öppnas upp i denna punkt.

En ny gång- och cykelbro bredvid tunnelbanebron förbinder Södermalmstorg med Munkbron. Gående från Stadsgårdskajen når bron via en ramp.

Skapa orienterbarhet

Dagens Slussen är svår att orientera sig i. Främsta orsaken till detta är trafikkonstruktionen som skapar många brutna siktlinjer och tunnlar för fotgängare. I framtida Slussen är dessa problem i princip borta. Planen formar tydliga gångstråk på broar och kajer.

Framkomlighet för gående

Förutsättningar skapas för gena, lättorienterade och trafiksäkra gångtrafiklösningar med god framkomlighet för gående. Gångbanor och väntytter dimensioneras efter det bedömda utökade gångflödet i framtiden.

Tillgänglighet för gående

Området i och kring Slussen ska bli tillgängligt och användbart för alla. Det tas stor hänsyn till att åstadkomma flacka lutningar på gångytter och till att det finns plana partier med en möjlighet till vila om lutningarna blir för branta. Nivåskillnaderna mellan kajplanet, mellanplanet och torgplanet tas upp genom trappor/rulltrappor, hissar och ramper för att skapa god tillgänglighet och undvika barriäreffekter. Hiss och rulltrappor integreras i byggnad C1 på Södermalmstorg och kommer att vara tillgängliga dygnet runt. I byggnaden vid Katarinahissen kommer hiss och rulltrappor att vara tillgängliga under Saltsjöbanans öppettider.

Trafiksäkerhet för gående

I framtida Slussen kommer stora otydliga trafikytor att tas bort till förmån för en mer traditionell gatustruktur. Detta bidrar till att begränsa hastigheten hos fordonstrafiken och underlätta samspelet mellan trafikanterna samt att öka trafiksäkerheten.

CYKELTRAFIK

Slussen utgör en getingmidja och nödvändig passage för cyklister i såväl nord-sydlig som väst-östlig riktning. Cykelströmmarna över Slussen är idag mycket stora. Antalet cyklister har mer än fördubblats de senaste 15 åren. Vid planeringen av Slussen bedöms en ökning av cykeltrafiken med ca 5 procent per år vara rimlig. Slussen ska i framtiden kunna erbjuda gena, sammanhängande och väl fungerande cykelförbindelser för att underlätta för cykeln som alternativt transportmedel till bilen.

Framkomlighet för cyklister

Planen ger förutsättningar för cykellösningar med god framkomlighet. Det innebär bland annat cykelfält och cykelbanor med möjlighet till omkörning och rymliga cykelmagasin vid trafiksignaler. Här nedan listas viktiga stråk där framkomligheten för cyklister kommer att prioriteras och ges god framkomlighet i form av erforderliga utrymmen i planen.

Cykelstråket mellan Götgatan/Hornsgatan och Munkbron/Tegelbacken

Planen innehåller en ny separat gång- och cykelbro bredvid tunnelbanebron. Den nya bron innebär stora restidsvinster och en genare väg för cyklisterna till och från Tegelbacken. De största cykelströmmarna undgår därmed konflikter med gående längs Munkbrokajen vid Gamla stan. Det finns även möjlighet att nå gång- och cykelbron från Stadsgården och Söder Mälarstrand. En ramp förbinder kajplanet med bron.

Cykelstråket mellan Götgatan/Hornsgatan och Skeppsbron

Generösa enkelriktade cykelbanor/fält ryms på ömse sidor om vägbanorna mellan Götgatan/Hornsgatan och Skeppsbron samt på den nya huvudbron.

Cykelstråket mellan Stadsgården/Söder Mälarstrand och Skeppsbron

Förbindelserna mellan Södermalms kajer och Skeppsbron är viktiga länkar i dagens cykelnät genom Slussen. Slussens framtida utformning innebär cykelförbindelser över lågbroar både öster och väster om huvudbron. Lågbroarna kommer att öppnas för slussning av båttrafik, men det kommer alltid att finnas en framkomlig väg i och med att en bro alltid är öppen för gång- och cykeltrafik.

Cykelstråket mellan Stadsgården och Katarinavägen

En ny förbindelse för cykeltrafik öppnas mellan Stadsgården och Katarinavägen via lokalgatan förbi KF-huset och Glashuset. En ny signalreglerad cykelpassage gör det möjligt för cyklister att korsa Stadsgårdsleden vid Birkaterminalen.

Tillgänglighet för cyklister

Cykellösningarna i Slussen innehåller lutningar och bredder som överensstämmer med kraven i Stockholms cykelhandbok.

Trafiksäkerhet för cyklister

Gatunätet är utformat så att det inte inbjuder till höga fordonshastigheter, vilket höjer trafiksäkerheten. Cyklister ges eget utrymme inför korsningar med en så kallad cykelbox och tillbakadragen stopplinje för biltrafik. Cykelstråk förbi busshållplatser kommer att göras säkra och tydliga.

Cykelparkering

Det planeras för flera typer av cykelparkeringar inom Slussen, dels i form av traditionella cykelställ vid entréer dels i form av cykelgarage där man kan lämna cykeln över natten och erhålla service. Detaljplanen ger möjlighet att anordna cykelparkering vid varje tunnelbaneuppgång, entréer till bussterminalen samt vid entréer till handelsplatsen.

KOLLEKTIVTRAFIK

Slussens framtida kollektivtrafikstruktur tar sin utgångspunkt i ambitionen att skapa enkla, generösa och trivsamma bytesrelationer mellan tunnelbana, den nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna, stadsbussarna och Saltsjöbanan. Planen ger även möjlighet till framtida spårvagnstrafik på Katarinavägen över torget vid Katarinahissen och vidare över huvudbron mot Kungsträdgården.

Bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna

Bussterminalen placeras i Katarinaberget, under Katarinagaraget och utformas som en dockningsterminal. Den innehåller 8 avstigningshållplatser och 20 påstigningshållplatser. Dessutom finns ett antal uppställningsplatser för tidsreglering av bussarna inom terminalområdet. Resenärer som ska åka från Slussen mot Nacka och Värmdö får en ny inomhusväntehall med generösa mått där bussarna avgår. Ambitionen är en levande och trygg terminal i en miljö som inte är bullerstörd och där resenärerna erbjuds olika typer av service och handel. Den nya bussterminalen nås via entréer från både Katarinavägen och från torget vid Katarinahissen (Katarinaparken) samt från Stadsgårdskajen. Busstrafiken ges egna körfält längs Stadsgårdsleden in och ut från terminalen för en god framkomlighet. Bussterminalen behandlas formellt i en separat detaljplan, Dnr 2011-01580-54.

Stadsbussarna

Stadsbussarna trafikerar Katarinavägen/Hornsgatan till och från Skeppsbron och Munkbron via den nya bron. Bussarna ges hållplatser ungefär motsvarande dagens hållplatsplacering i nära anslutning till tunnelbanans och den planerade bussterminalens entréer och blir lätta att hitta. Övergångsställen över Katarinavägen och vid Södermalmstorg/Hornsgatan mot busshållplatserna signalregleras.

Saltsjöbanan

Planen utgår från att Saltsjöbanan ligger kvar i ungefär samma läge som idag. Spåret anpassas efter de nya ovanpåliggande byggnaderna. Ytterligare ett spår vid stationen möjliggörs för att möta det framtida ökade behovet av antalet avgångar på Saltsjöbanan.

Spårväg

En framtida stadsspårväg i innerstaden kan komma att trafikera Södermalm via Katarinavägen och Slussen med fortsättning till Skeppsbron och City. Stadsspårvägen har möjlighet att få reserverade körfält för kollektivtrafiken i båda köriktningar över huvudbron. Detaljplanen tar höjd för spårvägen genom att ge utrymme för spår och hållplatser intill Katarinahissen.

Tunnelbanan

Det är mycket viktigt att tunnelbanan påverkas i så liten utsträckning som möjligt av genomförandet av Slussen. Mer noggrann planering av genomförandet i anslutning till tunnelbanan kommer att ske i det fortsatta arbetet och i nära samråd med SL. Den södra tunnelbaneentrén ansluts till den nya bussterminalen i Katarinaberget.

Kollektivtrafik på vatten

Slussen har ett strategiskt viktigt läge för båttrafik. Här knyts flera olika kollektivtrafikslag samman och närheten mellan denna knutpunkt och angränsade kajer är god. Vid Slussen finns också fördelen att nå både Saltsjö- och Mälarsidan. Det finns idag inga beslut avseende utökad båttrafik till och från Slussen, varken med reguljärtrafik eller annan typ av turtrafik. Dock medger detaljplanen att kajerna kan användas för detta ändamål. Djurgårdsfärjans nuvarande kajläge samt biljettförsäljning måste flyttas något norrut på Skeppsbron, vilket också detaljplanen ger utrymme för.

BÅTTRAFIK

Idag nyttjas kajerna kring Slussen på olika sätt. Stadsgårdshamnen används av fastliggande fartyg, en restaurangbåt samt färjor och kryssningsfartyg i öster. Delen närmast slusskanalen används av brandförsvarets båtar. Stadsgårdshamnen skulle kunna vara ett tänkbart alternativ för lokalisering av Djurgårdsfärjan och en eventuell utbyggd kollektivtrafik på vatten.

Skeppsbrokajen nyttjas främst av båtar i reguljärtrafik, såsom Djurgårdsfärjan, Fjäderholmslinjen och sightseeingbåtar. Närmast slusskanalen ligger idag två fartyg. Munkbrokajen nyttjas av den fastliggande restaurangbåten Flyt och sommartid även av fritidsbåtar. Fastliggande båtar kan eventuellt förekomma även fortsättningsvis.

Mälarkajen används inte för båttrafik idag, men det finns möjlighet att lägga till med båtar. Den nya utformningen av kajen skapar utvecklingspotential. En möjlig användning för Mälarkajen är som omstigningsplats för kollektivtrafik på vatten.

BILTRAFIK

Trafiksituationen har förändrats avsevärt sedan nuvarande lösning byggdes på 1930-talet. Slussens betydelse som biltrafikplats har minskat. Under 1960-talet passerade 90 000 fordon per dygn i nord-sydlig riktning, men då fanns varken Essingeleden eller Centralbron. Idag är motsvarande siffra över Slussenbroarna ca 30 000 fordon.

I framtida Slussen anordnas Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand som en huvudgata i tunnel mellan Birkaterminalen i öster och tunnelbanebron i väster. Den nya Stadsgårdsleden börjar stiga inne i tunneln för att ge utrymme under sig för en ny entré från kajen till tunnelbanan och den nya bussterminalen. Därefter sjunker Stadsgårdsleden ner från mellanplanet till kajnivån. I tunneln skapas en ny signalreglerad trevägskorsning som förbinder Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand med Skeppsbron och Munkbron genom en slits i huvudbron.

På torgnivån möts Hornsgatan och Katarinavägen i en trevägskorsning. Den nya huvudbron leder över trafiken till Skeppsbron och Munkbron. Bron rymmer totalt 8 körfält för att kunna reservera ett körfält i varje riktning för kollektivtrafiken och behålla svängförbindelserna med omgivande gator. Detaljplanen ger förutsättningar för en brolösning där ytorna kan disponeras på olika sätt. Följande disponering för biltrafiken kan göras med 8 körfält:

- Tre körfält norrut mellan Katarinavägen/Hornsgatan och Munkbron/Skeppsbron, varav ett kollektivtrafikkörfält
- Två körfält i slitsen mellan Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand och Munkbron/Skeppsbron
- Tre körfält söderut mellan Munkbron/Skeppsbron och Katarinavägen/Hornsgatan, varav ett kollektivtrafikkörfält

Skapa orienterbarhet

Orienterbarheten för bilisterna i Slussens klöverbladslösning är dålig. Färdvägen måste tänkas ut tidigt och vägvalen kommer nära in på korsningarna. Omfattande vägvisning är nödvändig. Den tydliga och traditionella gatustrukturen i nya Slussen kommer att bli lätt att orientera sig i och lösningen bibehåller de viktiga kopplingarna såsom Katarinavägen-Munkbron, Skeppsbron-Hornsgatan/Götgatan, Söder Mälarstrand-Stadsgården och Stadsgårdsleden/Söder Mälarstrand-Skeppsbron.

Framkomlighet för bil

Framkomligheten i omgivande gatunät sätter gränsen för hur stor prestanda som kan utnyttjas i Slussen. Det är brist på kapacitet på Skeppsbron, Strömbron och på Katarinavägen. Det innebär att bara marginellt större mängder än de som idag passerar i högtrafik är möjliga att ta fram och samtidigt klara framkomligheten för kollektivtrafiken. En ökning av trafikflödet kan därför inte åstadkommas genom att öka kapaciteten i Slussen. Planens lösning är stabil och klarar dagens trafik.

Tillgänglighet för bil

Slussen har idag flera begränsningar vad gäller fri höjd. Det finns begränsningar på 3,2 meter, vilket betraktas som dålig standard. I framtiden får Slussen ett tydligt och mer tillgängligt trafiksystem med 4,0 meters fri höjd.

Trafiksäkerhet för bil

Trafiksäkerheten vid Slussen är idag godtagbar, men det förekommer dåliga siktsträckor och korsningar med höga hastigheter. Framtida Slussen kommer att ha god säkerhet för biltrafik med överblickbara korsningssituationer.

Bilparkering

Idag finns ca 600 parkeringsplatser inom Slussenområdet. De planeringstal för parkering till olika slags verksamheter som finns för innerstadsexploateringar i Stockholm kommer inte att kunna uppnås inom Slussen. Behovet av parkering hanteras på kvartersmark. Det centrala läget i staden med mycket god kollektivförsörjning och tillgänglighet för gående och cyklister gör att planeringstalen för ny parkering kommer att hållas lågt. Detta regleras dock inte inom detaljplanen. På gatumark inom Slussenområdet ordnas endast parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Angöring till ny och befintlig bebyggelse

Kortare stopp för på- och avstigning och taxiangöring kommer att bli möjlig på bland annat Södermalmstorg och Katarinavägen. Utifrån Stockholms tillgänglighetskrav kommer föreslagna samt befintliga byggnader att kunna angöras med bil inom 10 m från huvudentréer.

Varustransporter

Två nya varuintag planeras från Stadsgårdsleden för att försörja den verksamhet som kan komma att inrymmas i framtida Slussen. Inlastningsmöjligheterna till kvarteret Tranbodarne behålls. Transporter till befintliga och nya fastigheter kring Guldgränd och Södermalmstorg ges möjlighet till åtkomst från Hornsgatan. Trafikförsörjning av västra kajområdet och slussanläggningen planeras ske från Söder Mälarstrand västerifrån i höjd med rampanslutningarna till Centralbron. Åtkomst till Stadsgårdshamnen sker enkelriktat med infart från Stadsgårdsleden i öst, vid Birkaterminalen. Utfart sker i västra delen mot Söder Mälarstrand. Varuleveranser till verksamheter under huvudbron möjliggörs både från Söder Mälarstrand och från Skeppsbrokajen, men förutsätter transporter med mindre lastbilar.

Busstrafik till Birkaterminalen

Birkabussarna angör idag kajområdet väster om Birkaterminalens byggnad och har 10 stycken angöringsplatser. Detta område kommer att ingå som en del i den ombyggda nya Slussen, varför angöringsplatserna för Birkas busstrafik inte kan ligga kvar. För att tillgodose Birkabussarnas angöringsbehov föreslås angöringsplatser öster om terminalbyggnaden med ut- och infart i korsningen vid Fotografiska museet.

9. STRANDSKYDD

Enligt miljöbalken gäller strandskydd som huvudregel för områden inom 100 meter från en strandlinje. Strandskyddet är dock ofta upphävt inom redan planlagda områden.

Nya regler för strandskydd trädde i kraft den 1 juli 2009. Därigenom inträder strandskyddet automatiskt när en ny detaljplan antas, enligt 7 kap 18g § miljöbalken. Enligt övergångsbestämmelserna ska denna bestämmelse dock inte tillämpas på ärenden som inletts före 1 juli 2009. Detta ärende inleddes före 1 juli 2009. Det finns emellertid en bestämmelse i 10a § lag (1998:811) om införande av

miljöbalken som anger att strandskydd inträder när en detaljplan för ett område som tidigare har omfattats av en fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att stora delar av planområdet ligger inom 100 meter från Mälaren respektive Saltsjön. I och med att nuvarande planområde omfattas och tidigare har omfattats av stadsplaner inträder således strandskydd i samband med att ny detaljplan antas. Staden kan dock inte själv genom den nya planen upphäva strandskyddet, utan detta måste göras av länsstyrelsen.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Ett upphävande av strandskyddet inom ett område med detaljplan förutsätter att det föreligger särskilda skäl. Stadsbyggnadskontoret bedömer enligt vad som utvecklas nedan att ett upphävande av strandskyddet inom området inte motverkar strandskyddets syften och det finns särskilda skäl för ett sådant beslut.

1. Området som upphävandet avser har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften

Idag är det befintliga strandskyddsintresset i det närmaste utsläckt. Planområdet är redan ianspråktaget och tidigare planlagt. Förutvarande verksamheter och byggnader har sedan lång tid tillbaka tagit de aktuella mark- och vattenytorna i anspråk. Strandkanten består i stort sett uteslutande av kajer och marken ovanför utgörs av redan bebyggd mark. Det djur- och växtliv som finns på land och i vatten kring Slussen är mycket begränsat.

I det nya planförslaget kommer allmänhetens tillgång till kajer och vattennära vistelse att förbättras avsevärt jämfört med dagsläget. Viss del av den bebyggelse som planen omfattar är befintlig men även tillkommande bebyggelse uppförs på redan ianspråktagen mark. Djur- och växtliv på land och i vatten kring Slussen bedöms inte i någon nämnvärd mening komma att påverkas av planen.

2. Området behövs för anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet

Inom planområdet finns en slussanläggning som reglerar Mälarens vattenstånd. Av naturliga skäl kommer slussanläggningen att beröra strandskyddsområdet. Genom den i planen angivna utformningen av den nya slussanläggningen samt kajerna i området kommer allmänhetens möjlighet att vistas i närhet till vatten att förbättras.

3. Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet av angeläget allmänt intresse och utvidgningen kan inte tillgodoses utanför området

Till följd av sin unika placering i centrala Stockholm hyser Slussen två centrala funktioner; dels den huvudsakliga regleringen av Mälaren dels att knyta samman trafiken i både centrala Stockholm och med Värmdölandet. Båda dessa funktioner behöver nu restaureras för att säkerställa befintlig trafiklösning, inkluderande den

kollektiva trafiken, samt öka möjligheten att avbörda Mälaren. Ingen av dessa funktioner kan flyttas från strandskyddsområdet i samband med restaureringen.

Slussen är en nod för både tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan och Nacka- och Värmdöbussar. Genom planen kommer denna knutpunkt på ett bättre sätt än idag tillvarata det attraktiva läget nära vattnet och låta detta bli ett viktigt element i den nya terminalen genom tydliga kopplingar ut till kajerna och vattennära områden. Läget innebär att Slussen har stora förutsättningar att bli en av stadens främsta offentliga rum och kommer att bli en självklar plats för människor att mötas på. Planförslaget innebär att den allemansrättsliga tillgången till strandlinjen avsevärt förbättras på ett långsiktigt hållbart sätt, samtidigt som de föreslagna åtgärderna inte åsidosätter eller försämrar livsvillkoren för det djur- och växtliv som redan finns.

10. KLIMATANPASSNING, ÖVERSVÄMNING OCH EROSION

Detaljplanen för Slussen skapar planmässiga förutsättningar för klimatanpassning i Slussenområdet på cirka 100-års sikt. Klimatanpassningen omfattar både förmågan att klara stigande havsvattenstånd i Saltsjön och varmare somrar i Mälardalen.

Den nya detaljplanen för Slussen skapar planmässiga förutsättningar för nya kanaler och slussar i Slussen/Söderström. Förutsatt att staden får tillstånd enligt miljöbalken till dessa anläggningar och en ny reglering av Mälaren minskar dagens översvämningsrisker i Slussenområdet och runt hela Mälaren. Dessutom skyddas dricksvattnet för 2 miljoner människor i Mälardalen, varav drygt 1 miljon i Stockholm. Det skapas också bättre förutsättningar än idag att möta framtida klimatförändringar.

Den nya detaljplanen skapar planmässiga förutsättningar för anpassning till högre vattenhastigheter i Slussenområdet. På befintliga anläggningar uppströms och nedströms Slussenområdet etableras erosionskydd. Detta hanteras i tillstånd enligt miljöbalken.

11. MILJÖKONSEKVENSER

MKB

Stockholms stad har bedömt att ombyggnaden av Slussen och dess närmaste omgivning kan innebära betydande miljöpåverkan för kulturmiljö och luft. Till detaljplanen finns en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen som redovisar projektets miljökonsekvenser. Här nedan redovisas den samlade bedömningen av planförslaget.

SAMLAD BEDÖMNING

Ombyggnaden av Slussen är en stor omdaning av ett viktigt område i Stockholm. Behovet av ombyggnad är stort om området ska behålla den funktion den har idag. Planförslaget medför miljökonsekvenser, positiva såväl som negativa. Sammantaget innebär planförslaget vissa negativa konsekvenser för kulturmiljön men också positiva. Totalt sett innebär planförslaget en måttlig negativ konsekvens för kulturmiljön. Planförslaget ger positiva konsekvenser för rekreation och stadsliv, buller, hälsa och hushållning med naturresurser. Även för stadsbilden innebär förslaget positiva konsekvenser. Positivt ur hälsosynpunkt är att förslaget innebär minskad exponering av luftföroreningar för människor. Det finns också goda förutsättningar att minska bullernivåerna inom vistelseytorna. Riskanalysen visar på acceptabel risk förutsatt att föreslagna riskreducerande åtgärder genomförs.

Slussens topografiska förutsättningar - betydelsen för Stockholms utveckling kommer även fortsättningsvis att kunna upplevas även om den öst-västliga riktningen förstärks på bekostnad av den nord-sydliga och vattenrummet breddas. Kommunikationerna – knutpunkten för olika trafikslag, slussfunktionen, sjöfartsstaden kommer i begränsad utsträckning att förstärkas. Genom förbättrad visuell kontakt mellan Gamla stan och Södermalm, förstärkningen av stråket Götgatan – Järntorgsgatan samt tydligare torgbildningar, förstärks upplevelsen av gatustrukturen i Medeltids- och 1600-talsstaden. Förflyttningen av huvudstråket österut skadar upplevelsen av det historiska sambandet mellan Gamla stan och Södermalm. 1930-talets trafikaneläggning ersätts med en helt annan anläggning, vilket innebär en betydande skada på Det moderna välfärdssamhällets stadsbyggande – trafikaneläggningen. I måttlig utsträckning påverkas Fornminnen negativt, men kompenseras i liten omfattning av de nya kunskaper som kan komma fram vid de arkeologiska undersökningarna. När det gäller byggnadsminnen, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse sker en måttlig, negativ påverkan som i begränsad omfattning uppvägs av att Södra Stadshuset får ett tydligare sammanhang med sin omgivning. Upplevelsen av Slussen utanför planområdet från andra delar av Stockholms innerstad och Djurgården påverkas i negativ utsträckning i liten skala.

Planförslaget innebär samma nivå på luftföroreningshalterna i området som i nollalternativet. I planförslaget för Slussen år 2030 skapas områden för vistelse med lägre luftföroreningshalter jämfört med nollalternativet. Högre halter än i nollalternativet erhålls intill Stadsgårdsledens östra och västra tunnelmyrning och vid påfarten till Stadsgårdsleden från Katarinavägen. Områden där miljö kvalitetsnormen för PM10 och kvävedioxid överskrids återfinns både i planförslaget och nollalternativet, främst inom Stadsgårdsledens vägområde och i kajområdet mellan tunnelbanebron och Centralbron. Planförslaget innebär en minskning av människors exponering för luftföroreningar, genom att gångtrafik och cykeltrafik separeras från vägtrafiken. I kajområdena skapas områden som är relativt obelastade av luftföroreningar, med undantag i områdena nära Stadsgårdsledens tunnelmyrningar. Exponeringen för bussresenärer bedöms minska betydligt när bussterminalen separeras från Stadsgårdsleden. Bussterminalen har omkring 29 000 påstigande resenärer varje dygn som i nollalternativet exponeras i hög grad för avgaser.

Landskapsbilden får många nya positiva kvaliteter såsom ökad kontakt med vattnet och en lösning där anläggningens funktioner som sluss samt bro för gående och cyklister är tydligt läsbara. Generellt sett har förslaget större påverkan på landskapsbilden på nära håll än på långt. Landskapets huvudform med Slussen som en lägre konstruktion i vattenrummet mellan Södermalms höjder och Gamla stan bevaras och förstärks i vissa perspektiv. Den nya huvudbron är också betydligt smalare än de båda befintliga broarna i klöverbladskonstruktionen sammantaget. Detta frigör en större yta och rymd i det centrala vattenrummet i Slussen. Utblickarna från Södermalm mot de stora omgivande landskapsrummen behålls. Den nya bebyggelsen kommer att beskära men inte blockera vyerna. Saltsjön, Gamla stan och Riddarfjärden kommer alla att kunna upplevas från många olika platser inom Slussen även om det inte alltid är från samma punkter som idag.

Ur rekreationssynpunkt innebär ombyggnaden stora positiva konsekvenser. Minskningen av trafikapparatens utbredning gör att fler vistelseytor kan skapas, vilket har varit en stor ambition inom Slussenprojektet. Nya möjliga mötesplatser skapas där det är naturligt att samlas och bestämma träff. Förutsättningarnas för trygghet ökar väsentligt tack vare bättre orienterbarhet och lokala verksamheter. Vid Katarinahissen skapas en ny park vilket tidigare saknats inom detta område. Den populära solbelysta kajen vid Kornhamnstorg utökas och vattennära, solbelysta vistelseytor skapas mellan Södermalm och Gamla stan genom bland annat ett nytt Slusstorg i anslutning till slussfunktionen.

Vad gäller buller så innebär planförslaget ingen ändring av ljudkällor från trafiken eftersom trafikmängderna kommer att vara samma även efter utbyggnad enligt planförslag. Skillnaden mot dagsläget är att trafiken koncentreras till en ny bro istället för nollalternativets två broar. Ljudnivåerna i västra delen av området blir därmed något lägre än idag medan de blir något högre precis i närområdet kring och på huvudbron än i nollalternativet. Den andra tydliga positiva ljudmiljökonsekvensen för planförslaget är utformningen av markstrukturen som ansluter till gång- och cykelbron på södersidan nära tunnelbanebron. Möjligheten finns till ljudmiljöförbättringar, med hjälp av medvetna och välplanerade åtgärder. I förlängningen kan detta ge positiva miljökonsekvenser för många av de platser som annars riskerar att få en icke ändamålsenlig ljudmiljö. Utgångspunkten bör vara att det handlar om urbana miljöer och att man tar vara på möjligheten till variation i ljudlandskapet. Den utökade båttrafiken bedöms inte bidra signifikant till en försämrad total ljudmiljö i jämförelsen med övriga trafikslag.

De nya kajplatserna innebär positiva konsekvenser för sjöfarten genom att kapaciteten att ta emot fartyg ökar. En framtida möjlighet till kollektivtrafik till sjöss kan innebära ett mindre behov av att transportera sig med bil. Höglödessituationer ger små till måttligt negativa konsekvenser för båttrafiken.

Ett stort arbete genomförs för att hantera risk och säkerhetsfrågor på ett samlat sätt inom Slussenprojektet. En riskanalys har genomförts för att bedöma risker kopplade till planförslaget. Enligt genomförd riskanalys innebär förlägandet av Stadsgårdsleden i tunnel vissa ökade risker som måste hanteras med riskreducerande åtgärder. Planförslaget har också bland annat anpassats för att

utrymningsvägar och säkerhetsavstånd ska kunna klaras för den ökade bebyggelsen. Riskanalysen visar att de risker som planförslaget medför är acceptabla, förutsatt att föreslagna riskreducerande åtgärder genomförs.

När det gäller dagvatten så finns det plats avsatt i planen att bygga reningsanläggningar och förutsatt att reningen genomförs så innebär det att belastningen av föroreningar från området på Mälaren och Saltsjön minskar. I annat fall kvarstår dagens situation. Negativa konsekvenser för vattenkvaliteten kan främst uppkomma under de perioder då ingen tappning ur Mälaren sker eller i händelse av olycka med utsläpp av miljöfarliga ämnen.

Vad gäller planförslagets påverkan på hushållning med naturresurser medför detta att ytan som upptas av trafik minskar till omkring hälften. Det innebär att mer mark kan nyttjas för vistelseytor vilket bedöms vara positivt ur resurshushållningssynpunkt. Överdäckningen av Stadsgårdsleden innebär att staden förtätas och att marken i staden kan utnyttjas mer effektivt.

Anläggnings- och byggnadsarbeten i samband med nya Slussen som bedömts pågå i 6-7 år kommer att bli omfattande och komplexa. Byggnadsarbetena kommer att innebära störningar i området i form av bland annat minskad framkomlighet, påverkan på kulturvärden, buller, komfortvibrationer och stomljud, påverkan på luftkvalitet, rekreation, vattenmiljö, sjöfart och hamnar och grundvatten samt ökade risker. Skadeförebyggande och skadebegränsande åtgärder planeras för att minimera konsekvenserna av störningar från bygg- och anläggningsarbeten. Som exempel kan nämnas den åtgärdsplan för buller, komfortvibrationer och stomljud som tagits fram vilken bland annat innebär att fastighetsägare kommer att erbjudas bullerdämpande fasadåtgärder om det krävs för att klara gällande riktvärden inomhus. I första hand erbjuds fönsteråtgärder och i sista hand finns även möjlighet till evakueringsbostad.

Om planförslaget inte skulle genomföras, det så kallade nollalternativet, leder detta till att trafikanläggningen sönderfaller alltmer och större delar av den måste stängas av för tung trafik och i vissa fall även personbilstrafik. Nollalternativet innebär att successiva renoveringsåtgärder måste genomföras i trafikanläggningen vilket påverkar bland annat anläggningens utseende, användningen av lokaler samt framkomligheten i området.

Kumulativa konsekvenser av den nya detaljplanen för Slussen och den nya detaljplanen för bussterminalen i Katarinaberget uppstår främst under byggtiden, bland annat till följd av grundvattenbortledning och vibrationsstörningar. Sammantaget minskar människors exponering för luftföroreningar med planförslaget jämfört med nollalternativet. Exakta halter av luftföroreningar utreds vidare.

12. TIDPLAN

Projekt Slussen är uppdelat i olika processer; detaljplaneprocess för den nya trafikaneläggningen, nya broar, kajer, offentliga rum och ny bebyggelse samt en process som avser miljödom för byggande i vatten och frågan om ny reglering av Mälaren. Detaljplaneprocessen för detaljplan Slussen pågår delvis parallellt med en planprocess för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i bergrum i Katarinaberget. Tidplanen för bussterminalplanen redovisas också nedan.

Planprocess Detaljplan Slussen

Utställning	t.o.m. 19 juni 2011
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	3:e kvartalet 2011
Antagande i kommunfullmäktige	4:e kvartalet 2011
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013

(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)

Planprocess Detaljplan bussterminal

Plansamråd	t.o.m. 19 juni 2011
Utställning	4:e kvartalet 2011
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	1:a kvartalet 2012
Antagande i kommunfullmäktige	2:a kvartalet 2012
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013

(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)

Miljödom

Inlämning av ansökan	4:e kvartalet 2011
Tillåtlighet och byggnadsdom	2013

Genomförande

Byggstart	2013
Färdig anläggning att ta i bruk	2020

(Med färdig anläggning avses här de delar som Stockholms stad ansvarar för, dvs. trafikaneläggningen, gator, torg och kajer, slussanläggning och avbördningsanordningar samt ytor kopplade till kollektivtrafiken. Byggnader ovan torgplan på nivå +12 meter kommer att vara fullt färdigställda efter år 2020.)

Slutlig inflyttning ny bebyggelse	2022
-----------------------------------	------

(Här avses ny bebyggelse ovan torgplan.)



13. MEDVERKANDE

Projekt Slussen är ett samarbetsprojekt inom Stockholms stad mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Planförslaget är framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor på uppdrag av Stockholms stad.

Planhandlingarna är framtagna av Martin Schröder och Victor Hoas-Ströman, båda stadsbyggnadskontoret. Planbeskrivningens kapitel 8 Trafik är framtaget av Alla Bäck, trafikkontoret och Cecilia Sjödin, Grontmij AB. Kapitel 11 Miljökonsekvenser är ett sammandrag av Miljökonsekvensbeskrivningen för vilken Åsa Norman, Tyréns är ansvarig.

Katrin Berkefelt
planchef

Martin Schröder
planarkitekt

