



2010-03-25

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
10420 Stockholm

Angående: Förslag till detaljplan för Slussen, del av fastigheten Södermalm 7:85 m.fl. i stadsdelen Södermalm och Gamla Stan, S - Dp 2005 - 08976-54

Samfundet S:t Erik kan inte annat än förstå att det inriktningsbeslut som förslaget bygger på har föregripit i miljöbalken stadgad prövning av alternativ. Framför allt saknas en grundlig, förutsättningslös utredning av vad en nedgrävning av tunnelbanan skulle ge för möjligheter. I varje fall finns inte uppgifterna tillgängliga för allmänhetens insyn. Samfundet finner det också högst anmärkningsvärt att det ur presentationsmaterialet är mycket svårt att bilda sig en uppfattning om hur den föreslagna bebyggelsefronten ter sig från Gamla stan. Någon sådan illustration har vi inte kunnat finna. Trots detta har samfundet bemödat sig att konstruktivt granska föreliggande förslag med syfte att föreslå förändringar så att de omistliga särdragen i stadsrummet ska kunna bevaras och om möjligt förstärkas.

Att det presenterade förslaget så totalt tar bort möjligheten att uppfatta Stockholms så speciella topografiska förutsättningar och att förstå Stockholms historiska framväxt är oacceptabelt. Samma måste sägas om trafikledens brutala möte med Gamla Stan och Skeppsbron. Har man en plats med enastående utsikt som dagens Södermalmstorg så ska man väl inte beskära utsikten utan snarare förstärka den. Har man signaturbyggnader för viktiga epoker i samhällsbyggandet som Södra stadshuset och KF-husen med Katarinahissen så ska väl upplevelsen av dessa snarare förstärkas än förminska. Den föreslagna bebyggelsefronten måste därför utgå ut förslaget. De efterstävade mötespunkterna inom området, som ger liv och stärker sammanhang, bör kunna uppnås med småskalig bebyggelse för funktioner som behöver finnas på platsen och som inte skymmer utsikten.

Karaktären av landförbindelse hos själva slussområdet måste återskapas och den avskärmande nya bebyggelsefronten ersättas av mindre enstaka byggnader. Mötet mellan motorvägsbro och Gamla Stan måste omstuderas. Med de satsningar som för närvarande görs bl.a. på att leda trafik runt Stockholms innerstad bör trafikmängderna i området kunna omprövas så att bronns dimensioner kan minskas. En långsiktig och effektiv kollektivtrafiklösning för Nacka Värmdösektorn, utan stor bussterminal vid Slussen, bör vara utgångspunkt för Slussenområdets framtida utformning. Med tanke på en alltmer problematisk trafiksituation på radiella spår och leder in mot innerstaden kan det inte heller vara vettigt att pressa in mer bebyggelse i innerstaden. Ska ringledderna göra avsedd nytta så bör ny bebyggelse i stället hamna i och runt omkring de nya stadskärnorna. Av miljöskäl är det också där som förtätning bör ske så att bilberoendet minskar. Sjötrafikens möjligheter att avlasta landtrafiken bör tillvaratas genom bättre möjlighet till omstigning mellan trafiklagen.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Samfundet vill särskilt betona följande grundförutsättningar för Slussenområdets förnyelse och ifrågasätta hur staden och förslagsställarna hanterat dem:

1. Platsens genuina och unika situation
2. Trafiken i och genom Slussenområdet
3. Finansiering av förnyelseåtgärder
4. Konsekvenser av stigande vattennivåer

1. Platsens genuina och unika situation

Låset mellan Mälaren och Saltsjön

Topografin, som innebar att färdvägarna möttes just här, var själva grundförutsättningen för staden Stockholms anläggande. Sjöfarande (och foror på isen) från Östersjön respektive från Mälaren mötte landvägsfarande norrifrån via Brunkebergsåsen eller söderifrån längs Göta Landsväg och senare längs Götgatan, Hornsgatan och Katarinavägen samt Stadsgårdskajen och Söder Mälarstrand. Det flacka näset utgjorde en förbindande länk mellan de branta backarna ned från Södermalm och Staden mellan broarna. På grund av näset kunde fartygen inte passera. Man måste lasta om varor från ett fartyg till ett annat fram till dess att man byggde en sluss. Detta var avgörande för Stockholms framväxande roll som betydelsefull handelsstad i Östersjöområdet och Stockholms allt större ekonomiska betydelse för landet som helhet.

Slutsats

- Planförslagets byggnadsfront bryter sammanhanget mellan Södermalm och Gamla Stan. Det bör ersättas av små enstaka byggnader om bebyggelse över huvud taget är önskvärd.
- Att som i förslaget försöka skapa illusionen av öppet vatten när det i själva verket mest handlar om en barriär mellan två olika vattennivåer leder fel och kommer aldrig att uppfattas som naturligt och bra.

Slussenområdet - Stockholms city

Slussenområdet var från medeltiden och långt fram i historien centrum för in- och utrikeshandeln och kan därför betraktas som Stockholms tidiga finansiella centrum. Södra stadshuset, idag Stockholms stadsmuseum, byggdes som en ämbets- och affärsbyggnad till fromma för affärlivet. Som sådant gavs det en ståtlig utformning fullt i klass med stadens övriga monumentalbyggnader. Också för området som helhet var ambitionen hög. Från tidigt 1800-tal kom på själva näset att anläggas en representativ och populär park och mötesplats.

Slutsats

- Södra stadshuset ska upplevas i sitt rätta sammanhang med hamnen och med Skeppsbrons påkostade handelshus. Planförslagets byggnadsfront är också ur denna synpunkt helt förödande.
- Att Södra stadshuset enligt förslaget fortfarande ligger kvar i sin grop kommer alltid att förstöra möjligheten att utveckla Södermalmstorg till en högklassig platsbildning. Att inte frågan om att gräva ner tunnelbanan fått en kvalificerad och genomlysande utredning, som är möjlig för medborgarna att ta del av, är oacceptabelt inte minst med tanke på risken för att tunnelbanan översvämmas. Om förslaget till ny detaljplan fullföljs är det omöjligt att gräva ner tunnelbanan vid senare tillfälle.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

- Bättre än förslagets lösning, med öppet vatten på näsets tidigare plats, är att skapa en plan och användbar yta i nivå med slussen som kan bli en spännande mötes-, fest och rekreationsplats; en yta där själva slussen som sådan spelar huvudrollen. De vattenytor som är till för att kunna tömma Mälaren vid högt vattenstånd bör kunna upplevas uppifrån på ett mer spännande och konstfullt sätt än i det redovisade förslaget.

Mötet med staden

Vattenområdet runt Slussen var en historiskt viktig entré till Stockholm som återfått sin betydelse för dagens kryssningsturism, färjetrafik och rekreationsresenärer. Nackalands kuperade terräng, Södermalms bergsbranter och Slussenbebyggelsen bygger successivt upp upplevelsen av att närma sig detta Stockholms gamla affärscentrum från Saltsjöhållet. Slussenbebyggelsen är också en viktig del i blickfånget från Riddarfjärden.

Slussenområdets 1900-tals bebyggelse, i synnerhet KF-husen och Katarinahissen, utgör viktiga landmärken från centrala delar av Stockholm, i synnerhet från södra Blasieholmen, Skeppsholmen och Djurgården samt från Skeppsbron, Kornhamnstorg och Munkbron. De utgör en Stockholmsk identitetsbild lika fundamental som Stadshuset och Slottet. Dessa byggnader förstärker ju egenskaper i topografin och bebyggelsestrukturen i helhet och är helt beroende av relationerna till sina omgivningar och sammanhang. Dessa viktiga signaturer för det moderna Stockholm kommer helt att förlora sin roll i landskapet om de enbart kommer att sticka upp med sina översta våningar bakom den föreslagna bebyggelsefronten.

Södra stadshuset kommer från de flesta håll inte att ses alls.

Den nya bebyggelsefronten får dessutom en hög källarvåning, en hög sockel i form av en norrvänd mur mot Munkbron, som kommer att bli svår att göra inbjudande. Det skapas ett svårhanterligt skalbrott mellan Gamla Stan och Slussenområdet.

Slutsats

- Planförslagets byggnadsfront är också ur denna synpunkt helt fel.

Slussen - Landskapet

Idag karaktäriseras Slussens stadsbild av mötet mellan fyra landskapselement; Södermalms höjdrygg med den dramatiska förkastningsbranten och karaktäristiska bebyggelse, Gamla Stans välvda ö med sin skarpa bebyggelsefront intill de plana kajerna, Saltsjöns och Mälarens vattenrum. Elementen förbinds i en länk, ett kombinerat bro-, plats, lokal och slussystem som ersatt den borteroderade och urgrävda Brunkebergsåsen. Bro och sluss länkas i sin förlängning på Södermalmssidan i en väldefinierad svacka. Det skålformade rummet, svackan, delar upp förkastningsbranten i två partier, länkade till var sitt vattenrum. De topografiska förutsättningarna, landskapets dramatik, korsningen mellan vattenleder och landväg gav platsen sitt strategiska och ekonomiska värde, som ovan beskrivits.

Den plats som vi kallar Slussen är ett komplex av öppna sammanhängande stadsrum och stråk utvecklade i samverkan mellan topografi, bebyggelse och kommunikationsstråk. Idag utgår stadslandskapet ifrån den topografiska rumsliga grundstrukturen och förstärker den. Bebyggelsen förtydligar landformerna och ger på samma gång en möjlighet att förstå bebyggelseutvecklingen. Från Södermalmstorg får vi dag sammanfattande utblickar över Gamla Stan, Mälaren och Saltsjön. Det utgör med sin öppenhet och storskalighet Stockholms viktigaste offentliga rum. Från Gamla stans kajer reser sig Södermalms höjder med det förmedlande komplexa stadsrummet kring Södermalmstorg på en mellannivå.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Ur ett landskapsperspektiv kan man säga att platsen präglas av ett kontinuitetsvärde: stadsrummet Slussen, om än ständigt växande och föränderlig, har genom de senaste århundradena bevarat sin rumsliga struktur och rytm med den dramatiska förkastningen interfolierad av det förmedlande öppna stadsrummet på Södermalmssidan.

I det redovisade detaljplaneförslaget ”spacklar” den framskjutna överdäckningen tillsammans med byggnadsvolymer effektivt igen sänkan i förkastningsbranten. Den öppna visuella kopplingen mellan Gamla Stans kajer och Södermalmstorg går förlorad genom den föreslagna bebyggelsefronten. Den platsspecifika öppna och komplexa karaktären som idag präglar Slussenområdet går förlorad till förmån för trafiksystemet och ett rumsligt mer definierat Södermalmstorg.

Slutsats

- Utgångspunkten för att lösa praktiska problem, på en plats som denna, bör vara att på bästa möjliga sätt ta fasta på och utgå från de topografiska förutsättningarna och hur dessa format verksamheter och stadsrum.
- Det är högst diskutabelt om det är lämpligt att överhuvudtaget placera en byggnad på södersidan mitt framför Gamla Stan. Ska så ske så måste det vara en liten, mer paviljongliknande, byggnad.

2. Trafiken

Stockholm, som redan har fått utmärkelsen Europas miljöhuvudstad, behöver fortsätta sitt långsiktiga och uthålliga arbete med att ange villkor för, och att miljöanpassa, trafiken. Samfundet menar att de unika och ovärderliga miljökvälitéerna i Stockholms historiska hjärta måste vara utslagsgivande för arten och mängden av trafik i, och genom, detta historiska centrum, där Slussenområdet är en viktig och integrerad del.

Möjligheten att avlasta landtransportnätet till sjöss måste också tas till vara.

Inom några år kommer regionens trafiknät att kompletteras med nya och kapacitetsstarka väg- och spårlänkar som öppnar alternativa res- och transportmöjligheter. Idag kan vi överblicka en helt ny situation nu jämfört med vad som gällt under de senaste decennierna:

- *Citybanan*, som håller på att byggas och öppnar 2017 kommer att ge kraftigt utökad kapacitet för kollektivtrafik mellan norra och södra delen av Stockholmsregionen.
- *Tvärbanan* ska förlängas till Slussen och Solna respektive Kista, och *Saltsjöbanan* ska bli en del av detta system.
- Utbyggnad av en ny *gatuspårväg* i city har inletts och frågan om att bygga ut det nya systemet i nord-sydlig riktning via Slussen är aktuell.
- I det aktuella förslaget till regionplan återfinns också förslag till utbyggd *tunnelbana* mellan Kungsträdgården och Nacka.
- För närvarande diskuteras förutsättningarna för att skapa *snabb och kapacitetsstark busstrafik* (Bus Rapid Transit) mellan östra och nordöstra Stockholmsregionen via centrala Stockholm.
- När *Norra länken* öppnar år 2015 får vägtrafiken en sammanhängande högklassig led från Nacka Värmdö, runt hela innerstaden via Södra Länken, Essingeleden och Norra länken till Lidingöbron och Värtahamnen.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

- Trängselskatt, parkeringspolicy, tidsstyrd varuförsörjning, miljözoner och prioritet för gående och cyklisterna är idag viktiga och allmänt accepterade *medel för att bland annat styra användningen* av transportinfrastrukturen.
- Långsiktigt finns behov av att *klimatanpassa transportsystemet* genom att både minska utsläppen av klimatpåverkande gaser och att minska dess sårbarhet till följd av stigande vattennivåer.

Slutsats

Trafikledens möte med Gamla Stan och Skeppsbron i det redovisade detaljplaneförslaget är oacceptabelt. Dess bredd tillsammans med en rätlinjig utformning som mer ger intryck av motorled än stadsgata hör inte hemma på platsen.

Det räcker inte att enbart ändra utformningen. Att gående på ett bekvämt sätt ska kunna nå platser för sjötransport som t ex Djurgårdsfärjan har inte beaktats. Snarare har de försämrats genom betydligt längre gångsträckor.

Vi menar att staden, mot bakgrund av ovan nämnda nya förutsättningar, bör ange nya utgångspunkter för Slussenområdets planering som inkluderar

- en långsiktig lösning för busstrafiken mot Nacka Värmdö, utan någon stor ny bussterminal i Slussen
- ett minskat antal körfält och medvetet dämpad framkomlighet för biltrafik på Stadsgården, Söder Mälarstrand, Skeppsbron, Munkbron och genom Slussen
- undvikande av att låsa fast trafiksystemet till det höjdläge som definieras av dagens lösning för tunnelbanan i Slussen
- möjligheten att tillvarata vattnet för persontransport och godstransport till sjöss och avlasta landtrafiken så att omstigningspunkterna från sjötransport till landtransport blir lika bekväma som mellan olika landtransportmedel

3. Ekonomi

Vi har stor förståelse för att ombyggnader och nödvändiga investeringar i stadsbyggande och infrastruktur måste hanteras på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt och finansieras på ett sätt som är kostnadseffektivt för staden och dess invånare. Vi har genom åren iakttagit att staden sökt kombinera kostsamma investeringar, i lägen som får hög tillgänglighet, med nya och intäktbringande exploateringsrätter i bland annat kommersiella lokaler. Under de senaste åren har vi sett detta mönster upprepas i bland annat Liljeholmen, vid Odenplan, västra Klara, i Norra stationsområdet, Ropsten och nu även Slussenområdet.

Men det finns också många exempel från Stockholms tidigare utveckling, liksom från andra städer i världen, på att man täckt kostnader på en plats med intäkter som kan skapas någon annan stans i stadens verksamhet.

Slutsats

- Vi menar att Slussen är en unik miljö där exploateringsaffären inte självklart måste vara ”självfinsierande”.
- Tvärtom finns en uppenbar risk att alltför omfattande krav på exploateringsintäkter kan hota möjligheterna att inte bara bevara, utan även att stärka och vidareutveckla, delar av

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

de verkligt unika och ursprungliga miljövärden, som är en viktig del av Stockholms genuina autenticitet och därmed också en del av den attraktivitet och de miljövärden som ger stadens en stark relativ konkurrenskraft jämfört med andra.

4. Konsekvenser av stigande vattennivåer

När Slussen rivs finns som tidigare sagts ett unikt tillfälle att gräva ner tunnelbanan. Om man inte gör det, kan konsekvenserna på grund av förväntade klimatförändringar bli stora. Tunnelbanan vid Gamla Stan, som är Stockholms svagaste punkt när det gäller de stigande vattennivåerna, kan redan inom några tiotal år drabbas av återkommande översvämningar. Kan inte vattennivån p.g.a. tunnelbanan höjas tillräckligt så riskerar dessutom Mälarens vatten att bli bräckt.

Faktum är att den konstruktion som hindrar vatten från att rinna ner i tunnelbanan redan idag inte är tillräckligt säker. Med tanke på de vattenmängder som vid skada skulle rinna ner i tunnelbanan så borde den klassas som en dammkonstruktion, vilket inte är gjort.

Åsikten om exakt när och om ett för tunnelbanan äventyrligt scenario skulle uppstå varierar förstås. Ingen kan ge ett exakt besked om detta. Konstateras kan bara att tunnelbanan är själva livsnerven i Storstockholms försörjning. Risker, om än de är små, kan inte anses acceptabla vare sig de beräknas uppträda först på femtio eller hundra års sikt. I kommunens egen risk och sårbarhetsutredning (2009-12-11) pekas tunnelbanan speciellt ut som en potentiell risk. Att i det perspektivet se ett uppehåll i tunnelbanan på sannolikt bara två perioder på kanske en månad eller två under byggtiden som omöjliga måste anses som kortsiktigt. Fantasien eller viljan att lösa hur ett sådant uppehåll skulle kunna överbryggas verkar obefintlig. Vad gäller kostnaden kommer säkert utebliven handling nu att ge enorma merkostnader i framtiden. De tillkommande anläggningarna i stadens trafiksystem, som beskrivits ovan, kommer också att underlätta möjligheterna att tillfälligt hantera situationer när tunnelbanan behöver stängas av vid Gamla Stan och Slussen.

Slutsats

- Det minsta som vi kan begära nu är, som ovan konstaterats, att en förutsättningslös utredning av vilka möjligheter respektive problem, som en nedgrävning av tunnelbanan skulle förorsaka, genomförs innan vidare åtgärder vidtas.
- När det gäller ekonomin för företaget ska påverkan på hela samhällsekonomin beaktas samtidigt som kostnaderna ska hänföras till den part som har det direkta ansvaret, SL för tunnelbanan, Staden för platsens gestaltning etc.
- Dessutom måste beaktas att åtgärder för att förhindra översvämning av tunnelbanan kvalificerar sig för de statliga bidrag, som ska användas för anpassningsåtgärder för att höja infrastrukturens säkerhet och effekterna av förväntade klimatförändringar.

Slutord

Stockholms genuina autenticitet och speciella karaktärsdrag är en viktig del av stadens relativa attraktivitet och konkurrenskraft. Utgångspunkten vid omdaning av en så unik plats som Slussen, med dess strategiska betydelse, måste vara att utgå från att bevara och förstärka dessa unika kvalitéer.

Samfundet S:t Eriks anser att det är avgörande viktigt, och kräver bestämt, att:

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

- det visuella sambandet mellan Gamla Stan och den äldre bebyggelse som tornar upp sig längs Södermalms branta backar ska behållas,
- Södra stadshuset, monumentalbyggnad i Stormaktstidens Stockholms City, kan upplevas i sammanhang med hamnen och med Skeppsbrons påkostade handelshus.
- KF-husen med Katarinahissen, dagens viktiga signaturer för det moderna samhället behåller sin kraft som landmärken
- den hisnande utsikten från Södermalmstorg bibehålls
- den speciella topografin med bergsbranterna, svackan upp mot Söders höjder och näset, som en del av rullstensåsen, alltså kommer att kunna upplevas fullt ut i mötet med Gamla Stan och från vattnen
- vägtrafiken från Slussenhållet möter Gamla Stan på ett respektfullt sätt. Vägen måste dimensioneras och utformas med utgångspunkt från platsens unika miljövärden
- gående ska kunna ta sig på ett bekvämt sätt till färdmedel på vattnet. Omstigningen ska vara lika bekväm som mellan olika landtransporter
- området runt slussanläggningen utformas som en sammanbindande plats för möten, rekreation och utomhusaktiviteter

Detta förutsätter att

- den föreslagna bebyggelsefronten ersätts av enstaka mindre byggnader för verksamheter som enbart behövs för platsens funktion. Om det är lämpligt att överhuvudtaget placera en byggnad på södersidan mitt framför Gamla Stan är högst diskutabelt. Ska så ske, så måste det vara en liten, och mer paviljongliknande, byggnad.
- den föreslagna motorvägsbron omstuderas både vad gäller utformning, trafikbelastning och dimension, så att förbindelsen och dess funktion blir väl anpassad till mötet med Gamla Stan och platsens övriga miljökväliteer,

Som ovan konstaterats är det Samfundet S:t Eriks bestämda mening att

- en förutsättningslös utredning genomförs av vilka möjligheter som en nedgrävning av tunnelbanan skulle skapa, innan vidare åtgärder vidtas.
- projektets ekonomiska påverkan på samhällsekonomin ska beaktas samtidigt som kostnaderna ska hänföras till den part som har det direkta ansvaret, SL för tunnelbanan, Staden för platsens gestaltning etc. Det kan inte vara självklart att alla kostnader för platsens omdaning ska täckas genom intäkter som kan förväntas uppstå enbart inom det aktuella detaljplanområdet.
- staden måste beakta att åtgärder, för att förhindra översvämning av tunnelbanan, kvalificerar sig för statliga bidrag till åtgärder för att klimatanpassa, öka säkerheten och motverka oönskade effekter på infrastrukturen.

Kerstin Westerlund Bjurström
Ordförande Samfundet S:t Erik

Bilaga: Landskapsanalys

Kopia sänd enligt Samfundets kontaktlista

Samfundet S:t Erik är en ideell förening. Gemensamt för dess medlemmar är ett genuint intresse för Stockholm. Samfundet verkar för att historiska och konstnärliga krav tillgodoses vid Stockholms omdaning och utveckling. www.samfundetsterik.se

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950