

En jämförelse mellan Nya Slussen och SLUSSEN plan B

Riksintresse & kulturvärden

Nya Slussen innebär en total omgestaltning av hela området mellan Söder och Gamla Stan. Hela Slussen och stora områden intill rivs. Helt nya brokonstruktioner byggs. Kajer byggs ut och vattenytor ändras. Nya byggnader läggs på platser som tidigare varit obebyggda. Därmed försvinner alla spår av Slussens kulturvärden.

SLUSSEN plan B innebär att brokonstruktionen från 1935 rivs och ersätts med en ny modern konstruktion med samma klöverbladslösning som tidigare. Kajer och vattenytor ligger kvar. Gamla slussrännor, även Polhemsslussen, används tillsammans med nya kulvertar för ökad avtappning. Inga nya byggnader uppförs. Slussens kulturvärden bevaras.

Stadsbild & fria vyer

Hela idén med Nya Slussen är att ändra stadsbilden, med en helt annan trafiklösning, nya broar, ändrade kajer och vattenytor, och nya byggnader. De fria vyerna kommer att begränsas jämfört med dagens förhållanden.

Med SLUSSEN plan B kommer nuvarande stadsbild och fria vyer att vara kvar oförändrade, efter en genomgripande förnyelse och modernisering av hela konstruktionen.

Hållbar utveckling

Nya Slussen kräver stora ingrepp i mark, vatten och berg. 800.000 kbm schakt- & byggmassor ska hanteras varav 400.000 kbm berg ska sprängas. Stora delar av kajplanet och hela bergrumsterminalen planeras ligga under havsytan och måste läns pumpas för all framtid.

SLUSSEN Plan B behåller dagens marknivåer, med undantag för mindre justeringar i bussterminalen. 200.000 kbm schakt- och byggmassor ska hanteras. Alla delar kommer att ligga kvar på nivåer med en god marginal över havsytan.

Mälarens avtappning

Nya Slussen innebär att den ökade kapaciteten för Mälarens avtappning koncentreras till Slussen i Stockholm. Nya Slussen dimensioneras för 1.400 kbm/s av Mälarens totala maxflöde 2.000 kbm/s.

SLUSSEN plan B dimensioneras också för 1.400 kbm/s, men förordar samtidigt en spridning av Mälarens avtappning med ökad kapacitet även i Hammarby och Södertälje.

Klimateffekter & havsnivåer

Kajerna på Nya Slussen planeras + 1,7 m över stadens nollplan. Stora delar av kajplanets lokaler planeras på + 0,3 m och bergrummen för bussterminalen – 4,5 – – 10 m *under* nollplanet. Det betyder små marginaler mot högre havsnivåer och risk för översvämning i delar av Slussen och i bussterminalen.

Kajerna på SLUSSEN plan B planeras + 2,4 m över stadens nollplan. Inga vägar eller lokaler byggs under nollplanet.

Plan B får alltså en högre (0,7 m) säkerhetsmarginal mot framtida havsnivåer.

Miljö

Nya Slussens omfattande omvandling av mark och vatten, nya stora bergrum, nya stora konstruktioner för broar och byggnader kräver mycket stora resurser i form av material, energi och transporter.

SLUSSEN plan B innebär mindre ingrepp i mark, inga förändrade kajlinjer, inga nya bergrum, mindre brokonstruktioner och inga nya stora byggnader. Därmed krävs mindre material, energi och transporter.

Gångstråk & tillgänglighet

Nya Slussens uppbyggnad av ett nytt större Södermalmstorg med höga monumentaltrappor i det mest använda gångstråket, och med en mängd andra nya trappor, leder till en försämrad tillgänglighet jämfört med dagens förhållanden.

SLUSSEN plan B återskapar de nuvarande stora gångstråken med en jämn lutning, och utan trappor. Där det idag finns trappor ersätts dessa med svagt lutande gångbanor eller med ramper. Det blir en förbättrad tillgänglighet, jämfört med idag.

Cykeltrafik

Nya Slussen innebär att de stora cykelstråken förläggs utmed kajerna, med många nya konfliktpunkter med gående och stopp vid broöppningar. Vid den nya T-korsningen på Södermalmstorg blir cyklisterna inträngda i smala cykelfält mellan buss- och bilfiler och får flera farliga korsningar. Den nya cykelbron mellan Södermalmstorg och Gamla Stan blir ett bra alternativ för många cyklister.

SLUSSEN plan B har kvar de idag mest använda cykelstråken över broarna mellan Södermalmstorg och Gamla Stan. Kajerna används också för cykelvägar och kompletteras med nya gång- & cykelbroar både från Stadsgården och från Gamla Stan till Södermalmstorg. I ett nytt Cykelcenter i "Mälarpassagen" blir det uthyrning, verkstad, försäljning och ett nytt cykelgarage.

Kollektivtrafik

Nya Slussen innebär att terminalen för Nacka-Värmdö-bussarna flyttas till nya bergrum djupt nere i Katarinaberget. Det blir långa gångavstånd och stora höjdskillnader med flera höga rulltrappor och gångtunnlar till tunnelbana och stadsbussar. En olycka eller brand nere i de djupa bergrummen kan få helt oacceptabla konsekvenser.

SLUSSEN plan B har en ny modern bussterminal på samma plats som idag. En ljus, varm och trygg miljö med glaspartier mot bussarna och med korta och bekväma byten till tunnelbana och stadsbussar. En ny uppgång till tunnelbanan skapar nya genvägar, sprider gångströmmarna och minskar trängseln.

Biltrafik

Nya Slussen har en helt annan trafiklösning mot idag. En ny bred och rak bro mellan Södermalmstorg och Skeppsbron ska ta all fordonstrafik mellan Söder och Gamla Stan. Tre nya signalreglerade T-korsningar kommer att leda till en sämre framkomlighet. Flera av dagens vägförbindelser inom Slussen tas bort och leder till långa omvägar för många transporter.

SLUSSEN plan B återskapar klöverbladslösningen med planskilda korsningar. Det ger en mycket god framkomlighet, säkerhet och ett bra flyt för trafiken. Plan B klarar alla nuvarande genomfarter och förbindelser för biltrafik på Slussen. Stadsgårdsledens trafik kan även i fortsättningen passera genom Slussen utan att störa den lokala trafiken på Slussen.

Båttrafik

Nya Slussen innebär att Djurgårdsfärjans anöringsplats måste flyttas 75 meter längre norrut på Skeppsbron. Alla kajer rivs och byggs upp i nya lägen. De har möjlighet att ta emot ny båttrafik i anslutning till Slussen. En ny sluss för båtar byggs med ungefär samma mått som den gamla slussen och med nya gångbroar.

SLUSSEN plan B har kvar Djurgårdsfärjans anöringsplats på samma ställe som idag. Alla kajer renoveras och ligger kvar i samma läge som idag. De har möjlighet att ta emot ny båttrafik i anslutning till Slussen, med korta och bekväma byten med den nya bussterminalen i kajplanet. Den gamla slussrännan förnyas och får nya slussluckor och nya gångbroar

Lokaler & verksamheter

Nya Slussen innehåller 35.000 kvm lokaler för ett köpcentrum i två plan under Södermalmstorg. Därutöver tillkommer centrumlokaler i de nya glashusen på torget, i lokaler under nya gatubron och sex nya kontorshus framför KF-huset och Glashuset.

SLUSSEN plan B innehåller totalt 20.000 kvm lokaler för kultur, service och handel. Därutöver tillkommer bussterminalens resenärsutrymmen, som har plats för mindre kiosker, butiker och caféer. Inga nya byggnader ovan mark tillkommer.

Bygg- & anläggningsarbeten

Nya Slussen innebär att både själva Slussen och ett stort område utanför, både på land och i vattnet, rivs och schaktas bort / fylls ut. Dessutom ska stora bergrum och tunnlar sprängas ut i Katarinaberget. Dessa omfattande ingrepp kräver mycket stora och långvariga bygg- & anläggningsarbeten och mycket transporter.

SLUSSEN plan B innebär att endast de gamla brokonstruktionerna rivs och ersätts med nya konstruktioner ovanpå en ny grundläggning. Kajerna ligger kvar i samma läge, renoveras och förstärks. Endast mindre schaktarbeten krävs för den nya bussterminalen i kajplanet. Detta ger en kortare byggtid och färre transporter.

Provisorier under byggtiden

Nya Slussens stora och långvariga rivnings-, bygg- & anläggningsarbeten kräver en mängd olika provisorier för trafiken, med omläggningar i olika etapper under byggtiden på c:a 8 år.

SLUSSEN plan B's mer begränsade bygge klaras med en provisorisk trafiklösning under fyra år.

Byggekostnader

Enligt kommunfullmäktiges beslut 2010-06-21 uppgår stadens totala investeringsutgifter för projekt Slussen till 8,0 miljarder. Stadens ledning har nyligen sagt att detta belopp ligger kvar som kostnadsram, även efter det att planerna ändrats med ny bussterminal i Katarinaberget.

Erfarna byggare har gjort en kostnadsbedömning av SLUSSEN plan B. I sin bedömning anger de en total byggekostnad på 4,5 – 5 miljarder.