

SLUSSEN - en jämförelse mellan plan A och plan B

Faktakällor: Stockholm stads information på www.stockholm.se/slussen för plan A och plan B's information på www.slussenplanb.nu från november 2014.

Riksintresse & kulturvärden

Plan A innebär en 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 uppförs på platser som tidigare varit obebyggda.

Slussens kulturvärden skadas.

Plan B innebär att den skadade konstruktionen rivs etappvis och ersätts med en ny med samma klöverblads-lösning som tidigare.

Kajer och vattenytor ligger kvar. Gamla slussrännor, även Polhems-slussen, används tillsammans med nya kulvertar för ökad avtappning. Inga nya byggnader.

Slussens kulturvärden bevaras.

Stadsbild & fria vyer

Plan A ändrar stadsbilden, med en helt annan trafiklösning, nya broar, ändrade kajer och vattenytor och nya byggnader.

De fria vyerna begränsas jämfört med dagens förhållanden.

Plan B har kvar den nuvarande stadsbilden.

De fria vyerna blir kvar oförändrade.

Hållbar utveckling

Totalt beräknas c:a 800.000 kbm rivnings-, schakt-, berg- och byggmassor hanteras i plan A.

Varav c:a 200.000 kbm bergmassor från bergterminalen.

Hela bussterminalen, samt Saltsjöbanans spår vid Slussen, ligger under havsytan, och måste därför läns-pumpas för all framtid.

Totalt beräknas c:a 500.000 kbm rivnings-, schakt-, berg- och byggmassor hanteras i plan B.

Varav plan B's bergmassor beräknas till max 100 kbm.

Nuvarande marknivåer behålls i huvudsak. Ingen del av plan B planeras att ligga under havsytan.

Mälarens avtappning

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

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

Klimat effekter & havsnivåer

Kajerna i plan A planeras med höjden + 1,7 m över stadens nollplan.

Bussterminalen i Katarinaberget planerades 5 till 10 m under nollplanet. Saltsjöbanans spår planeras 0,6 m under nollplanet. Det betyder små marginaler mot högre havsnivåer och risk för översvämning i delar av Slussen och i bussterminalen.

Kajkanter mm i plan B planeras med höjden + 2,4 m över stadens nollplan.

Inga vägar, spår eller lokaler byggs under nollplanet.

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

Miljö

Plan A kräver en omfattande omvandling av mark och vatten, nya bergum, nya konstruktioner för broar och nya byggnader och därmed stora resurser i form av material, energi, CO₂ och transporter.

Plan B kräver mindre ingrepp i mark, inga förändrade kajlinjer, inga nya bergum, mindre brokonstruktioner och inga nya byggnader. Uppskattningsvis kräver plan B mindre än hälften av plan A's resursåtgång.

Gångstråk & tillgänglighet

Det största gångstråket i plan A, som går från Södermalmstorg till Gamla stan, har en 11 m hög trappa mellan torgplanet och kajplanet. Det näst största gångstråket, mellan Katarinavägen och Skeppsbron, går utmed den nya huvudbrons östra sida, med en lutning på c:a 5 procent. Gångförbindelsen mellan torgplanet och Stadsgårdskajen utgörs av trappor (tidigare ramper finns inte i de nya ritn).

Det största gångstråket i plan B, som går från Södermalmstorg till Gamla stan, går utmed västra bron med en lutning på c:a 4 procent. Det näst största gångstråket, mellan Katarinavägen och Skeppsbron, går utmed den östra brons sida, med en lutning på c:a 3 procent. Gångförbindelsen mellan torgplanet och Stadsgårdskajen utgörs av en ny gång- och cykelbro, max 4 % lutning.

Cykeltrafik

De stora cykelstråken i plan A går delvis på separata cykelvägar, på den planerade gång- och cykelbron utmed tunnelbanebron, på den nya huvudbron och utmed kajerna. På övriga delar av Katarinavägen och Hornsgatan är cyklisterna hänvisade till cykelfält mellan buss- och bilfiler och korsningar.

Alla stora cykelstråk i plan B går på sammanhängande och separata dubbelriktade cykelvägar på de två broarna och anslutande gator, och utmed kajerna. En ny gång- och cykelbro byggs mellan Stadsgården och Södermalmstorg.

Terminal för Nacka-Värmdö-bussarna

Mark- och miljödomstolen har upphävt planen för en bussterminal i Katarinaberget, med infart från Stadsgårdsleden vid Fotografiska, via en tunnel under Saltsjöbanan. Plan A har därmed inte någon plan för en bussterminal för Nacka-Värmdö-bussarna.

Den upphävda planen hade 28 hållplatser och 20 reglerplatser. Terminalen skulle ligga 5 m under havsytan och få 18 m höga rulltrappor och hissar upp till Katarinavägen, samt en ny gångtunnel till södra delen av Slussens tunnelbanestation. Terminalen hade också en gångförbindelse mot Stadsgårdskajen i plan-korsning med Saltsjöbanan.

Plan B har en ny bussterminal för Nacka-Värmdö-bussarna på samma plats som idag. Den får uppvärmda resenärsutrymmen som är helt åtskilda från busstrafiken.

Plan B's terminal har 33 hållplatser och 35 reglerplatser i ett första skede. När sen tunnelbanan till Nacka är utbyggd kan terminalen minskas till 20 hållplatser och 20 reglerplatser. Terminalen har kvar nuvarande anslutning till tunnelbanans norra del samt nya uppgångar mitt på tunnelbanas perronger.

Brand- och riskanalyser

En bussterminal i bergrum innebär speciella risker vid brand och olyckor. Plan A's terminal hade endast en tillfart. Därmed saknades alternativa angreppsvägar för räddningstjänsten. Nödutrymning skulle ske uppåt, via trappor. Projektledningen har hemligstämplat stora delar av de riskanalyser som gjorts, bl a slutsatserna.

I plan B's bussterminal på kajplanet kör bussarna utomhus (delvis under broar). Det finns flera tillfarter och alternativa angreppsvägar för räddningstjänsten. Resenärsutrymmena är helt åtskilda från busstrafiken och nödutrymning sker i samma plan.

Byten mellan Nacka-Värmdö-bussar & tunnelbana

Det genomsnittliga gångavståndet (horisontellt) är 380 m och höjdskillnaden (upp & ner i trappor) 24 m.

Den genomsnittliga bytestiden mellan Nacka-Värmdö-bussar och tunnelbana beräknas i plan A till 8 minuter.

Det genomsnittliga gångavståndet (horisontellt) är 120 m och höjdskillnaden (upp & ner i trappor) 10 m.

Den genomsnittliga bytestiden mellan Nacka-Värmdö-bussar och tunnelbana beräknas i plan B till 3 minuter.

Stadsbussar

Plan A har 8 hållplatser på Katarinavägen och 4 hållplatser på Hornsgatan vid Södermalmstorg.

Separata bussfiler finns på nya huvudbron mellan Södermalmstorg och Skeppsbron, men saknas i alla korsningar.

Det finns ingen möjlighet att vända bussar i Slussen.

Plan B har 10 hållplatser på Katarinavägen och 4 hållplatser på Hornsgatan vid Södermalmstorg.

Obrutna separata bussfiler finns hela vägen, både på Katarinavägen – Munkbron och på Hornsgatan – Skeppsbron.

Det finns flera möjligheter att vända bussar i Slussen.

Biltrafik

Stadsgårdsleden går i en 400 m lång tunnel under Södermalmstorg och nya byggnader. Mitt i denna vägtunnel, i ett backrön, planeras en T-korsning med en uppfart i den nya huvudbron mot Skeppsbron.

Den skyltade fria höjden i Stadsgårds-tunneln begränsas till 4,0 m.

Biltrafiken över Slussen samlas i den nya huvudbron med 8 filer (varav 2 bussfiler) ner mot Skeppsbron. Det blir en T-korsning på Södermalmstorg mot Katarinavägen och en T-korsning på Skeppsbron mot Munkbron.

Stadsgårdsleden går i stort som idag på kajplanet under Slussens brokonstruktioner (100 m).

Befintliga anslutningar mot Skeppsbron, Munkbron och Södermalmstorg finns kvar.

Den skyltade fria höjden i hela Slussen plan B är 4,5 m.

Biltrafiken över Slussen går som idag i sina rundslingor med planskilda korsningar, och broar mot Skeppsbron och Munkbron. Förbindelsen mellan Munkbron och Stadsgårdsleden blir också kvar.

Båttrafik

Djurgårdsfärjans anöringsplats flyttas 100 m norrut på Skeppsbron i plan A.

Stadsgårdskajen närmast Slussen kan inte längre användas för båttrafik enligt systemhandlingar från 2013.

Djurgårdsfärjan behåller nuvarande läge i plan B.

Stadsgårdskajen närmast Slussen, och Sjöbergs plan, kan användas för båttrafik.

Lokaler & verksamheter

Plan A innehåller 35.000 kvm lokaler för handel och centrum samt 22.200 kvm kontor.

Plan B innehåller totalt 20.000 kvm lokaler för service, handel och kultur.

Plan- & domstolsprocesser

Bygg- och anläggningsarbeten får inte påbörjas förrän båda detaljplanerna och en miljö- och vattendom vunnit laga kraft. Eftersom den ena planen, bussterminalen i Katarinaberget, är upphävd är det oklart hur lång tid det kan ta innan alla tillstånd är klara.

En förnyelse av Slussens konstruktion kan påbörjas utan att avvakta en ny planprocess. Större arbeten i kajer och vatten får dock inte påbörjas förrän en miljö- och vattendom vunnit laga kraft. Plan B beräknar att detta ska vara klart 2015.

Byggtid

Den totala byggtiden för plan A är beräknad till minst 10 år.

Den totala byggtiden för plan B är beräknad till 5 år.

Byggekostnader

Budgeten för plan A är c:a 9 miljarder.

Totalkostnaden för plan B beräknas till c:a 4 miljarder.

Samhällsekonomisk jämförelse

Stockholms stad har inte gjort någon samhällsekonomisk analys av plan A.

En nationalekonom har gjort en samhällsekonomisk jämförelse mellan plan A och B, där slutsatsen är att plan B's samhällskostnad är 20 miljarder lägre än plan A's.