

Yttrande avseende Dp 2005-008976-54 detaljplan för Slussen samt S Dp 2011-01580-54 detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna.

Undertecknade ansvariga för motförslaget KulturSlussen protesterar mot dessa planförslag och yrkar dels på återremiss för behandling som ett gemensamt planärende och att beslutet om principen för Slussens trafiklösning rivs upp, och dels att den trafiklösning som Kulturslussen föreslår läggs till grund för det fortsatta utredningsarbetet.

Den trafiklösning som det föreliggande planförslaget bygger på med en åtta körfält bred bro i Skeppsbrons förlängning visar sig enligt vår mening, förutom sin ensartade funktion och sina stora och för platsen främmande mått, ha följande inte acceptabla konsekvenser.

1. Trafikgeometrin i Katarinavägens trevägskorsning tvingar ut bron ca 25m i Saltsjön vilket innebär att Skeppsbrokajen kommer att fortsätta fram till Stadsgårdskajen utan markering av Gamla Stans sydöstra hörn. Upplevelsen kommer att bli att Skeppsbron obrutet fortsätter upp till Södermalm med ett fokus vid sidan av den naturgivna öppning i förkastningsbranten som markeras av Södra Stadshuset. Munkbroledens anslutning till Skeppsbron vid Räntmästarhuset innebär att gående från Gamla Stan via Järntorgsgatan alltid måste korsa denna led. Inte ens på Södermalmssidan mynnar någon anslutning trafikfritt och avgiftsfritt till gånggatorna Peder Myndes Backe och Götgatan.
2. Upplägget med en bro jämte det givna behovet av att kunna tappa ut Mälarens vatten, har lockat till att forma stadsrummet till kajer och gångytor längs och över en flod – en Söderström med broar däröver – vilket uttraderar det klassiska näset och dess förbindelse mellan Gamla Stan och Södermalm.
3. Betoningen av kajnivån som den för gångtrafiken viktiga innebär att de givna anslutningarna till Katarinavägens och Götgatans mynningar måste ordnas på så korta sträckor att serpentinramper och svårforcerade trappor blir följden i

norrlägen som nära nog alltid är skuggade, Den nya bron och den befintliga tunnelbanebron stänger därtill inne utblickarna över Saltsjön och Mälaren, det som är Slussens främsta kännetecken.

4. Överdäckningen av Stadsgårdsleden och bebyggelsen framför KF-husen tvingar därtill in bussterminalen i Katarinaberget med de mörka svårorienterade och osäkra utrymmen som blir följderna. Det binder dessutom resurser som bättre skulle kunna användas för den helt nödvändiga tunnelbaneutbyggnaden mot sydost.

Slutligen vill vi peka på den ur stadsbildssynpunkt helt oacceptabla kontorshusbebyggelsen framför KF-husen. Förutom den skymmande konsekvensen innebär det stora byggnadsvolymer framför den förkastningsbrant mot norr som är Södermalms absolut starkaste stadsbyggnadselement. Det är obegripligt att ett sådant tilltag med så stora konsekvenser kan föreslås utan föregående diskussion och politisk behandling.

Slussen är en plats där människor och trafik av skilda slag möts. Slussens vitalitet ligger i dessa möten, i de mångskiftande mål som platsen och människorna uppenbarar. Att gestalta dessa möten har varit målet med det alternativförslag som KulturSlussen utgör och vars avsikter varit utställda i modell under denna vår. Läs och begrunda den sammanfattning som det bifogade pressmeddelandet innehåller.

Stockholm2011-06-17

Jonas Bohlin Leif Bolter Pontus Frankenstein Christine Frånlund
Mats Edblom Erik Lallerstedt