



Tid Torsdagen den 16 juni 2011 kl 16.30 – 17.15
Plats Drätselnämndens sessionssal, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 16 juni 2011

Ulla Hamilton

Mats Lindqvist

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden

Bo Arkelsten (M)

Datevig Mardirossian Lönn (M)

Malte Sigemalm (S)

Annika Ödebrink (S)

Mats Lindqvist (MP)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)

Christoffer Kuckowski (M)

Charlotta Schenholm (FP)

Jesper Svensson (FP)

Margareta Stavling (S)

Hampus Rubaszkin (MP)

Kajsa Stenfelt (V)

för Daniel Valiollahi (M)

för Annika Davidsson (M)

för Mark Klamberg (FP)

för Jonas Naddebo (C)

för Oskar Levin (S)

för Emilia Hagberg (MP)

för Claudia Jiménez-Guala (V)

Övriga ersättare:

Göran Oljeqvist (KD)

Jimmy Lindgren (S)

Hanna Helsing (S)

Maria Antonsson (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Magdalena Bosson, Louise Bill, Ted Ell, Staffan Forsell, Åse Geschwind, Lars Jolérus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén och praktikanten Angelica Bille-Bergman från roteln.

§ 16

Detaljplan för Slussen. Utställning. Yttrande över planen

Dnr T2007-512-02367

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som yttrande över det utställda planförslaget för Slussen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 23 maj 2011.

Skrivelse från bland andra trafik- och renhållningsnämndens och Stockholms Parkering AB:s gemensamma handikappråd, inkommen den 8 juni 2011.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M) och Charlotta Schenholm m.fl. (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Mats Lindqvist m.fl. (MP) föreslår följande:
 - 1 att i huvudsak bifalla kontorets förslag
 - 2 att förorda att bron mellan Södermalm och Gamla Stan smalnas av genom att bilkörfält tas bort samt att biltrafikytorna i planförslaget generellt minskas ned
 - 3 att genomföra en utredning om förändringar av planen utifrån minskad mängd biltrafik och förbättrad framkomlighet för cykel och kollektivtrafik
 - 4 att förklara beslutet omedelbart justerat samt att därutöver anföra följande:

Slussen är i mycket dåligt skick och behöver byggas om. Planeringsprocessen har pågått i många år och nu ska inom kort beslut om ett betydligt mer människovänligt och resvänligt Slussen fattas. Förslaget till detaljplan är betydligt bättre än tidigare planförslag för nya Slussen. Byggnaderna har omarbetats för att bevara vyer och parken som planerats in är ett positivt inslag. Däremot är den breda bron mellan Södermalm och Gamla Stan inte en lämplig lösning i den känsliga miljö som utgör Stockholms hjärta. Om körfält tas bort kan bron smalnas av och göras smäckrare.

Planen är dimensionerad utifrån dagens biltrafik över Saltsjö-Mälarsnittet. Eftersom varken Gamla Stan eller Hornsgatan klarar ens det trafiktryck de har idag är det orimligt att planera Slussen för sådana trafikmängder som i förslaget. För att skapa en hållbar trafik i innerstaden måste det dessutom planeras för minskad biltrafik generellt och ökad kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Det bör i det fortsatta arbetet utredas hur förslaget skall justeras utifrån en minskad mängd biltrafik och ökad framkomlighet för t ex buss och cykel och planen ska därför revideras för att anpassas till en trafikvolym som omkringliggande områden klarar av. Planen ska också utformas så att miljö kvalitetsnormer för luft kan följas.

Det är viktigt att ombyggnationen av Slussen sker utifrån ett barnperspektiv, där

trivsamma lekmiljöer planeras in från början och trafikhastigheten hålls låg. Dessutom bör mer grönska och träd planeras in för att göra nya Slussen och dess torgytor mer trivsamma och mindre sterila än i det liggande förslaget.

Det är viktigt att bussterminalen vid Slussen utformas så att byten mellan tunnelbana, buss och båtar kan göras effektivt och att den tillgänglighetsanpassas. Vi förutsätter att ett system med förvisering, som vid Liljeholmen, införs vid Slussen och att det också blir möjligt att gå på bussarna genom alla dörrar. Förviseringen kan samordnas för tunnelbanan, bussar och båtar. Systemet med förvisering skulle kunna minska den yta som krävs.

Området ska förberedas för spårväg och Saltsjöbanans utveckling till två spår ska beaktas. Den befintliga tunneln mellan Slussen och Södra Station ska ses som en resurs och inkluderas i arbetet med Slussenområdet. Tunneln skulle kunna utgöra en bytesväg mellan Slussenterminalen och pendeltågssystemet.

Utökad kollektivtrafik på vatten vid Slussen kan ge fler gena resmöjligheter och avlasta spårtrafiken. I den fortsatta planeringen ska det ingå som en viktig förutsättning att öka antalet anlösningspunkter för kollektivtrafik till sjöss både på Mälar- och Saltsjösidan. Utrymmen för kollektivtrafik på vatten vid Slussen måste planeras från början. Det ska vara lätt att röra sig mellan bussterminalen och båtarna.

Vad gäller finansieringen av Slussenprojektet är det viktigt att SL och staten tar ansvar för sina respektive delar. Det är rimligt att de ekonomiska förutsättningarna belyses innan beslut om detaljplan fattas.

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår följande:
Att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
Samt att därutöver anföra

Slussenområdet behöver renoveras och få en bättre utformning för att utveckla Slussen som kommunikationsnod och som vistelseplats för både Stockholmare och besökande.

Det nya förslaget är förvisso bättre än det förra. Men det finns en rad punkter där ytterligare bearbetningar, förändringar och vidare överväganden behöver göras. Vi anser att det finns frågeställningar som måste klargöras innan beslut fattas. Några av dessa frågeställningarna är bl a

Klimathot och saltvatteninträngning

Ett av de stora klimathoten mot Stockholm, är saltvatteninträngning i Mälaren. En nordisk expertgrupp har nyligen prognostiserat havsvattennivåhöjningen till 0,9-1,6 meter – och utesluter inte en höjning med 2,0 meter. För att undvika att Slussen behöver byggas om enbart några decennier bör Slussen byggas för att bättre klara hotet mot Stockholms dricksvattenreservoar.

Total kostnadsbild

Kostnadstäckning är viktigt. En fullständig kalkyl för projektet ska presenteras för Kommunfullmäktige innan beslutet om Nya Slussen fattas. I kalkylen ska redogöras för vilka intäkter projektet kommer att få från stat, landsting och kommun.

Skadeförebyggande åtgärder

Slussen med omnejd har höga kulturvärden och ligger inom ett av de områden som miljöbalken anger är av riksintresse för kulturmiljövården. Inom utredningsområdet finns bebyggelse med höga kulturvärden. Geotekniska utredningar har fastslagit att sättningar, förändringar i grundvattennivåer och vibrationer från grundläggning och andra byggnadsbeten kan medföra allvarlig påverkan på bebyggelsen om inga skadeförebyggande åtgärder vidtas. Innan kommunfullmäktige fattar beslut om Slussen ska en redovisning av vilka skadeförebyggande åtgärder som man planerar åta för att skydda bebyggelse med höga kulturvärden presenteras.

Ytterligare frågor som måste belysas

- Vägtrafiklösningen bör ses över för att minimera utsläppen av partiklar och andra luftföroreningar, för att få ner bullernivåerna och för att säkerställa ett smidigt trafikflöde. Dels är T-korsningen vid Skeppsbron och T-korsningen under Slussen utmaning. Dels bör man allvarligt överväga att minska antalet filer på den nu motorvägsliknande bron, för att undvika köbildningar med mera avgas- och bulleralstrande körbeteenden.
- Området är en värdefull kulturmiljö som måste värnas och som har förbättringspotential relativt dagens utformning. Vyerna från Södermalmssidan utöver Saltsjön, Gamla Stan och Mälaren med bland annat Stadshuset som storslagen vy måste utvecklas. På motsvarande sätt, får inte vyerna från Gamla Stan upp mot Södermalmssidans heller fördärvas. Det är viktigt att inte bryta det visuella sambandet mellan Gamla Stan och Södermalm, att inte bygga sönder de natur- och kulturhistoriska värdena, inklusive synligheten av de unika förkastningsbranterna.
- Genomskinligheten i glasbyggnaderna på Södermalmstorg kan på goda grunder ifrågasättas. Ska de vara kvar bör de minska i omfång och deras gestaltning och funktion utvecklas.
- Det som från början var tänkt att anpassa Slussen till minskad motortrafik och förbättra för gång och cykel har förvandlats till hur trafiken och bussterminalen ska kunna anpassas till de kontor och gallerior som ska pressas in i området. I det nu liggande förslaget kommer ytterligare tung trafik att ledas in till Slussen för att försörja en galleria. Utöver att det ur ett miljöperspektiv är problematiskt riskerar det att försvåra trafiksituationen vid Skeppsbron och gå ut över cyklister och gångtrafikanter. Det är också tveksamt huruvida ytterligare en galleria efterfrågas av stockholmarna och vilken eventuell påverkan ytterligare en galleria på Söder kommer att få för handelskvarteren runt Götgatan. Vi ser inget skäl en galleria i detta läge.
- Det är viktigt att de byggnader som tillkommer på Södermalmstorg och kring Slussen inte domineras av kommersiell verksamhet utan också kan bli platser kreativitet och kulturell verksamhet.
- Bullerkartorna över den föreslagna lösningen visar på fortsatt höga bullernivåer, och på vissa avsnitt än sämre bullersituation än idag. Detta måste åtgärdas, dels för de boende i området men också för att möjliggöra en utveckling av Slussens vistelseytor. Det förslag vi har att ta ställning till har ambitionen att göra Slussenområdet till en plats där människor vistas och möts i trevliga miljöer. Det är en positiv ambition, men om det kräver att bullersituationen ses över.

- Cykeln har blivit ett allt viktigare trafikslag i Stockholm. Alla ansträngningar behöver göras för att ytterligare stärka cyklismen i Stockholm. Säkerhetsaspekterna kan förstärkas ytterligare i föreliggande förslag.
 - Tunnelbanan är ett miljövänligt transportsätt med enorm kapacitet. Därför behöver ett växande Storstockholm ett utbyggt tunnelbanenät. När nu Slussen byggs om måste en förberedelse för en utbyggnad av tunnelbanenätet göras.
 - Det är viktigt att gångvägen mellan bussterminalen och tunnelbanan är trygg och så kort som möjligt. Innan kommunfullmäktige fattar beslut om en ny bussterminal måste det tydliggöras hur stort avståndet mellan bussterminal och tunnelbana blir, det längsta avståndet, det kortaste avståndet och medelavståndet.
 - Ett modernt Stockholm är ett Stockholm som är tillgängligt för alla stockholmare och besökare. Nya Slussen ska anpassas så att alla ramper, trappor och broar är tillgängliga oavsett årstid.
- 4) Kajsa Stenfelt (V) föreslår följande:
1. att förslaget omarbetas i valda delar
 2. samt därutöver anför följande

Vi anser att det nya förslaget är bättre än det tidigare men att det fortfarande är mycket som behöver ändras på. Kravet som tidigare framförts från vår sida på tidigare förslag om fria siktlinjer är inte tillgodosedda. Byggnaderna framför KF-huset blir alltför dominanta och den stora glas byggnaden mitt på Slussplanen gör att siktlinjerna blir kraftigt reducerade. Vi vänder oss också mot den breda trafikled från Katarinavägen ned mot Skeppsbron som är överdimensionerad. Vår uppfattning är att vi inte behöver dimensionera efter dagens biltrafik utan att vi genom att satsa på bättre kollektivtrafik kraftigt kan minska ner på antalet bilar. Tillgängligheten i allmänhet är vi också kritiska mot, bland annat pga. den branta trappan ner mot vattnet/slussen samt tillgängligheten för funktionshindrade. De senaste forskningsrönen kring stigande havsnivåer gör också att vi känner oss tveksamma till det nya förslaget. Detta sammantaget leder oss fram till att förslaget bör omarbetas i valda delar samt sändas ut till berörda nämnder på ny remiss.

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M) och Charlotta Schenholm m.fl. (FP).

Reservation

Mats Lindqvist m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet

Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
