

Handläggare: Anders Roman  
Gatu- och fastighetskontoret  
Tel: 508 28 520  
anders.roman@gfk.stockholm.se

2004-09-06

Leif Blomquist  
Stadsbyggnadskontoret  
Tel: 508 26 433  
leif.blomquist@sbk.stockholm.se

Dnr 305-491/2004  
Dnr 302-290-04  
Dnr Dp 89135-54  
Dnr 93-630-3605

Till  
Maria- Gamla stans stadsdelsnämnd  
Katarina- Sofia stadsdelsnämnd  
Stadsbyggnadsnämnden  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Nya Slussen - lägesrapport och inriktningsbeslut.**

## **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd och Katarina-Sofia stadsdelsnämnd godkänner var för sig redovisningen av tävlingen om Slussenområdet och av det bearbetade vinnande förslaget.
- 2 a. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av tävlingen om Slussenområdet och av det bearbetade vinnande förslaget.
  - b. Nämnden uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att inleda programsamråd med det bearbetade tävlingsförslaget som grund.
- 3 a. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen av tävlingen om Slussenområdet och av det bearbetade vinnande förslaget
  - b. Nämnden beslutar att det bearbetade tävlingsförslaget bör ligga till grund för den framtida utformningen av Slussenområdet och godkänner investeringsutgifter inom en ram om 45 mnkr för planering och förprojektering av området.
  - c. Nämnden beställer ny detaljplan av stadsbyggnadsnämnden i enlighet med detta utlåtande.
  - d. Nämnden översänder sitt beslut till dem som inkommit med skrivelser och förslag i ärendet.

BrittMarie Kyndel

Olle Johnselius

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2004-09-21\Tjut\09.doc

Bilaga 1: Program för formgivningstävlingen

Bilaga 2: Tävlingsjuryns utlåtande

Bilaga 3: Värdering av tävlingsförslagen och dagens Slussenområde

Bilaga 4: Det bearbetade förslaget Nya Slussen

Bilaga 5: Omdömen om Nya Slussen

Bilaga 6: Jämförelser mellan dagens Slussen och Nya Slussen

Bilaga 7: Skrivelser med synpunkter och förslag

## SAMMANFATTNING

Slussens anläggningar är uttjänta och måste till större delen rivas. Staden behöver nu ta ställning till områdets framtida utformning. Två huvudinriktningar har diskuterats - rekonstruktion av byggnadshistoriska skäl eller en ny anläggning utformad för dagens behov. För att få underlag för beslut har staden genomfört en formgivningstävling. Det vinnande förslaget har sedan bearbetats enligt tävlingsjuryns rekommendationer.

Det nu presenterade förslaget visar bra lösningar på de funktioner som blivit allt svårare att tillgodose i den nuvarande anläggningen - bra betingelser för kollektivresenärer, bra förhållanden för gående och cyklister samtidigt som det finns tillräcklig kapacitet för biltrafiken. Dessutom ger förslaget en tilltalande stadsmiljö med tydliga stråk, lugna platser och en nära vattenkontakt med vida utblickar. Området får innehåll och egenskaper som attraherar under en större del av dygnet och året än idag. Allt väl ägnat att främja kommande generationers stadsliv i Slussenområdet.

Kostnaderna för att genomföra förslaget har beräknats till ca 3,7 miljarder, vilka skall bäras av staden, landstinget (SL), ledningsägare, ev. staten och framtida fastighetsägare. Stadens inkomstmöjligheter bedöms till ca 1 miljard. Drift och skötsel bedöms kosta lika mycket som idag, med undantag för de senaste 15-20 årens kostnader för att lappa och laga den åldrande anläggningen.

I frågan om rekonstruktion av trafikanläggningen anser förvaltningarna att Slussen idag har stora miljömässiga och funktionella brister för alla trafikslag. Till och med för biltrafiken är det svårt att hitta rätt samtidigt som det finns överkapacitet. I flera omgångar har prövats att omstrukturera platsen med bibehållna klöverblad. Det går att tillgodose krav på trafikens framkomlighet, men andra funktioner och vistelsemiljöerna får dåliga betingelser. En rekonstruerad klöverbladsanläggning med förbättringar visar sig bli nästan lika dyr som en ombyggnad, utan att man kan rätta till alla dagens funktionsbrister. Alla utredningar och de båda tävlingarna visar tydligt att det torde vara utsiktslöst att finna godtagbara lösningar. De kultur-historiska och antikvariska intressena bör därför stå tillbaka för genomförande av det nu presenterade förslaget.

Idag härskar biltrafiken över livet på Slussen. Denna centrala plats i huvudstaden bör återfå sin roll som en väl fungerande nod för regionens kommunikationer och samtidigt få en form som främjar stadslivet till fots. Det bearbetade "Nya Slussen" är väsentligt bättre ägnat för uppgiften än dagens trafikapparat. Områdets utformning bör utgå från det bearbetade förslaget och slutligen avgöras i en planprocess.

Förvaltningarna föreslår att respektive nämnd ger klartecken för att gå vidare med den nya anläggning som framkommit genom tävlingen. Gatu- och fastighetsnämnden föreslås i konsekvens härmed godkänna investeringsutgifter inom en ram om 45 mnkr för planering och förprojektering mm.

Information om tävlingen har varit tillgänglig för allmänheten genom en välbesökt utställning och på Internet. Många har visat intresse och ett flertal synpunkter och förslag har lämnats. I planprocessen vidtar ytterligare information och samråd.

## UTLÅTANDE

### TÄVLINGEN OCH DESS FÖRHISTORIA

Trafikanläggningarna vid Slussen är efter snart 70 års användning till större delen uttjänta och måste ersättas. En idéävling i början på 1990-talet ledde inte till genomförande. Frågan togs åter upp 1998 i en lägesrapport till gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och berörda stadsdelsnämnder. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrog i december 1998 åt gatu- och fastighetskontoret att i samarbete med stadsbyggnadskontoret och berörda stadsdelsnämnder genomföra samråd och utredningar som underlag för beslut om framtida inriktning för området.

Utredningarna och samråden redovisades in en ny rapport, vilken blev föremål för nya samråd inför beslut om framtida inriktning. Ett trettiotal skrivelser med synpunkter inkom. Av dessa gav ett tiotal preferens för en ny utformning och fyra instanser hävdade att 30-talets anläggning borde bevaras för framtiden, men i förbättrat skick. Som följd av detta fick gatu- och fastighetskontoret i maj 2001 uppdraget att genomföra en ny tävling och i mars 2003 fick nämnden en rapport om att tävlingen var startklar.

Efter utvärdering av 36 intresseanmälningar inbjöds åtta tävlingslag för att mot ett arvode om 700 000 kr den 24 november 2003 inkomma med tävlingsförslag. Efter utvärdering utsåg juryn i mars 2004 förslaget Strömmar till vinnare. Juryn gav även rekommendationer till vidare bearbetning.

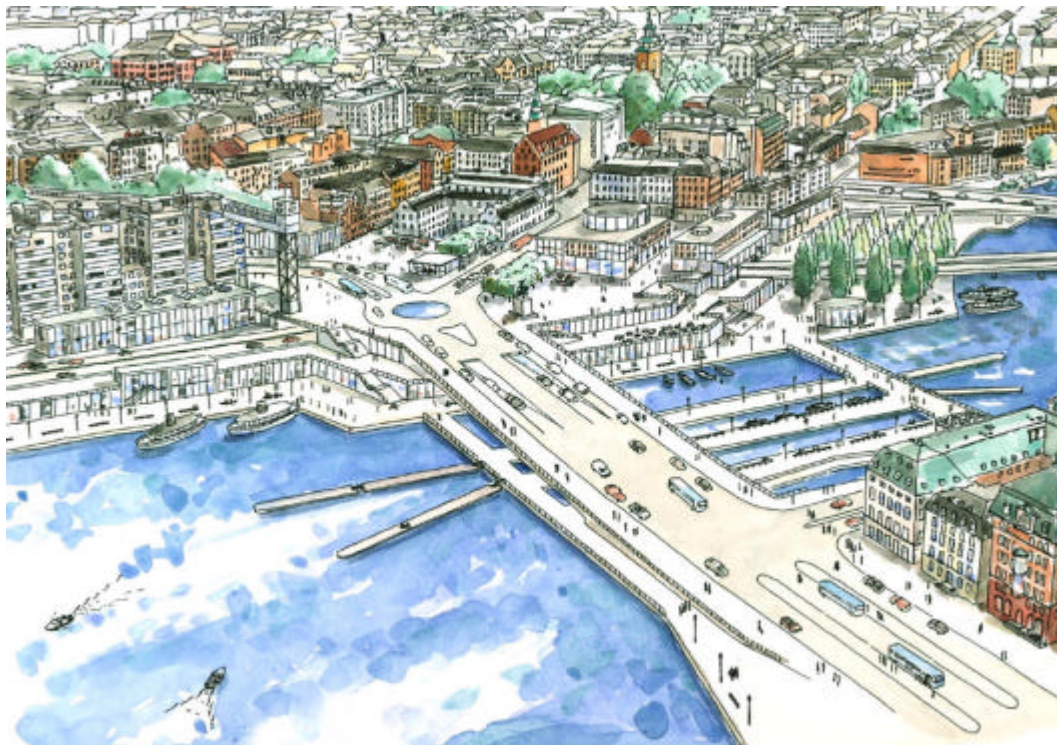
Tävlingen redovisas utförligt i bifogat material. Bilagorna 1 och 2

För jämförelse har även den nuvarande Slussenanläggningen utvärderats efter samma kriterier som tävlingsförslagen. Bilagorna 3 och 6.

Tävlingsförslagen hölls under tiden december 2003 till april 2004 utställda för allmänheten i en lokal vid Klarabergsviadukten. Utställningen hade ca 6000 besökare. Ett urval av illustrationer från tävlingsförslagen ställdes ut på stadsmuséet. Materialet har även varit tillgängligt på Internet.

## BEARBETNING EFTER TÄVLINGEN

Det vinnande förslaget har bearbetats i överensstämmelse med tävlingsjuryns rekommendationer till ett utförande som presenteras nedan.



### Beskrivning av förslaget

- ? Anläggningen har en samlad bro, som har kapacitet för att klara dagens trafikmängder och har förbättrad framkomlighet för bussarna.
- ? Stadsgårdsleden ligger inbyggd i anläggningen vilket ger en trafikfri kaj på Södersidan.
- ? Bussterminalen ligger intill Stadsgårdskajen, under trafikleden. Avgångshallen ligger i kajplanet med utsikt mot Saltsjön. Terminalen har bra inomhusförbindelse med tunnelbanan.
- ? Rummet mellan Söder och Gamla stan upptas av de gamla slussarna och av nya vattenbassänger och kanaler, med kapacitet för avtappning av Mälarens högvatten. Nya kajer och bryggor skapas för stadslivet till fots och cykel.
- ? Höjdskillnaden mellan kajplanet och den högre nivån på Söder tas upp med en terrasserad byggnad. En generös trappa leder mellan den övre nivån och kajplanet och vidare mot en gång- och cykelbro mot Gamla Stan
- ? Nya byggnader på det övre planet bildar nya torgrum: ett slutet och intimt Södermalmstorg, kantat av lokaler och ett nytt Karl Johans torg som är öppet mot utsikten. Byggnaderna ska förutom ny entré till tunnelbanan innehålla publika verksamheter.
- ? Under torgen bildas lokaler för kommersiella aktiviteter i kontakt med bussterminalen

Förslaget presenteras i sin helhet i bilaga 4.

### Utvärdering av det bearbetade förslaget

Med samma system som i tävlingen har den expertgrupp som bistod tävlingsjuryn värderat bearbetningen. Den fullständiga utvärderingen framgår av bilaga 5 och i sammanfattad form av bilaga 6.

#### *Sammanfattande omdöme*

Förvaltningarna finner att bearbetningen har resulterat i goda lösningar på de funktioner som blivit allt svårare att tillgodose i den nuvarande geometrin. Goda betingelser för kollektivresenärer, bra förhållanden för gående och cyklister och kapacitet för dagens biltrafik. En tilltalande stadsmiljö som kombinerar tydliga stråk, lugna platser och en nära vattenkontakt med vida utblickar. Ett område med innehåll och egenskaper att söka sig till under en större del av dygnet och året än idag. Allt väl ägnat att främja kommande generationers stadsliv i Slussenområdet.

#### *Ekonomi*

Kostnader har beräknats i prisläge januari 2004 för fullt färdiga anläggningar för trafik, allmänna ytor och vattenanläggningar m.m. För byggnader och kommersiella lokaler färdigt t.o.m. basinredning, dvs endast hyresgäst Anpassning återstår.

Kostnaderna skall alltså bäras av staden, landstinget (SL), ledningsägare, ev. staten och framtida fastighetsägare.

Beräkningen av möjligheter till inkomster baseras på en bedömning av långsiktigt hållbara hyresnivåer. Inkomsterna tillkommer staden vid försäljning av byggrätter.

Investeringsutgifter	3 700	(Staden, SL, staten, lednings- och fast.ägare)
<u>Inkomstmöjligheter</u>	<u>1 000</u>	(Staden)
Nettoutgifter	2 700	mnkr

Drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik kostar 7-8 mnkr, vilket motsvarar dagens reguljära kostnader. Därutöver har säkerhets- och reparationsarbeten de senaste 15 – 20 åren kostat 3-5 mnkr/år.

### **BEVARANDEFRÅGAN**

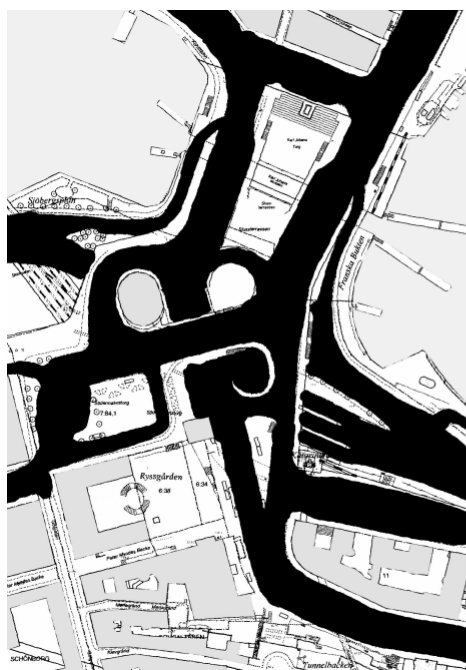
Länsstyrelsen, Stadsmuseinämnden, Skönhetsrådet, Konstakademien och Samfundet S:t Erik har på olika sätt framfört att frågan om att bevara huvuddragen i dagens anläggning bör belysas ytterligare. Synpunkterna har i huvudsak inkommit innan bearbetningen fanns. Flera av dem dömer ändå ut tävlingsresultatet och menar att inget framkommit som har förutsättningar att bättre än 1930-talets trafikapparat gestalta platsen och fylla funktionskraven. Den fortsatta planeringsprocessen får visa om dessa instanser delar förvaltningarnas uppfattning att det bearbetade förslaget är väl skickat att i framtiden ersättas dagens Slussen.

För behandlingen torde det under alla omständigheter vara av värde att gå igenom vilka egenskaper dagens Slussen har, hur riksintresset kan tillgodoses samt vad utredningar och tävlingar hittills givit i frågan.

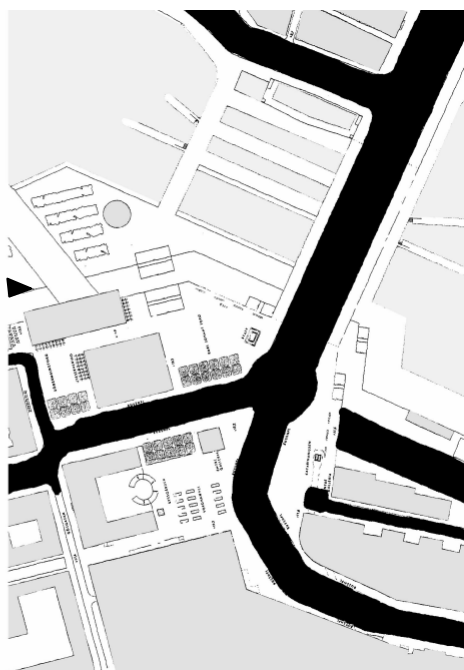
## Utvärdering av dagens Slussen

Dagens trafikapparat bedömdes tidigt av expertgruppen som en förberedelse inför utvärdering av tävlingsförslagen. Den fullständiga värderingen framgår av bilaga 3 och en sammanfattad jämförelse med Nya Slussen finns i bilaga 6.

Utifrån den genomförda värderingen är förvaltningarnas samlade omdöme att den trafikapparat som byggdes för den framväxande bilismens epok idag har allvarliga funktionsbrister. Till och med för bilister är det svårt att hitta rätt och osäkerhet uppstår. Anläggningen fyller inte längre tidens krav på och önskemål om ett funktionellt och trivsamt stadsliv. Trafiken härskar över livet på Slussen.



*Trafikytor idag*



*Trafikytor i Nya Slussen*

## Riksintresset

Slussen är en del av det riksintresse som omfattar hela Stockholms innerstad. Många förklaringar ges – oftast med hänvisning till trafikapparatens design som skapades på 1930-talet i funktionalismens anda.

Länsstyrelsen har som planeringsunderlag i mars 2004 publicerat ett faktablad (2004:1) med rubriken *Slussen: Riksintresse och modern trafiklösning*. Där sammanfattas inledningsvis:

*”Stockholms innerstad som helhet är ett riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset uttrycks i företeelser som främst tydliggör årsringarna och hur staden vuxit fram. Ett tydligt exempel på detta är Slussen”*

Enligt planeringsunderlaget finns det flera väsentliga aspekter att ta tillvara ur riksintressesynpunkt:

### ***Landskapsbilden***

Förkastningsbranten	I första hand den upplevda nivåskillnaden från Södra Bergen ner till kajplanet, själva synliga förkastningsbranten
Saltsjön-Mälaren	Den synliga kontakten mellan de två vattenmassorna
Språnget över vattnet	Vattenpassagen och kontakten mellan två landfästen av olika karaktär, men också tröskeln mellan Mälaren och Saltsjön och kontakten med vattnet
Utblickar och blickfång	Utsikten från Hornsgatan, Katarinavägen respektive Kornhamnstorg, Skeppsbron, Stadsgården samt omgivande höjdparter

### ***Kommunikationen***

Knutpunkt	Funktionen som knutpunkt mellan båttrafik, vägtrafik och spårtrafik, med historiska lager
Sluss för sjöfart	Slussfunktionen som möjliggjort båttrafik utan omlastning mellan Saltsjön och Mälaren
Hamnverksamhet	Närvaron av hamnfunktioner vid Stadsgården och Skeppsbron
Gatumönster	Södermalms anslutande gatumönster från 1600-talet, respektive Gamla stans front

### ***Trafikanläggningen***

Funktion	Slussenkarusellens funktionalitet
Uttryck för teknik- och framtidstro	Som typisk företeelse från sin tid, det tids-trogna sammanhanget med KF-hus och Katarinahissen, manifesterat i trafik-apparatens utpräglade gestalt

Vad gäller de två huvudaspekterna *Landskapet* och *Kommunikationen* bör lätt kunna konstateras att det bearbetade förslaget tillvaratar riksintresset minst lika bra som dagens Slussen, ur flera aspekter bättre. Aspekten *Trafikanläggningen* måste däremot diskuteras som underlag för den samlade avvägningen.

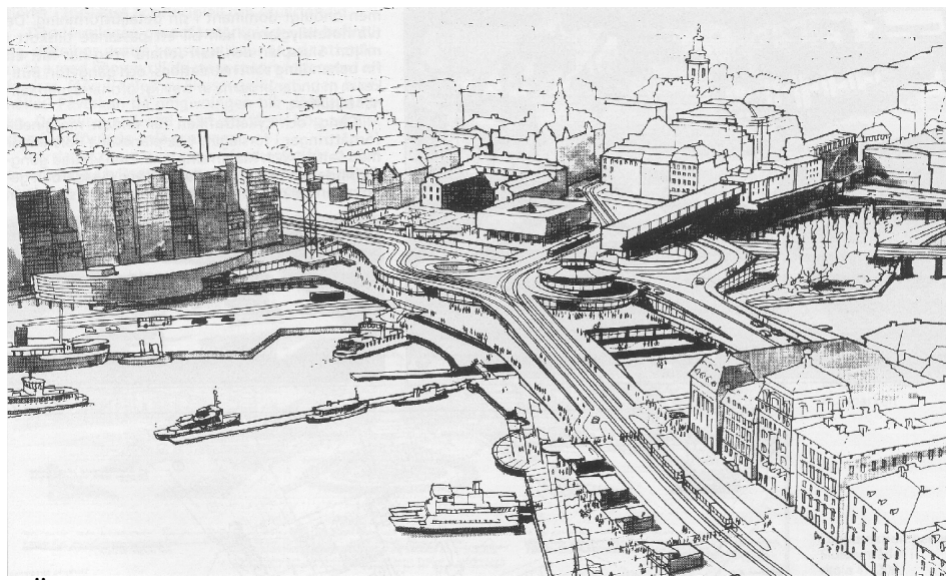
Beträffande ”Slussenanläggningens funktionalitet” måste förvaltningarna konstatera att en fackmässig bedömning inte stöder uppfattningen om en väl fungerande trafikapparat. Till och med för biltrafiken, som gynnades mest i 1930-talets formgivning, finns brister i säkerhet, orienterbarhet och fri höjd. Begreppet funktionalitet måste även omfatta cyklister, gående och det stadsliv dessa skapar. Cyklisterna har en knappt godtagbar situation. För de gående finns avsevärda brister i orienterbarhet, framkomlighet och tillgänglighet. Detta är viktiga faktorer för den trygghet och trivsel som bör prägla stadslivet till fots och som det är nödvändigt att förbättra.

Begreppet ”Uttryck för teknik- och framtidstro” kan förtjäna respekt, men förefaller inte helt lätt att tydliggöra för de stadsbor som i sin vardag upplever de besvärande brister som anläggningen har. Den för sin tid relativt oprövade formen, dessutom djärvt inplacerad i ett känsligt stadsläge, är för många tilltalande på avstånd. För den som är brukare och befinner sig nära eller inuti geometrin är upplevelsen inte lika självklart positiv, ibland förbryllande eller till och med obehaglig.

Förvaltningarna har därför kommit till slutsatsen att endast designhistoriska motiv finns för ett bevarande av klöverbladslösningen och att dessa motiv är otillräckliga för att uppväga bristerna i funktion, trygghet, tillgänglighet och trevnad.

#### **Idétävlingen 1991-1994**

Tävlingen utlystes för att *”belysa olika grader av förändring och bevarande”* och var öppen för alla intresserade. 11 st bedömningsbara förslag lämnades in och bland dem hade tre valt en bevarandelinje. Första pris fick förslaget ”Res Publica”, där en stor rund byggnad ersatte klöverbladen som den plats genom vilken allting rör sig. Det var alltså ett omdaningsförslag. Ytterligare två förslag belönades. Båda dessa var bevarandeförslag.



*”Öppna Slussen”, det bevarandeförslag som fick den större belöningen*

Det kan noteras att alla tre förslagen hade två breda trafikbroar mellan Södermalm och Gamla stan och dessutom anläggningar i stället för vatten mellan broarna.

Juryn kommenterade i sitt utlåtande bevarandefrågan:

*”... föreligger uppenbara svårigheter att på något sätt bevara klöverbladslösningen. Tävlingen visar tydligt att man får välja på att antingen behålla klöverbladen helt eller att göra någonting helt annat. Inget av kompromissförslagen är särskilt övertygande”*

Förvaltningarna delar även idag denna bedömning.



## Inför beslut om en ny tävling

I underlaget för den remiss som beslutades våren 2000 redovisades dels en ren rekonstruktion och dels en modifierad rekonstruktion med främst en bättre bussterminal. Dessa alternativ är fortfarande relevanta, även om det viktiga behovet av en bättre avbördningsförmåga har tillkommit.

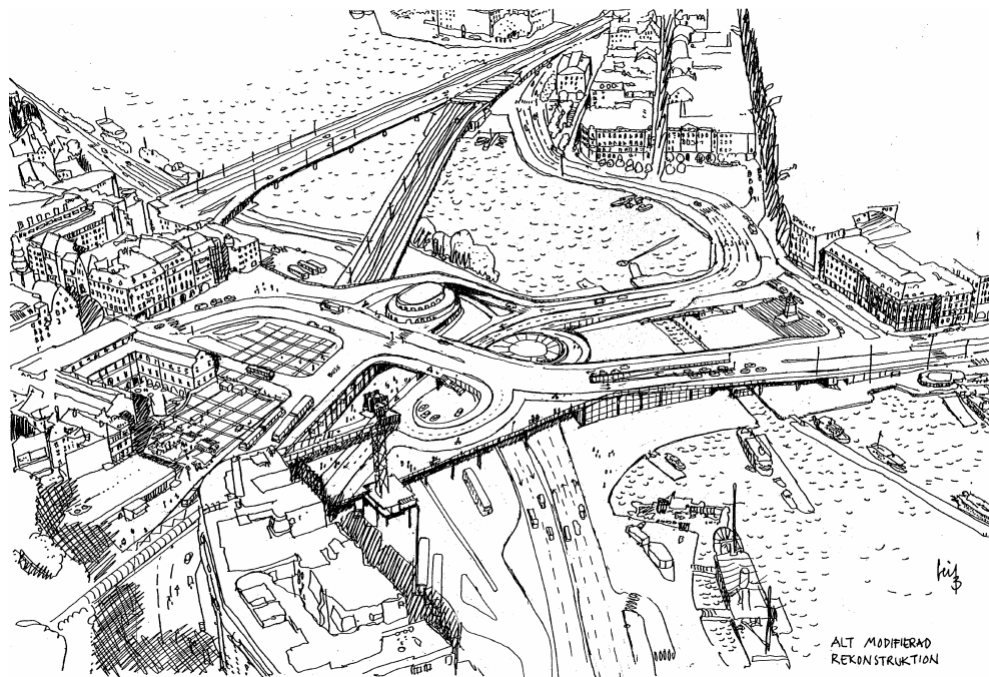
### *Ett ren rekonstruktion*

Kostnaderna konstaterades i remissunderlaget vara i samma storleksordning som för de presenterade exemplen på ny utformning. Kontoret har åter låtit kalkylera en ren rekonstruktion, denna gång med samma kalkylförutsättningar som för tävlingsförslagen. Resultatet är att kostnaden inkl förbättrad avbördnings bedöms till ca 2 200 mnkr, vilket är lägre än den bedömda kostnaden för det bearbetade vinnarförslaget. Ett rent återuppförande skulle innebära att dagens otillräckliga omstigningsförhållanden och alla övriga brister i funktionen kvarstår, varför detta är ett uppenbart olämpligt alternativ.

### *En modifierad rekonstruktion*

Alternativet beskrevs på följande sätt:

*”Vill man kombinera ett återuppförande med bättre omstigningsförhållanden krävs en spårtunnel och en annan Saltsjöutfart för att få en bättre bussterminal i ett plan. I övrigt inga bättre funktioner. I förslaget behålls de typiska klöverbladsramperna och broarna, som fått en delvis ny funktion. För att tillgodose krav på bättre omstigningsförhållanden mellan stadsbussarna och tunnelbanan tillskapas ett större utrymme för busshållplatser vid tunnelbaneentrén vilken man når direkt från Skeppsbron. Katarinavägens bredd minskas här. Pelikanslingan riktas från Katarinavägen neråt mot Stadsgårdsleden och ersätter Saltsjöutfarten, vilket innebär att den stora konstruktionen med gator och ramper framför KF-huset inte återskapas utan ger plats för en något bättre bussterminal.”*



Alternativet bedömdes år 2000 kosta minst 200 mnkr mer än en rekonstruktion, vilket överfört till dagens kalkylnivå och med en förbättrad avbördning torde innebära bruttokostnader i storleksordningen 2 700 mnkr. Intäktsmöjligheterna är något osäkra, eftersom lokalytorna är splittrade och många ligger i oattraktiva lägen. Baserat på dagens hyresnivåer kan de uppskattas till ca 100 mnkr. Det skulle innebära att nettokostnaden blir i storleksordningen 2 600 mnkr, utan att man kan rätta till andra funktionsbrister än omstigningsförhållandena.

### **Bevarandemöjligheter i den nu aktuella tävlingen**

De grundläggande programkraven var i sammanfattning:

<b>Kollektivtrafik:</b>	Bättre kapacitet och omstigning
<b>Biltrafik:</b>	Inte mer än tillfarterna medger
<b>Gång och cykel:</b>	Säkert och tillgängligt
<b>Mälaren:</b>	Bättre reglering
<b>Landskapet:</b>	Tydliggör det låga näset över vattnet
<b>Utblickar:</b>	Viktigare än nya byggnader
<b>Konstruktioner:</b>	Minsta möjliga – mer vattenytor

Dessa utgångspunkter var framtagna för att kunna tillämpas på såväl ett utvecklat bevarandevalternativ som ett helt nyskapande alternativ.

Tävlingen annonserades internationellt och 34 bedömningsbara ansökningar kom in. Däribland flera som deltagit i den tidigare tävlingen – även med bevarandevalternativ. Ett av kraven på de ansökande var att de skulle avge en programförklaring. Inget av de 34 lagen valde att inrikta sig på att utveckla ett bevarande. Det finns säkert flera förklaringar, men det ligger nära till hands att tro att de ansökande kommit till samma insikt som juryn i den förra tävlingen och dessutom funnit att bevarandevalternativet redan prövats utan framgång.

### **Sammanfattning i bevarandefrågan**

#### ***Egenskaper hos dagens Slussen***

Den anläggning som byggdes för den framväxande bilismens epok har idag så allvarliga brister att den inte fyller aktuella krav och önskemål om ett funktionellt och trivsamt stadsliv.

#### ***Riksintresset***

Det dominerande antalet aspekter som lagts på begreppet riksintresse är uppenbart minst lika väl tillgodosedda i det bearbetade förslaget som i dagens geometri. Den nuvarande trafikapparatens funktionalitet, som ofta hyllas av dem som tycker om geometrin, är däremot vid en fackmässig granskning otillräcklig. Förvaltningarna drar därför slutsatsen att det endast finns designhistoriska motiv för att bevara klöverbladslösningen och anser för sin del att dessa motiv inte uppväger bristerna i funktion, trygghet, tillgänglighet och trevnad.

#### ***Ytterligare utredningar***

Den förra tävlingens uppgift var att ”Bevara och förbättra”. Trots detta fann juryn att det bästa förslaget var ett nyskapande av området. Tävlingen visade tydligt att man får välja på att antingen behålla klöverbladen helt eller att göra

någonting helt annat. Inför beslut om den nya tävlingen redovisades kalkyler som visar att redan ett återuppförande med begränsade förbättringar och många kvarstående brister blir lika dyrt som att bygga helt nytt. Slutligen fanns i den nya tävlingen utrymme för bevarandeförslag, men ingen ansökande valde detta alternativ, möjligen för att man ansåg ämnet uttömt.

Sammantaget måste alltså utsikterna bedömas som små att med ytterligare insatser finna rekonstruktionsalternativ som fyller tidens krav på funktioner och ger området bättre förutsättningar för tryggt, trivsamt och tillgängligt stadsliv. De erfarenheter och utredningar som redovisats kan knappast med rimliga medel tillföras bättre underlag inför ett ställningstagande i bevarandefrågan.

### **Slutsats i bevarandefrågan**

Förvaltningarna finner att tillräckligt underlag finns för beslut och att den designhistoriska grunden i det uttalade riksintresset är otillräcklig för att motivera ett bevarande, med för platsen och stockholmarna oacceptabla konsekvenser. Denna centrala plats i huvudstaden bör återfå sin roll som en väl fungerande nod för regionens kommunikationer och dessutom ett område där stadslivet till fots främjas. Det bearbetade "Nya Slussen" är väsentligt bättre ägnat för uppgiften än dagens trafikapparat.

### **PLANLÄGGNING**

Den formella planprocessen inleds med samråd om program för detaljplan, vilket utgår från det bearbetade vinnande tävlingsförslaget. Till ärendet fogas en miljökonsekvensbeskrivning. Efter programsamrådet redovisas inkomna synpunkter för stadsbyggnadsnämnden för beslut om program för detaljplan och om fortsatt handläggning. Därefter upprättas förslag till detaljplan, vilket blir föremål för samråd och efter eventuell bearbetning ställs ut för formell granskning. Ärendet presenteras därefter åter för stadsbyggnadsnämnden för godkännande och för överlämnande till kommunfullmäktige för antagande. Den sammanlagda tiden för den beskrivna proceduren beräknas till 18 månader.

### **MILJÖPRÖVNING**

Anläggandet av Karl Johan-slussen och övriga byggnadsverk i vattnet har reglerats i vattendom, liksom den komplicerade frågan om hela Mälarens avbördning. Den relativt nya Miljöbalkens regler om tillåtlighetsprövning kommer att ha stor inverkan på hur den fortsatta planeringsprocessen kan komma att drivas. En mycket stor mängd intressenter kommer att beröras. Det bör ankomma på gatu- och fastighetskontoret att förbereda och driva frågan framöver.

### **EKONOMI**

#### **Investeringar och värdet av byggrätter**

Investeringskostnaden för ett genomförande av det bearbetade förslaget har kalkylerats till ca 3 700 mnkr. Kostnaden omfattar fullt färdigställande av stadens anläggningar inkl. avbördningsanordningar och landstingets (SL) anläggningar inkl. gångar i butiksplanen samt en ny ledningstunnel. Byggnader och butikslokaler är färdigställda med basstandard, men s.k. hyresgästanpassning återstår.

Kostnaderna för investeringar skall bäras av olika huvudmän. Förutom staden själv kommer landstinget (genom SL), olika ledningsägare, fastighetsägare eller tomträtts-havare att göra investeringar. För avbördningsanordningar bör rimligen statsbidrag utgå, vilket Landshövdingen föreslagit regeringen. Hur kostnaderna skall fördelas kan idag inte fastläggas, utan detta får bli föremål för förhandlingar och avtal.

Värdet av byggrätter (försäljning eller tomträttsupplåtelse) har kalkylerats till ca 1 000 mnkr. Eftersom fastigheter numera kan bildas 3-dimensionellt kan även utrymmena för kommersiella ändamål under torgen försäljas eller upplåtas med tomträtt.

### **Löpande kostnader och intäkter**

Drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik beräknas kosta ca 7,4 mnkr/år, vilket är i samma storleksordning som dagens kostnader (7-8 mnkr) exklusive de senaste årens extraordinära kostnader.

Dagens hyresintäkter för lokaler är 4,9 mnkr. Vid en fastighetsbildning och ev försäljning av byggrätter för lokaler bortfaller hyresintäkterna. Intäkterna för upplåtelse av allmän plats bedöms bli i samma storleksordning som idag.

### **Tävlingens kostnader**

Gatu- och fastighetskontorets kostnader för tävlingen inklusive efterföljande bearbetning från januari 2003 och till augusti 2004 är ca 15 mnkr. Därtill kommer kostnader för övriga förvaltningar och kostnader för förberedande utredningar mm sedan 1998.

### **Fortsatt utrednings- och planarbete**

I det fortsatta arbetet kommer att krävas förprojekteringar och andra betydande utredningsinsatser för att utveckla underlaget för det formella planprogrammet, ta fram underlag för förhandlingar med olika intressenter och underlag för miljöprövningen. Gatu- och fastighetskontoret kommer att behöva kvalificerat biträde i dessa processer. Stadens förvaltningar och bolag får förutsättas kunna bistå med sakkunskap. Kvalificerade konsulter inom vitt skilda kompetenser måste även anlitas. Omfattningen kan i detta skede bedömas endast överslagsmässigt, eftersom många villkor ännu inte klarlagts. Kontoret ansätter följande tider och kostnader.

	<u>Period</u>	<u>Kostnad</u>
Vidareutveckling av planunderlag	Våren 2005	5 - 10 mnkr
Förberedelser för miljöprövning	2005 -2006	5 - 20 mnkr
Förhandlingar med intressenter	2005 - 2006	5 - 10 mnkr
Planerings- och projektledningsstöd	2005 -2006	1 - 5 mnkr
		<hr/>
		16 - 45 mnkr

Gatu- och fastighetskontoret föreslår att nämnden beslutar godkänna investerings-utgifter inom en ram av 45 mnkr för dessa ändamål.

Under senare delen av 2006 kommer sannolikt mer omfattande reguljär projektering att krävas. För detta finns idag inget underlag, men den totala projekteringskostnaden i nämndens del av projektet kommer uppgå till minst 200 mnkr fördelat på 3-5 år.

Flerårsprogrammet för gatu- och fastighetsnämnden upptar 20 mnkr för 2005 och 40 mnkr för 2006.

## TIDER

Slussenprojektet är omfattande, komplicerat och av stort intresse för många. Det kommer därför att sträcka sig över en lång tidsperiod. Följande antaganden kan göras.

	<u>Tid</u>	<u>Klart</u>
Beslut om planunderlag		2004 ?
Detaljplan – Miljöprövning	2-3 år	2007 ?
Projektering till byggstart	2-3 år	2009 ?
Byggande	6-8 år	2015 ?

## INFORMATION M.M.

Förslaget presenterades för de ansvariga nämnderna vid ett seminarium den 23 augusti 2004. Stadsmuseinämnden och skönhetsrådet hade samma genomgång dagen efter. Företagarna i Slussenområdet har informerats den 31 augusti. Ytterligare informationer efterfrågas respektive planeras, bl.a. vid stadsdelsnämndernas medborgarmöten i september.

Det bearbetade förslaget finns tillgängligt för allmänheten på stadens hemsida, [www.stockholm.se/slussen](http://www.stockholm.se/slussen), sedan den 24 augusti 2004. På samma hemsida kommer även detta tjänsteutlåtande att publiceras, liksom eventuella beslut i ärendet.

Under företagarnas ”Slussendag” den 4 september var förslaget utställt i området och därefter i Tekniska Nämndhuset.

I den följande planprocessen, vilken förvaltningarna nu föreslår skall vidta, kommer sedan information, utställningar och samråd att genomföras på det sätt som plan- och bygglagen föreskriver.

## INKOMNA SKRIVELSER

Förslag och synpunkter har främst kommit till stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret. Se bilaga 7.

## Myndigheter, förvaltningar och organisationer

*Landshövdingen i Stockholms län* erinrar om att Stockholms innerstad med Djurgården är av riksintresse, framför att ett slutligt ställningstagande till bevarande eller omdaning bör ske inom ramen för planprocessen samt bifogar ett planeringsunderlag utarbetat av Länsstyrelsen.

*Stadsmuseinämnden* hemställer att ett bevarandeanternativ utreds.

*Skönhetsrådet* framför först att staden bör satsa på utredningsförslaget ”modifierad rekonstruktion” och sedan att inget tävlingsförslag kan överträffa dagens slussanläggning och att det därför bör tas fram ett upprustnings- och utvecklingsförslag med utgångspunkt i dagens lösning.

*Konstakademien* anser att ett slutgiltigt beslut om den framtida utformningen inte kommer att kunna fattas på tävlingsresultatets grund och pekar på andra former än tävling för att tillföra så breda aspekter som möjligt.

*Samfundet S:t Erik* uppmanar först staden att utreda ”möjligheten att bevara och utveckla den geniala klöverbladslösningen parallellt med att det vinnande förslaget bearbetas” och återkommer efter det att bearbetningen publicerats med ett upprepat krav en sådan utredning.

*Gamla stan sällskapet - Mäster-Olofsgården* tycker att tävlingsuppgiften är för begränsad och vill ha tunnelbanan förlagd i tunnel, bussterminalen längre ut mot Nacka och att stadsmuséet skall synas.

Dessa synpunkter har i huvudsak lämnats innan någon kunnat ta del av den nu genomförda bearbetningen.

### **Enskilda personer och företag**

Frågan om Slussenområdets framtid har engagerat många och inspirerat till idéer och uppslag. Det som lämnats har varit allt från engagerade fackmäns ambitiösa redovisningar till påpekanden i enskilda detaljer. Ingen har naturligtvis haft möjlighet att arbeta igenom den komplexa uppgiften på samma sätt som de tävlande och särskilt det vinnande laget. Enskilda detaljer kan ändå ge uppslag för fortsättningen, även om någon användbar helhet inte presenterats.

Förvaltningarna föreslår att alla skrivelser besvaras av gatu- och fastighetsnämnden med att översända sitt beslut i detta ärende.

SLUT