



Göran Gahm
Trafikplanering
08-508 280 88
goran.gahm@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-10-23

Programsamråd för Slussen, Södermalm. Remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen, samt förklarar ärendet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Sammanfattning

Slussen-anläggningarna har tekniskt tjänat ut och måste snarast rivas och ersättas. Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett programförslag som nu är ute på samråd. Exploateringskontoret och trafikkontoret har medverkat i arbetet.

I programskedet skall beslut fattas framför allt om inriktning för fortsatt bearbetning – nybyggnad eller rekonstruktion, eventuellt friläggande av ytterligare vattenytor, omfattning av tillkommande bebyggelse och handelsetablering samt val av terminallösning för Nacka/Värmdöbussarna. En viktig fråga är naturligtvis också anläggningens utformning för olika trafikantkategorier. Med tanke på det accelererande förfallet av anläggningens konstruktioner är det ytterst angeläget att staden nu väljer inriktning för den nödvändiga förnyelsen, så att detaljplanearbetet kan igångsättas utan ytterligare fördröjningar. I programsamrådet presenteras två huvudinriktningar, där det nu är dags att välja väg.



Trafikkontoret förordar nybyggnadsförslaget Nya Slussen före rekonstruktionsförslaget Nybyggt bevarande framför allt för att det ger en god trafiklösning med bra orienterbarhet och säkerhet med tillräcklig kapacitet för alla trafikantkategorier, samt en attraktiv stadsmiljö med goda utblickar och höga vistelsevärden. Nya Slussen innehåller en balans av ytornas nyttjande. Trafikytorna ska vara tillräckliga, och inte överdimensionerade som i Nybyggt bevarande. Nya Slussen har också goda förutsättningar för att utvecklas till en attraktiv handelsplats och mötesplats för kultur och rekreation. Ur ekonomisk synvinkel är Nya Slussen klart fördelaktigare än Nybyggt bevarande. Nybyggt bevarande har som enda väsentliga fördel ett delvis återskapande av den kulturhistoriskt intressanta utformningen från 30-talet.

Kontoret förordar en bussterminal i två plan då det skapar en mer levande kaj och trevligare vistelseytor för busstrafikanterna.

I valet mellan bebyggelse på Södermalmstorg och det skissade parkalternativet förordar kontoret en bebyggelse i måttfull skala på Södermalmstorg. Bebyggelsen bör ge en tydlig rumskänsla utan att förhindra utblickarna över Mälaren, Saltsjön och Gamla stan. De ytor som skapas på kajplanet bör i första hand nyttjas för vistelse och evenemang samtidigt som det går att utveckla parkmarken vid Sjöbergsplan.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har påbörjat planarbete för Slussen och har upprättat ett program som anger utgångspunkter och mål för planeringen. Programmet har utarbetats i samarbete med exploateringskontoret och trafikkontoret och en lägesrapport har bl.a. redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2007-05-15.

Programsamråd pågår fram till den 31 oktober 2007. Samrådsmöten har hållits tisdag den 4 september samt måndag den 10 september i Södra Latins aula.

De frågor som framför allt behöver besvaras under programsamrådet är:

- Val av inriktning för den fortsatta bearbetningen - nybyggnad eller rekonstruktion. Nya Slussen eller Nybyggt bevarande?
- Hur mycket bebyggelse ska tillkomma och vad skall den innehålla? Ska en ny stadsfront skapas på Södermalmssidan? En ny plats för handel eller kultur?
- Vatten eller näs? Den faktiska landremsan är borta sedan lång tid tillbaka, men ska den "återskapas" eller ska mer vattenytor friläggas?

- Vilken lösning ska väljas för den nya bussterminalen – en- eller tvåplanslösning?

Den sammanfattande programhandlingen bifogas detta utlåtande (bilaga 1). Till programmet hörande bilagor (Nybyggt bevarande, Nya Slussen, Miljökonsekvensbeskrivning, Kulturmiljöanalys och Stadslivsanalys) finns tillgängliga för den intresserade på stadens hemsida www.stockholm.se/slussen.

I remisshandlingen redovisas utförligt de aspekter som skiljer respektive förenar de båda huvudprinciperna. Det är viktigt att påpeka att det under den fortsatta planprocessen efter ett val av huvudprincip finns stora möjligheter att bearbeta gestaltning och detaljutformning.



Nybyggt bevarande



Nya Slussen

Analys och konsekvenser / Trafikkontorets synpunkter

Status hos den nuvarande anläggningen

Slussens nuvarande konstruktioner har gjort sitt och måste rivas. Långtgående sättningar, vittrande betong och rostande stål går hårt åt de konstruktioner som tillsammans utgör den 40 000 m² stora trafikanläggning som Slussen är. Den sammanslagna volymen av skrotad betong visar på att nedbrytningsförloppet är accelererande. År 2003 skrotades 5 ton betong, 2004 10 ton och 2005 20 ton. Att skrota innebär att lösa massor knackas bort för att inte de skall trilla ned och kanske orsaka skada. Situationen är nu så allvarlig att delarna där östra Slussgatan och Skeppsbron går är avstängda för tung trafik. För att säkra konstruktioner så att de kan nyttjas för trafik och handel genomförs omfattande förstärkningsarbeten. Förutom att säkra konstruktionerna innebär detta arbete att delar av den tunga trafiken kommer att kunna släppas tillbaka. Av samma anledning påbörjas nu arbeten i Galleria Slussen (som ligger under Katarinavägen). Denna del är i dag inte avstängd utan busstrafiken går där som vanligt. För att förhindra avstängning måste nu förstärkningar göras. Dessa kommer att ske inne i butikerna och kommer därför att påverka handeln.



Den normala kostnaden för drift och underhåll av Slussenanläggningarna ligger omkring 5 till 8 Mnkr årligen. De senaste årens arbeten med undersökningar, skrotning och förstärkningsarbeten har inneburit stora extrakostnader omkring 10 Mnkr årligen. Dessa kostnader kommer till största delen klumpvis och är svåra att förutse. Man kan räkna med att det under åren fram till Slussen rivs kommer att uppstå liknande sådana kostnader (i 10-miljonersklassen) utöver det normala underhållet. Om man behöver börja göra grundförstärkningar för att upprätthålla Slussens funktion kan kostnader i 100-miljonersklassen uppstå. Det nödvändiga upprätthållandet av Slussenanläggningarna är ett ekonomiskt högriskprojekt.

Arbetet med underhållet och dess planering leds av en styrgrupp sammansatta av personer från Trafikkontoret och tre av varandra oberoende konsulter. Löpande utförs kontroller och inspektion som ger underlag för analyser och riskbedömningar. De arbeten som sedan beslutas planeras och genomförs i samverkan med AB Gyllenforsen och Fastighetskontoret, hyresvärdarna på Slussen.

Se bifogat PM ”Slussen underhållsplanering – nuläget och framtidsfunderingar” (bilaga 2) för mer information om Slussens tillstånd idag.

Slussen som knutpunkt

Kollektivtrafik

Slussen är den näst största bytespunkten i SL-trafiken med 128 000 påstigande en normal vardag. Fram till år 2030 väntas antalet påstigande öka med hela 49 %. Här knyts tunnelbana, spårväg, stadsbussar och pendelbussar samman. Terminalen för Nacka/Värmdöbussarna är Stockholms största. Idag är miljön för resenärerna dålig. Gångarna för dem som byter mellan stadsbussar/tunnelbana och terminalen är trånga och otrivsamma. Hållplatserna räcker inte till för alla resenärer, och bussterminalen är utsatt för buller och avgaser och har säkerhetsproblem.

Nacka/Värmdösektorn är ett av Sveriges mest expansiva områden. Fram till år 2030 kan folkmängden i länet öka med ytterligare 600 000 personer jämfört med år 2000 och arbetsplatserna med 350 000. De av regionens delar som ligger öster om Essingeleden väntas stå för cirka hälften av den ökningen. Diskussioner om att förlänga tunnelbanan till Nacka pågår, bl.a. inom ramen för Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag om att skapa en trafiklösning för Stockholmsregionen, men kollektivtrafikförsörjningen kommer under lång tid framöver att bestå av enbart busstrafik och Saltsjöbanan/tvärbanan. Det är viktigt att kollektivtrafiken i Slussen ges bra förutsättningar för att regionen ska kunna växa på ett hållbart sätt.

Landstinget förväntas under våren 2008 ta beslut om att förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Katarinaberget vid Slussen. Saltsjöbanan kommer i så fall kopplas samman med tvärbanan. Trafikstart beräknas tidigast hösten 2013.

För bussterminalen har två olika alternativ studerats, dels en enplanslösning och dels en tvåplanslösning (lika för Nybyggt bevarande och Nya Slussen). Vad gäller kapacitet är de likvärdiga. Skillnaderna består främst i att enplanslösningen har något kortare gångväg mellan påstigning och tunnelbana, tar betydligt mer plats på kajplanet, ger en tråkig miljö med väntutrymmen in mot Katarinaberget och bussuppställning på kajplanet. Tvåplanslösningen tar mindre plats, ger väntutrymmen mot kajen och utsikten mot Saltsjön och ger en mer levande kajmiljö. Stadsgården och Slussen är för många kryssningsturister det första intrycket av Stockholm, så det är viktigt att platsen utformas på ett tilltalande sätt. Tvåplanslösningen är marginellt dyrare än enplanslösningen. Trafikkontoret förordar tvåplanslösningen p.g.a. att detta förslag ger större vistelsevärden på Stadsgårdskajen och en bättre miljö för kollektivtrafikanterna.

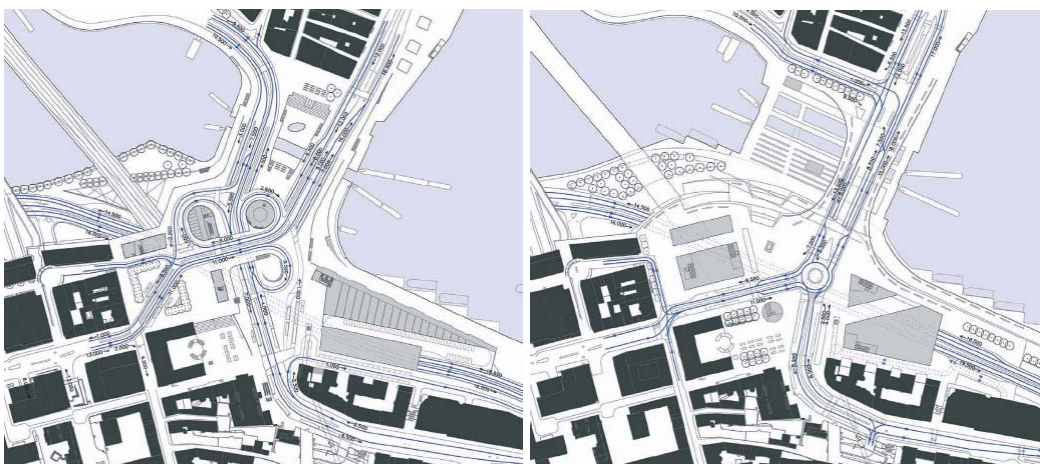
Det har på senare tid framkommit att Cityterminalen har överkapacitet vissa tider. Det borde vara värt att genomföra en studie om detta förhållande skulle kunna innebära en förbättring av förutsättningarna att lösa busstrafiken till Nacka - Värmdö åtminstone under ombyggnadstiden och kanske även avlasta den permanenta bussterminalen.

Biltrafik

I de programförutsättningar som angavs av kontoret och godkändes av gatu- och fastighetsnämnden i samband med formgivningstävlingen 2003 sägs bl.a. följande beträffande biltrafiken:

- ”Anordningar för biltrafiken vid Slussen behöver inte ha större kapacitet än vad tillfartsgatorna medger och minskad trafik genom Gamla stan eftersträvas”
- ”Trafikapparaten behöver dimensioneras för att klara dagens trafikmängder, vilka framgår av trafikflödeskartan. Direkta förbindelser ska finnas mellan de viktigaste köriktningarna, dvs. mellan Gamla stan och Södermalms övre nivå samt mellan Gamla stan och Stadsgården/Söder Mälarstrand. Mindre viktigt är det att vid Slussen åstadkomma direkta förbindelser mellan Stadsgården respektive Söder Mälarstrand och Södermalms övre nivå, vilken man kan nå via andra gator som Folkungagatan och Torkel Knutssonsgatan.”
- ”Trafiksystemet ska utformas med god framkomlighet, överskådlighet och säkerhet och så att det klarar dagens trafikmängder utan större köbildningar”

I tävlingsprogrammet ställdes kravet på att kapaciteten för biltrafiken ska vara densamma som idag. De båda förslagen klarar detta programkrav. I Nya Slussen klaras detta krav med mindre trafikytor än i Nybyggt bevarande. Nedan visas bilder på de två huvudförslagens trafikytor. Trafikytorna ska vara tillräckliga, men inte överdimensionerade. Möjligheten att öka biltrafikkapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet bedöms nu som tidigare, vara att bygga en ny passage, en östlig förbindelse.



Nybyggt bevarande

Nya Slussen

Den befintliga Slussenanläggningen har utvärderats på samma sätt som Nya Slussen och Nybyggt bevarande med avseende på biltrafikens framkomlighet, orienterbarhet och säkerhet. Utvärderingen visade för dagens Slussen att framkomligheten för biltrafiken i huvudsak är bra i anläggningen, men att det finns brister i trafiksäkerhet, orienterbarhet och fri höjd. Båda nybyggnadsförslagen är lika bra eller bättre än dagens Slussen på alla punkter. Nya Slussen har en bättre orienterbarhet än Nybyggt bevarande. I Nybyggt bevarande har man tagit bort möjligheten att köra från Katarinavägen mot Skeppsbron till förmån för en torgyta på Slussplan.

Framkomlighet

Framkomligheten i båda nybyggnadsförslagen har studerats mycket noga, bl.a. med hjälp av trafiksimuleringar, och jämförts med befintlig situation. Såväl kapaciteten i själva anläggningen som i omgivande gatunät har undersökts. Simuleringen har gjorts för dagens situation, samt för en framtida situation med prognosår 2030. I simuleringen har hänsyn tagits till befolkningsökning, trängselskatt, en utbyggd östlig förbindelse samt förstärkt kollektivtrafik till ostsektorn. Vidare ingår parametrarna Förbifart Stockholm samt Norra Länken.

För nuvarande situation har båda förslagen undersökts med en trafikmängd motsvarande den som var innan trängselskatten infördes. För respektive anläggning som sådan konstaterades god framkomlighet för biltrafiken. Begränsningarna i kapacitet sitter idag inte i själva Slussenanläggningen och kommer heller inte göra det när den nya anläggningen står klar. Ett exempel på detta är den kö som kan uppstå på Skeppsbron på morgnarna. Orsaken till köbildningen är begränsad kapacitet i korsningen med Slottsbacken, och således inte Slussen i sig. Framkomligheten har ökat sedan trängselskatten infördes, f.n. pågår utvärderingar som ska visa vilka effekter den fått hittills. Under försöket 2006 minskade trafikarbetet i innerstaden (antalet körda fordonskilometer) med 14 %.

Vid nuvarande Slussen finns en betydande flaskhals för biltrafiken från Centralbron/Söder Mälarstrand mot Stadsgården, ut mot Nacka, där det idag endast finns ett körfält vilket leder till köbildning bl.a. på Centralbron under eftermiddagarna. I båda nybyggnadsförslagen åtgärdas detta.

Nyligen gjorda prognoser visar att trängselskatt tillsammans med en utbyggd östlig förbindelse skulle minska trafiken med 25-35 % över Slussenbroarna år 2030. Trafiken på Stadsgårdsleden kan minska med uppemot 50 % enligt prognosmodellerna. Även Munkbron avlastas kraftigt.

Kontoret vill även påpeka att Slussens betydelse som biltrafikplats har minskat. Under 1960-talet passerade drygt 90 000 motorfordon Slussen i nordsydlig riktning. Då fanns varken Essingeleden eller Centralbron. Idag passerar ca 35 000 motorfordon Slussen i nordsydlig riktning. Den minskade biltrafiken i Slussen visar att det är viktigt att göra flexibla lösningar. Den nya Slussenanläggningen byggs för att kunna stå i över hundra år. Det är svårt att förutse vilka krav som kommer att ställas på Slussen under en sådan tidshorisont, varför det är nödvändigt att bygga en anläggning som är flexibel och som kan anpassas till de nya krav som trafik och stadsliv kommer att ställa. Kontoret menar att Nya Slussen är en flexibel lösning där ytor kan disponeras om alltefter de krav som ställs, medan Nybyggt bevarande är mer oflexibel med många låsningar, framför allt beroende på klöverbladslösningen.

Cykeltrafik

Slussen är den viktigaste platsen för cykeltrafiken i Stockholm. Under augusti-september passerar ca 25 000 cyklisterna Slussen per dygn. Cykelstråken från Nacka/Värmdö och Söderort strålar samman här. Stockholm har en cykeltrafikutveckling som är unik för hela Europa. Ökningen har sedan 1998 varit ca 7-8 % per år. Detta har börjat visa sig som framkomlighetsproblem för cykeltrafiken på Slussen p.g.a. trängsel. Det finns också konfliktpunkter mellan

cyklister och gående där problemen förvärras pga. trafikökningen. En utvärdering visade att trafiksäkerhet, orienterbarhet och framkomlighet är knappt godtagbara.

Båda förslagen innebär förbättringar för cykeltrafiken. Klöverbladen i Nybyggt bevarande ger dock ingen koppling mellan Hornsgatan och Katarinavägen vilket betyder att konfliktpunkter mellan cyklister och gående kvarstår vid Ryssgården och dess gångbanor. Det finns heller ingen bra lösning för cyklar från Skeppsbron till Katarinavägen. Den nya anläggningen måste kunna hantera de ökande cykeltrafikmängderna, samt konfliktpunkterna. Sammantaget är Nya Slussen klart bäst ur cykeltrafiksynpunkt.

Gångtrafik

Dagens Slussen fungerar inte tillfredsställande för fotgängare. Trafiksäkerheten är godtagbar men det finns många stora korsningar med biltrafiken. Tillgängligheten är svag med långa trånga gångtunnlar och många trappor. Orienterbarheten är knappt godtagbar. Viktiga mål är svåra att hitta och nå, t.ex. bussterminalen. Platsen upplevs också som otrygg med ett flertal mörka och avfolkade platser.

I Nybyggt bevarande innebär de kulturhistoriska förutsättningarna med klöverbladen stora begränsningar. Även fortsättningsvis kommer det i detta alternativ att finnas många platser där gångflödena blir låga med otrygghet till följd. Problem med orienterbarhet och trygghet kvarstår även om förbättringar påvisas jämfört med idag. Nybyggt bevarande innebär också, som ovan nämnts, att vissa konfliktpunkter mellan cyklister och gående kvarstår. Detta innebär en otrygghet för många fotgängare.

I Nya Slussen är friheten större att skapa attraktiva och goda vistelsezoner. Särskilt kajplanet har fått en utformning med vattenkontakt och utsikt som kan bli en intensiv mötesplats mellan Gamla stan och Södermalm. Det blir lättare att orientera sig i Slussenområdet genom att de naturliga passagerna går ovan jord. Dessa stråk är också förlängningar av de anslutande huvudgatorna i området och ansluter till målpunkter som entréer till tunnelbana och bussterminal.

Båttrafik

I båda huvudinriktningarna förutsätts oförändrad kapacitet i förhållande till dagsläget när det gäller framkomlighet och slussmöjligheter för småbåtar i slusskanalen. Båda förslagen medger att Djurgårdsfärjorna kan angöra vid kajen intill den nya bussterminalen. Detta skulle ge en smidig omstigning för kollektivtrafikanter från bussar och tunnelbana till färjorna.

Mälarens avbördning

Enligt den pågående statliga Klimat- och sårbarhetsutredningen konstateras att avbördningskapaciteten i Söderström behöver ökas från nuvarande 300 m³/s till

1000 m³/s för att minska riskerna för översvämning i Mälardalen. Båda huvudalternativen Nya Slussen och Nybyggt bevarande bedöms kunna klara detta efter ombyggnad. Kontoret förutsätter att staten lämnar ett investeringsbidrag, som täcker de merkostnader som den ökade kapaciteten medför för projektet.

Kultur- och stadsmiljö

Kulturmiljö

En separat kulturmiljöanalys (programbilaga 4) har upprättats för att belysa de kulturhistoriska aspekterna för Slussenområdet. I utredningen framhålls att staden bör byggas vidare så att det går att avläsa vilka förändringar som görs och att nytillskotten inte slår sönder och hindrar förståelsen av de historiska sambanden. I analysen poängteras fem värdeaspekter att ta hänsyn till:

Den historiska entrén: Via Göta landsväg passerade man över näset mellan Södermalm och Gamla stan. Här ledde stigar samman och vidare in i staden samtidigt som det bildades en omlastningsplats för sjöfarten mellan Mälaren och Saltsjön.

Landskapsbilden: För slussenområdets särart och tydlighet spelar topografin en central roll. Södermalms förkastningsbrant och näset som binder samman Södermalm med Gamla stan, samt mötet mellan Mälarens insjölandskap och Saltsjöns skärgårdslandskap.

Medeltids- och 1600-tals stadens möte vid Slussen: Gamla stan utgör den ursprungliga medeltidsstaden medan Södermalm representerar 1600-talets expansiva stormaktstid med rätvinklig rutnätsstad och offentliga byggnader som Södra stadshuset (nuvarande Stadsmuseum).

Det moderna välfärdssamhällets stadsbyggande: Den moderna trafikanläggningen från 1930-talet utgör ett tydligt brott mot Stockholms stadsbyggnadstradition sedan medeltiden. En tilltro till det nya bil- och tekniksamhället gav en trafikapparat där människor förpassades till gångar under mark. Anläggningen speglade teknik- och framtidstro, och var ett tidigt och konsekvent genomfört exempel på funktionalistiskt tänkande.

Kommunikationer: Slussenområdets olika trafikslag visar på vilken knutpunkt platsen varit under alla tider. Näset med slussfunktionen, hamnanläggningar och kajer visar på Stockholm som sjöfarts- och handelsstad. Vägtrafiken med bussar, bilar, cyklar samt gående blandas med båt- och tågtrafiken.

Vid en återuppbyggnad av 1930-talets klöverbladslösning prioriteras en årsring, medan man vid en omgestaltning kan lyfta fram andra kulturhistoriska värden som gått förlorade under århundradena, vilket talar för inriktningen Nya Slussen.



Stadsmiljö

Slussen som plats har en stor potential då det är en av de vackrast belägna och mest strategiska knutpunkterna i Stockholm. En plats- och rumsanalys (Stadslivsanalys, programbilaga 5) har genomförts för att ge svar på vilka förutsättningar som Slussen har att fungera som en länk i staden och som en trygg och attraktiv vistelseplats med nya målpunkter. I den gjorda analysen framgår att båda huvudförslagen avsevärt förbättrar för stadslivet och fotgängarnas möjligheter att passera och vistas på Slussen jämfört med idag. I Nybyggt bevarande innebär dock de kulturhistoriska förutsättningarna med klöverbladen stora begränsningar. Även fortsättningsvis kommer det i detta alternativ att finnas många platser där få gångtrafikanter uppehåller sig och där gångflöden blir låga med otrygghet till följd. Stora problem med orienterbarheten kvarstår även om förbättringar påvisas jämfört med idag.

Trafikkontoret förordar förslaget Nya Slussen där friheten är större att skapa attraktiva och goda vistelseytor. Särskilt kajplanet har fått en utformning med vattenkontakt och utsikt som kan bli en intensiv mötesplats mellan Gamla stan och Södermalm. Det blir lättare att orientera sig i Slussenområdet genom att de naturliga passagerna går ovan jord. Dessa stråk är också förlängningar av de anslutande huvudgatorna i området och ansluter till målpunkter som entréer till tunnelbana och bussterminal.

I det fortsatta arbetet kan kajplanet utvecklas till ett urbant parktorg där dagens Sjöbergsplan kan utgöra ett grönt inslag med större trädvolym till skydd mot angränsande bil- och spårtrafik.



Kajen vid Kornhamnstorg är en av två bra mötesplatser vid Slussen, den andra är Ryssgården. I övrigt har Slussen påfallande många ytor som är underutnyttjade som vistelseytor, trots sitt strategiska läge.

Handel och ny bebyggelse

Slussen har historiskt sett varit en plats för handel och kommers. Platsen har ett strategiskt läge då en stor mängd människor passerar Slussen dagligen på väg till och från arbete och skola. Dessutom passerar både turister och helgströvare platsen. Då höjdförhållanden ger utrymmen under torgkonstruktioner och broar bildas volymer som behöver fyllas med positivt innehåll för att inte bli problemområden. Handel är en av få verksamheter som inte har krav på dagsljus. För att få ekonomisk bärkraft krävs en omfattning och sammansättning som ger dragningskraft på tillräckligt många kunder. Förutsättningar för detta är bättre för Nya Slussen där större och mer sammanhängande handelsytor skapas jämfört med Nybyggt bevarande där klöverbladet gör att ytornas storlek blir mindre och svårare att koppla samman.

Det finns två strategier för att läka det glapp i stadsväven som slussenområdet idag utgör. Den ena är att göra Slussen till en målpunkt i sig, en plats att vistas på, sola, äta, shoppa osv, med en stadspark som också i viss mån skulle avhjälpa parkbristen i närområdet. Den andra är att göra Slussen till en mer bebyggd länk i

staden genom att flytta fram Södermalms stadsfront och i nya byggvolymerna ge utrymme för ett bredare utbud av verksamheter och ev. kulturellt innehåll.

I valet mellan bebyggelse på Södermalmstorg och det skissade parkalternativet förordar kontoret en bebyggelse på Södermalmstorg. Bebyggelsens skala bör vara måttfull samt skapa en tydlig rumskänsla utan att förhindra de viktiga utblickarna. Slussens exponerade placering gör platsen lämplig för en byggnad med ett intressant arkitektoniskt uttryck.

Genomförande

Ekonomi

En bedömning av de båda alternativens samlade ekonomi framgår av följande tabeller:

Investeringar	Nybyggt bevarande	Nya Slussen
Investeringsutgifter	4530 mnkr	4350 mnkr
Investeringsinkomster	590 mnkr	930 mnkr
Nettoutgifter	3940 mnkr	3420 mnkr
Extern finansiering	1000 mnkr	1000 mnkr
Netto för staden	2940 mnkr	2420 mnkr

Drift	Nybyggt bevarande	Nya Slussen
Årliga driftkostnader	9 mnkr	8 mnkr

Som framgår av denna sammanställning uppskattas stadens nettoutgifter för Nybyggt bevarande till ca 2,9 mdkr och Nya Slussen till ca 2,4 mdkr d v s en relativt stor skillnad om ca 500 mnkr. De framtida årliga driftkostnaderna blir också ca 1 mnkr högre för Nybyggt bevarande. Bussterminal med tvåplanslösningen är ca 75 Mnr dyrare än enplanslösningen. Kostnadsuppskattningen utgår från ett tidigt programskede, och kommer att preciseras i det vidare arbetet.

Genomförande och tidplan

Ett genomförande av detta projekt innebär ett omfattande samråd i samband med program, detaljplan och miljödömdom. Avsikten är att vägval om huvudalternativ fattas kring årsskiftet 2007-2008, en fastställd detaljplan kan föreligga 2010, en miljödömdom 2011, byggstart år 2012 och en färdig ny anläggning år 2018. Med tanke på den befintliga anläggningens kondition är det ytterst angeläget att erforderliga beslut kan fattas i tid så att omfattande dyrbara provisoriska reparationer och avstängningar av olika trafikytor undviks.

Framkomlighet under genomförandetiden

Oavsett inriktning behöver troligtvis provisoriska broar anläggas på ömse sidor om Slussen för att ta hand om trafiken när den befintliga konstruktionen rivs. Innan rivning måste också de ledningar som idag korsar Slussen läggas om. När dessa provisorier och förberedande arbeten är klara kan sedan rivning och nybyggnation vidta. Arbetena kommer att innebära stora störningar i form av buller och trafikstörningar. En samordning måste naturligtvis ske med andra gatuarbeten och omfattande trafikprovisior genomföras för att åstadkomma en acceptabel framkomlighet för olika trafikantkategorier under den långa anläggningsprocessen. Detta utreds i det vidare arbetet.

Sammanfattande analys av de båda huvudalternativen

I följande tabell görs en samlad bedömning av för- och nackdelar för olika aspekter hos de båda huvudinriktningarna.

	Nybyggt bevarande	Nya Slussen	Anmärkning
Utvecklingsmöjligheter	-	+	
Kulturmiljö	+	-	
Handel	-	+	
Vistelseytor	-	+	
Utblickar	-	+	
Buller	-	+	
Luftkvalitet			Likvärdigt
Biltrafik	*		* Överkapacitet, som ej kan nyttjas. I övrigt likvärdigt
Kollektivtrafik			Likvärdigt
Cykeltrafik	-	+	
Gångtrafik	-	+	
Båttrafik			Likvärdigt
Översvämningsrisk			Likvärdigt
Ekonomi	-	+	
Genomförande			Likvärdigt
Tidplan			Likvärdigt

Som framgår av ovanstående sammanställning är de båda alternativen likvärdiga i flera hänseenden. Nya Slussen har fördelar framför allt vad gäller utvecklingsmöjligheter, utformning för oskyddade trafikanter, stadsmiljö, ekologiskt hållbar utveckling, målpunkt i form av en attraktiv handelsplats och samlat ekonomiskt utfall. Nybyggt Bevarande har som enda klara fördel ett återskapande av delar av den kulturhistoriskt intressanta 30-talsutformningen.



Kontoret vill påpeka vikten av att ett rikt illustrationsmaterial finns tillgängligt i det fortsatta arbetet.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden förordar att det fortsatta planarbetet för Slussen inriktas på ett nybyggnadsalternativ i huvudsak enligt principen Nya Slussen med en tvåplanslösning för bussterminalen, och att nämnden i övrigt överlämnar och åberopar detta utlåtande som svar på remissen.

Slut