



**Tid:** 12 maj 2009 kl 16.40 – 17.25

**Plats:** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat:** 25 maj 2009

Ulla Hamilton

Jan Valeskog

**Närvarande**

Ledamöter:

Ulla Hamilton (m), ordförande  
Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)  
Tord Bergstedt (m)  
Anna Johansson (m)  
Annika Davidsson (m)  
Inge-Britt Lundin (fp)  
Anders Broberg (kd)  
Annika Ödebrink (s)  
Jimmy Lindgren (s)  
Birgit Marklund Beijer (s)  
Kajsa Stenfelt (v)

§§ 1-19

Ersättare:

Lars Bengtson (m)  
Bo Arkelsten (m)  
Datevig Mardrossian Lönn (m)  
Christoffer Kuckowski (m)  
Anna Manhag (m)  
Inga-Lill Larsson (m)  
Per Johansson (fp)  
Vakant (s)  
Lars Randerz (s)  
Milly Namiro Darlsson (s)  
Margareta Stavling (s)  
Hampus Rubaszkin (mp)  
Sebastian Wiklund (v)

tjänstgörande §§ 20-25

tjänstgörande

Tjänstemän:

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.  
Vidare tjänstemännen vid kontoret Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Birgitta Björk, Andreas Burghauer, Ted Ell, Mats Fager, Lars Jolerus, Ulla Ritzén och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin från roteln.

## § 11

### **Slussen - Ställningstagande inför fortsatt arbete**

Dnr T2009-400-01119

Protokollsutdrag

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger trafikkontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.

#### **Ärendets handling**

- Trafikkontorets, exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 28 april 2009.
- Skrivelse i ärendet inkommen den 6 maj 2009.
- Skrivelse från Samfundet S:t Erik inkommen den 11 maj 2009.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) föreslår följande:
  - 1 Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
  - 2 Därutöver anför följande:

Vi ställer oss bakom förslaget till beslut mot bakgrund av ett antal principiella ställningstaganden. Bland annat följande:

Vi föredrar ”bro”- inriktningen och ”framflyttad stadsfront” (något som kan ses i Foster och Wingårdh). Vi tror att alltför stora öppna ytor riskerar att stå övergivna alltför stora delar av året. Stockholm har ett kallt och mörkt klimat. Det medför risken att stora öppna ytor blir övergivna, ogästvänliga och otrygga, snarare än fyllda av liv, rörelse och möten.

Vi vill se en ”märkesbyggnad” som kan utmärka Nya Slussen, gärna med en publik verksamhet i (en ansats som exempelvis kan ses i BIG). En så stor anläggning och en så stor mötesplats som Slussen förtjänar en byggnad som kan skänka karaktär åt platsen och stå som symbol för det stora anläggningsprojektet. Givetvis ser vi gärna en publik verksamhet. Den markanvisning som redan gjorts syftar främst till kommersiell verksamhet. Platsen behöver kompletteras med en publik verksamhet. Det är av stor vikt att staden inte bara ser Slussen- området

som en trafikkonstruktion och ett finansieringsproblem, utan att man också tar hänsyn till dess roll som offentlig miljö. Av det följer – om man vill vara tillspetsad - att staden inte ensidigt ska planera bebyggelsen utifrån möjligheten att tillskapa intäktsbringande byggrätter. Värdet för stadsmiljön och stockholmarnas offentliga rum måste ta minst lika stor plats i arbetet.

Vi vill se ordentliga mötesplatser på nya Slussen. Slussen är en knutpunkt för kollektivtrafiken och en plats som förbinder Södermalm med Gamla stan och därefter vidare mot Norrmalm. Givetvis måste planeringen av Slussen inbegripa lämpliga mötesplatser. Det är mötet som kännetecknar staden och det är också något som de flesta stockholmarna förknippar med Slussen.

Vi ser gärna att man fortsätter att arbeta med en del av de förslag som framkommit och som ligger utanför själva Slussen- frågan, exempelvis möjligheten att förbättra förbindelserna för både cykel- och gångtrafiken genom att kreativt använda de befintliga brokonstruktionerna. Det kan förena både bättre lokalmiljö och tillföra kvaliteter till Stockholm och stockholmarna.

- 3) Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) föreslår följande:
- 1 Nämnden föreslår Stockholms kommunfullmäktige att, parallellt med det fortsatta arbetet, genomföra en 5 månaders tekniktävling rörande möjligheten och rimligheten att gräva ner tunnelbanan.
  - 2 Nämnden godkänner i huvudsak redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger trafikkontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning, samt anföra följande:

Av de fem framlagda officiella förslagen så förordar de tekniska förvaltningarna att Bergs förslag lyfts fram för vidare bearbetning. Vi anser att denna bedömning, utifrån givna förutsättningar och omständigheter, är rimlig. Möjligheten till att värna och utveckla Slussen som en väl fungerande omstigningsplats för framtida kollektivtrafik, från Nacka/Värmdö och från sjösidan, är avgörande.

Emellertid så är frågan huruvida tunnelbanan kan grävas ned i samband med Slussens omdaning av avgörande betydelse för många stockholmarna. Om detta över huvud taget är möjligt under detta sekel, så är det nu. Därför är det av yttersta vikt att denna fråga utreds ordentligt, då annars frågan kommer att fortleva under det närmaste seklet.

Vi föreslår därför att frågan inte tjänstemannautreds mera, men att en tekniktävling utlyses, där de effektivaste ingenjörskontoren i världen inbjuds att försöka lösa frågan huruvida en nedgrävning är rimlig och möjlig, samt att finna ut hur detta ska kunna göras med så minimal påverkan på kollektivtrafiken som möjligt, till så låga merkostnader som möjligt. Denna tekniktävling ska få ta högst fem månader, vilket är möjligt för ett kreativt ingenjörskontor att klara, samt den maximala tid som finns att ge rörande Slussens planering innan denna planering börjar bli alltför detaljerad.

#### *Synpunkter på rumsbildning och utseende på Bergs förslag*

Fosters förslag lägger en enkel och redig ny stadsfront mot vattenrummet. Det tar upp det befintliga kvartersmönstret på Södermalm. Vilket emellertid inte är okontroversiellt. Samtidigt som det ger lämpligt stora utbyggnadsetapper så täpper det till utblicksmöjligheterna. Skalan på bebyggelsen är anpassad till platsen och man har lyckats undvika höga uppstickare som annars konkurrerat med förkastningsbranterna och Mariahissen. De föreslagna torgrummen är

välproportionerade och klimatskyddade men saknar de vida vattenutblickar som karaktäriserar Slussen i dag.

Den långa kajpromenaden i skuggan av bebyggelseraden ovanför blir monoton och behöver ljusgluggar från söder, kanske i form av mindre ursparingar i kvarteren i förlängningen av tvärgatorna. Förslaget är det enda av de fem som uppmärksammat behovet av en större evenemangsplats, vilken förlagts mellan kajen och gångstråket.

Det är bra att man vill banta ner den snirkliga gångbron. Men gångbron kommer fortfarande på grund av höjdskillnaden att utgöra en sned linje i utsikten.

Det är bra att den föreslagna trafikbron är tilltagen för att kunna bära framtida gång, cykel och framför allt spårvagnstrafik. Men åtta körfält är för dominerande, det räcker med högst sex. För att minska denna brosmotorvägsmässiga intryck, så bör man överväga att lägga ramperna ner till Stadsgården ytterst och ramperna upp till Södermalmstorg innerst. Detta ger bron, utifrån betraktad, ett mera "välvt" utseende, vilket ger bron ett något mer harmoniskt intryck. Den bör även kompletteras med utsiktspunkter, som även kan användas för flaggstänger, statyer eller vad som nu anses lämpligt. Sympatiskt är att Fosters förslag månar om trädplanterade ytor, mycket mer än övriga förslag. Vilket är en stor brist med det nuvarande Slussen. En överdäckning av den mycket störande centralbron, vilket finns med i några av de andra förslagen, bör lyftas in i det fortsatta arbetet.

#### *Synpunkter på Trafikfrågor i Bergs förslag*

Fosters förslag brister biltrafikmässigt på flera punkter avseende lutningar, svängradier mm. Framför allt så är Skeppsbrons trafikplats, där den föreslagna bron möter Skeppsbroleden och Munkbroleden, en trafikmässigt omöjlig konstruktion. En av dessa trafikleder måste bort, vilket även skulle återge Gamla stan något av stadsdelens tidigare kontakt med vattnet, så som denna stadsdel ursprungligen är byggd för. För cykeltrafik så är utrymmena alltför snålt tilltagna och klarar inte framtida behov, något som den komplicerade cykelsituationen på dagens Slussen redan visar. Något av gång och cykelstråken utefter tunnelbanebron från de andra förslagen bör kunna lyftas in i det fortsatta planeringsarbetet, för att avlasta dagens cykeltrafik över Södermalmstorg. Plats för cykelparkeringar är en nödvändighet. Möjligheterna för omstigning mellan buss, tunnelbana samt kommande Tvärbana/Saltsjöbana är utvecklingsbara för framtida behov. Fungerande lägen för kollektivbåttrafik måste även skapas, så att man lätt kan byta mellan Djurgårdsfärjan, buss och tunnelbana. Även sådana lägen behöver utformas på Mälarsidan. Slussens omstigningsmöjligheter behöver även kompletteras med en koppling till pendeltågen vid Södra station, förslagsvis med ett gångrullband i den nerlagda järnvägstunneln under Slussen, som mynnar intill Södra station.

#### *Synpunkter på Kulturfrågor i Bergs förslag*

Det är ytterst viktigt att en sådan mötespunkt som Slussen är i dag och kommer att vidareutvecklas som, får rejält tilltagna kulturmöjligheter. Stadsmuseets behov av större utrymme kan ges plats i arkaden utefter kajen. Även andra kulturfunktioner bör finnas här, som till exempel ett bibliotek och en mindre teaterlokal/biograf. Den föreslagna evenemangsplatsen är bra, men behöver vidareutvecklas. Även vid skapandet av kommersiella utrymmen bör platsens långa historia som gammal handelsplats beaktas. Till exempel genom att avsätta vissa kommersiella ytor åt skärgårdsföretagare, vilket återknyter till Slussens tidigare historia som handelsplats för skärgårdsborna. I anslutning till det nya Slussen bör man även överväga badmöjligheter i form av ett kallbadhus, på Mälarsidan, vilket manifesterar den i storstadssammanhang unika möjligheten att

kunna bada mitt i en storstad.

4) Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) föreslår följande:

- 1 Nämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger trafikkontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.
- 2 Därutöver anförs följande:

Vänsterpartiet tycker att det är positivt att arbetet med Slussen går framåt. Den nuvarande Slussenkonstruktionen är i mycket dåligt skick och underhållskostnaderna är höga. Det behövs en ny struktur för Slussenområdet och det börjar bli bråttom. Inför stundande klimatförändringar är det oerhört viktigt att avbördningen av Mälaren kan öka från dagens mått men även att man studerar eventuell framtida vattenhöjning av Östersjön, så att inte bräckvatten från Saltsjön tränger in i Stockholms viktigaste vattentäkt Mälaren.

Vänsterpartiet ser många positiva delar i föreliggande förslag på nybyggnation vid Slussen men vi motsätter oss starkt den stora fokuseringen på biltrafik. Den föreslagna åttafiliga bilbron känns helt otidsenlig när vi nu ska tänka nytt och framåt. Den trafikgenomströmning som ingick i uppdraget bygger på en inaktuell prognos, det aktuella trafikflödet vid Slussen är idag mycket mindre och utrymmet för biltrafik bör därför begränsas. Vi föreslår att det inrättas ett spårreservat på bron för framtida spårtrafik i stället för att satsa på en så hög kapacitet för biltrafik.

Vi ser ingen anledning att underlätta för biltrafik att köra in i Stockholms medeltida stadskärna. Vi vill se fler gågator i hela centrala Stockholm och kring Slussen skulle med fördel gångstråken från Drottninggatan och Västerlånggatan kunna knytas ihop med Götgatan.

Trafiksituationen i dagens Slussen är många gånger både farlig och svåröverblickbar. Den nya Slussen måste erbjuda bra framkomlighet även för gående och cyklister. Konflikter om utrymmet mellan gående, cyklister, biltrafik och kollektivtrafik måste undvikas. Dubbelriktade cykelbanor är uteslutna ur trafiksäkerhetssynpunkt, liksom oklara skillnader mellan cykelbana och trottoar. Vi föreslår att det även byggs en cykelbana utmed tunnelbanebron för att avlasta Slussenområdet en del och få en genare väg mellan Södermalm, Gamla Stan och City

I det föreliggande förslaget fanns tidigare en pendang till Stadsmuseet. Vi uppskattar att den tagits bort, och att Stadsmuseet får ett framförliggande öppet torg. Det är av oerhört stor vikt att Stadsmuseet får utökade publika lokaler i bra läge. Vi vill inte se en ensidig satsning på kommersiella lokaler och restauranger i området utan även lokaler för kulturaktiviteter. Slussen måste bli en levande plats även efter de kommersiella butikernas stängningstider. Det är viktigt att så många utblickar från Södermalm och Södermalmstorg mot Gamla Stan bevaras som det är möjligt.

I tjänsteutlåtandet nämns inte hur Forsters förslag till Katarinahiss skall behandlas, vi uppfattar det som om kontoren inte tar ställning. Vänsterpartiet vill bevara nuvarande Katarinahiss med sin fackverkskonstruktion och vill att den integreras i nya Slussen. Vi kan inte se värdet av att förändra detta nuvarande och enda landmärke vid Slussen.

Vi vill se ett tydligt barnperspektiv i utformandet av nya Slussen. Vattenrummen måste vara tillgängliga för barn, trafiksituationen anpassad efter barns rörelser och en del av lokalerna ska vara upplåtna för barnverksamhet, till exempel ett barnbibliotek.

Vi vill se fördjupade solstudier och hur de planerade byggnaderna på Södermalmssidan skuggar området vid vattnet. Det är viktigt att byggnaderna får en skala som ansluter sig mot vattnet på södra sidan och anpassas mot den lägre bebyggelsen i Gamla Stan.

Gång- och cykelbron mellan Södermalmstorg till Gamla Stan ska utformas så att den möjliggör passager som klarar en högsta lutning på 10 %. Här kan särskilt studeras den smäckra bro över floden Seine intill det nya moderna huvudbiblioteket i Paris. Denna lösning vore värd att pröva.

Passager under Centralbron och tunnelbanebron måste göras attraktiva, så att man inte bygger in otrygga platser även i den nya Slussen.

### **Omröstning**

Ordföranden ställer de framlagda förslagen mot varandra och nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

### **Reservation**

Vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.

Tjänstgörande ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) med hänvisning till sitt förslag.

Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) med hänvisning till sitt förslag.

### **Ersättaryttrande**

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i förslaget från (v).

Ersättaren Per Johansson (fp) enligt följande:

#### *Utred förslaget Ny syn på Slussen*

Jag anser att förslaget Ny syn på Slussen bör utredas vidare. De fem idealisterna har presenterat en lösning på hur Slussen kan byggas om på ett elegant och funktionellt sätt, utan att bygga upp de stora betongdäck som präglar platsen idag. Deras förslag har fått mycket positivt gensvar i allmänna opinionen. Trots stora ansträngningar att visa motsatsen slår tjänstemannautlåtandet fast att det är fullt möjligt att lägga ner tunnelbanan under Söderström. De kostnadsberäkningar för detta som redovisas verkar svagt underbyggda och man verkar överdriva besvären med avstängning av gröna och röda linjen under byggtiden, varför det är önskvärt med en ordentlig utredning. Detta bekräftas av kontakter jag haft med professor Håkan Stille vid KTH.

Att bygga Slussen enligt de riktlinjer Exploaterings-, Stadsbyggnads- och Trafikkontoret föreslår innebär att man stänger det historiska fönster som – just nu – står öppet för att rätta till de misstag som begicks när vattenspegeln söder och väster om Gamla stan belamrades med broar. Det blir då i praktiken omöjligt att på kanske 100 års sikt lägga Centralbron i tunnel och öppna upp Riddarholmskanalen. Återställandet av Järnvägsparken söder om Centralstationen finns också med i bilden.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---