



Mårten Frumerie  
Innerstad  
Telefon: 08-508 262 39  
marten.frumerie@expl.stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden 2007-10-11

## **Programsamråd för Slussen, Södermalm. Remiss**

### **Förslag till beslut**

Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen.

Krister Schultz

Stefan Eriksson

### **Sammanfattning**

Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. En av de stora frågorna som ställs i det av Stadsbyggnadskontoret upprättade programmet är om en återuppbyggnad av klöverbladssystemet eller en nybyggnad ska ske. Exploateringskontoret förordar nybyggnadsalternativet mot bakgrund av att det ger större frihet vad gäller utformningen och den eventuella bebyggelsen. Trafikrörelserna blir också överskådligare och gång- och cykelvägarna säkrare. Det finns med denna inriktning också större möjligheter att skapa ett levande stadsliv med handel och kultur på de nya mötesplatser som skapas. Till detta ska läggas att ett nybyggnadsförslag är ekonomisk fördelaktigare.

Exploateringskontoret förordar att en vidare studie görs av hur mycket ny bebyggelse som platsen tål. Läget i staden är utmärkt och därmed attraktivt. En ny bebyggelse på platsen skulle kunna tillföra "Nya Slussen" många kvaliteter i form av folkliv med aktiviteter och goda rumsbildningar med utblickar. Platsen är givetvis speciell och hänsyn måste tas till detta, men en ökad bebyggelse skulle också kunna skapa skyddade miljöer i form av platser och torg. Slussen upplevs av många som kal och blåsig, och runt ett nytt Södermalmstorg skulle istället

kunna skapas mer skyddade miljöer. Slutligen skulle en ökad bebyggelse bidra starkt positivt till projektets ekonomi.

Det är Kontorets uppfattning att en tvåplanslösning av bussterminalen ger en bättre resande- och kajmiljö.

En viktig fråga som finns kvar att lösa är den externa finansieringen av delar av projektet.

## Remissen

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett programförslag för Slussen. Remissen ska besvaras senast den 2007-10-31. Programmet har utarbetats i samarbete med Exploateringskontoret och Trafikkontoret och en lägesrapport redovisades för Exploateringsnämnden 2007-05-14.

Programsamråd pågår fram till 2007-10-31. Under tiden finns möjlighet att ta del av utställning dels i Tekniska nämndhuset, och dels i utställningslokal på Södermalmstorg. Samrådsmöten har hållits i Södra Latins aula 2007-09-04 och 2007-09-10.

Programhandlingen bifogas till detta utlåtande. För den som så önskar finns även samtliga till programmet tillhörande bilagor tillgängliga på [www.stockholm.se/slussen](http://www.stockholm.se/slussen) under rubriken ”Samråd pågår”.

De bilagor som avses är:

- Bilaga 1, Nybyggt bevarande
- Bilaga 2, Nya Slussen
- Bilaga 3, Miljökonsekvensbeskrivning
- Bilaga 4, Kulturmiljöanalys
- Bilaga 5, Stadslivsanalys

Viktiga programfrågor som behöver besvaras är:

- Val av inriktning för den fortsatta bearbetningen – nybyggnad eller rekonstruktion.
- Hur mycket ny bebyggelse ska tillkomma och vad ska 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 mer vattenytor friläggas?
- Vilken lösning ska väljas för den nya bussterminalen – en- eller tvåplanslösning?

Det är angeläget att understryka att val av inriktning inte avser en i detalj färdig lösning utan endast en inriktning. Detaljfrågorna kommer att belysas vidare under detaljplanefasen.

En förutsättning som är lika för förslagen är att den befintliga Slussen måste rivas. Nedan beskrivs de två grundförslagen översiktligt.

#### *Nybyggt bevarande*

Förslaget är framtaget av White/WSP på uppdrag av Stockholms stad som ett referensförslag till det vinnande tävlingsförslaget. Programkraven är desamma för de båda alternativen, med tillägget att referensalternativet ska tillvarata Slussens kulturhistoriska värden. Förslaget är framtaget i dialog med Stadsmuséet. De förändringar som görs mot dagens lösning är:

- Stadsgårdsleden placeras längre söderut, vilket gör att kajerna görs bilfria. (Lika "Nya Slussen")
- Gångstråken förbättras och kompletteras, ex görs Slussplan bilfri.
- Mer dagsljus släpps ner till de lokaler som skapas under trafikapparaten.
- Bussterminalen flyttas österut och kan där byggas i ett eller två plan. (Lika "Nya Slussen")



*Nybyggt bevarande, modellfoto*

### *Nya Slussen*

Förslaget är en vidareutveckling av vinnarförslaget i den senaste tävlingen och är framtaget av Nyréns/Tyréns/ELU. Huvuddragen i förslaget är följande:

- En enklare trafiklösning än dagens, med dubbla trevägskorsningar istället för klöverblad.
- I och med den enklare trafiklösningen skapas större sammanhängande ytor, både över och under mark vilka skapar större möjligheter för handels- och mötesplatser.
- I och med den nya trafiklösningen skapas bilfria kajer vilket bidrar starkt positivt till folklivet på platsen och möjligheten att skapa attraktiva platser i anslutning till vattnet.



*Nya Slussen, fotomontage*

Som en utveckling av grundförslaget har ytterligare två varianter tagits fram för att illustrera möjligheten till olika gestaltning inom ramarna för samma grundförslag. Nyréns har också ritat på ett parkalternativ som utgår från att det inte placeras någon bebyggelse på Södermalmstorg, utan att det där istället anläggs en park. Ett utvecklingsförslag av det danska kontoret BIG har också tagits fram, som med samma trafiklösning utvecklar frågan om ett näs och kopplar ihop stadsdelarna med en terrängkonstruktion istället för en bro.

## Tidigare beslut

En idéävling med bevarandeariktning i början på 1990-talet ledde inte till genomförande. Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick Gatu- och fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med Stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling. I mars 2004 utsågs förslaget ”Strömmar” (Nyréns/Tyréns/ELU) till vinnare. Juryn gav även rekommendationer till vidare bearbetning.

Tävlingsresultatet presenterades i nämnderna i oktober 2004 med ett förslag att starta planarbete med det bearbetade vinnande förslaget, nu omdöpt till ”Nya Slussen”, som grund. Nämnderna godkände redovisningen, men Stadsbyggnadsnämnden och Gatu- och fastighetsnämnden beslöt att ge kontoren i uppdrag att arbeta fram ett referensalternativ utifrån klöverbladsmodellen och att närmare studera vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi. Under slutet av 2005 beslöt Kommunfullmäktige att de två inriktningarna skulle utgöra grunden för ett programsamråd och miljöprövningen.

Ett inriktningsbeslut har gemensamt fattats av Stockholm, Nacka och SL om att förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen. En redovisad sammanlänkning med Saltsjöbanan i Henriksdalshamnen innebär att dagens station vid Slussen ersätts med den nya tvärbanestationen i Katarinaberget.

## Exploateringskontorets synpunkter, konsekvensbeskrivning

### -Miljökonsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och huvuddragen i denna är att Slussen idag består av en överdimensionerad trafikapparat med höga bullervärden och låga rekreativvärden. ”Nybyggt bevarande” anses vara det förslag som tillvaratar de kulturhistoriska aspekterna bäst i och med bevarandet av klöverbladen. ”Nya Slussen” anses vara det förslag som bäst tillgodoser människors behov att kunna vistas och röra sig i en bra stadsmiljö, något som är av stor vikt vid utformandet av denna viktiga plats i Stockholm.

Ur bullersynpunkt är ”Nya Slussen” att föredra i och med att denna lösning skapar större sammanhängande ytor för vistelse med lägre bullernivåer än dagens. Liknande situation gäller för luftkvaliteten, där likvärdig exponering uppstår, men ”Nya Slussen” förlägger vistelseytorna till platser med lägre partikelnivåer än ”Nybyggt bevarande”. Även solvärdena är bättre i ”Nya Slussen”.

Parallellt med PBL-programmet arbetas en miljödom kring vattenverksamheten fram. I denna behandlas den nya regleringen av Mälaren, något som förutsätts

kunna lösas på likvärdigt sätt i de båda förslagen. Miljödomen kommer också att behandla den grundvattenbortledning som eventuellt kan bli aktuell under byggtiden.

### **-Parkering**

I dagsläget är antalet parkeringsplatser i området ytterst begränsat. Ur kollektiv synpunkt är läget mycket bra, men beroende på inriktning av handelsplats kan ytterligare parkering komma att behövas. Kontorets bedömning idag är att den mängd parkering som är inritad för "Nya Slussen" är tillräcklig (150 platser).

### **-Kollektivtrafik**

Tunnelbanesträckningen kommer ej att beröras av åtgärderna kring Slussen. Entréförhållandena kommer dock att ändras i de båda förslagen. I samband med att byggnadsarbetena påbörjas är det beräknat att Saltsjöbanan/Snabbspårvägen ansluter till Slussen i Katarinaberget. Den bussterminal som idag finns vid Slussen flyttas österut och Exploateringskontoret förordar där att den byggs i två plan. En tvåplanslösning skapar bättre förutsättningar för en levande kajmiljö och miljön för de resande blir bättre genom att väntetiden förläggs ut mot vattnet istället för mot baksidan. Större möjlighet finns också att inrymma ytor för handel och service i anslutning till avgångshallen i tvåplansvarianten.

### **-Ny bebyggelse**

Ett av de viktiga ställningstaganden i programmet är att komma fram till mängden ny bebyggelse på platsen. Slussen idag kan uppfattas som både karg och blåsig. Detta skulle kunna lösas genom att tillskapa ny bebyggelse, som givetvis måste ställas mot kulturhistoriska värden samt utblickar, men rätt utformad torde den nya bebyggelsen kunna bidra positivt till platsen. Beroende på hur näset, kopplingen mellan Södermalm och Gamla Stan, utformas, kan också mängden bebyggelse på Södermalmssidan ökas om vistelseytor skapas på Gamla Stansidan.

Användningsområden för den nya bebyggelsen är också av stor vikt. Att kunna skapa en levande plats är en av stadens viktigaste målsättningar. Levande stadsdelar skapas genom ett rikt folkliv under så stora delar av dygnet som möjligt. Under mark kommer det att kunna skapas stora ytor lämpliga för exempelvis handel. Ovan mark kan sedan kompletteras med arbetsplatser av annan art, hotell kan också vara lämpligt, eller bostäder där platsens lämplighet så medger. Någon slags kulturell verksamhet vore också av intresse för platsen.

### **-Näringsliv och jobb i regionen**

Historisk har platsen under flera århundraden varit en betydande handelsplats och enligt utredningar från Affärsförädling och HUI finns det i alternativet "Nya Slussen" goda möjligheter att åter skapa en riktigt bra handelsplats. Denna skulle kunna bli en målpunkt/destination i regionen och dra folk till platsen genom sitt förnämliga kollektiva läge. "Nybyggt bevarande" har inte samma möjligheter i och med de uppsplittrade lokalerna.

### **-Måluppfyllelse**

Genom att ta vara på möjligheten att på denna plats kunna skapa något nytt kan Stockholm här skapa en riktigt attraktiv plats för såväl boende i Stockholm som turister. Den otrygghet som idag finns på platsen kan byggas bort till förmån för en ren, vacker och trygg knutpunkt i staden.

### **-Påverkan på barn/tillgänglighet**

Antalet nya barn i regionen kommer inte att påverkas i nämnbar grad i och med den nya exploateringen. Påverkan på barnens vardag och möjlighet till rörelse och framkomlighet är enbart positiv med de båda inriktningarna, men främst med ”Nya Slussen”, i och med att trafikfaror byggs bort och rörelsemönster förenklas. Detsamma gäller för tillgängligheten. Båda dessa frågor kommer att utvecklas vartefter detaljeringsgraden ökar i projektet.

### **-Ekonomiska konsekvenser**

En kalkyl har gjorts för de båda grundförslagen ”Nybyggt bevarande” och ”Nya Slussen”. För båda förslagen gäller kostnadsnivå januari 2007.

	Nybyggt bevarande mnr	Nya Slussen mnr
Kostnader	4 530	4 350
Intäkter	-590	-930
Extern finansiering	-1 000	-1 000
Netto för staden	2 940	2 420

Beräkningarna ovan grundar sig på en bussterminal i två plan. Nettot för enplanslösningen är ca 75 mnr billigare.

#### *Investeringskostnader*

De nu bedömda kostnaderna omfattar fullt färdigställande av stadens egna anläggningar, en ny ledningstunnel, landstingets (SL) anläggningar inkl gångar i butiksplanen samt avbördningsanordningar.

#### *Intäkter av byggrätter*

Den avsevärda skillnaden förklaras huvudsakligen av att ”Nybyggt bevarande” har mer utspridda lokaler för verksamheter med lägre förmåga att betala hyror, under det att ”Nya Slussen” har mer samlade ytor som kan hyras ut till betalningsstarkare verksamheter.

#### *Nettoutfall och budgetbehov för staden*

Kostnaderna för investeringar skall bäras av olika huvudmän. Förutom staden själv kommer landstinget (genom SL), olika ledningsägare och blivande fastighetsägare att göra investeringar.

De utökade avbördningsanordningar bör rimligen finansieras av dem som har nytta av den lägre risken för översvämningar. Ett alternativ är att statsbidrag utgår, vilket landshövdingarna i Mälardalen föreslagit regeringen. Frågan behandlas av den statliga klimat- och sårbarhetsutredningen.

De sammanlagda kostnaderna för det som rimligen finansieras av andra än staden kan bedömas till storleksordningen 1 miljard kr. Detta förutsätter att den part som har nytta av åtgärden finansierar denna fullt ut. De byggnadsdelar som åsyftas är främst den nya bussterminalen samt de nya kanalerna för Mälarens avbörkning. Fördelningen kan idag inte fastläggas, utan detta måste bli resultatet av förhandlingar och avtal mellan Staden och respektive part.

#### *Parkalternativet och utvecklingsförslaget*

För de två varianterna av "Nya Slussen" har följande kostnadsuppskattningen gjorts. Parkalternativet är ca 100 mnkr dyrare än grundförslaget i och med mer komplicerade stomkonstruktioner samt andra ytskikt. Utvecklingsförslaget är ca 250 mnkr dyrare pga mer omfattande bro/rampkonstruktioner.

#### *Löpande kostnader och intäkter*

Dagens årliga kostnader för drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik är ca 8 mnkr exklusive de senaste årens extraordinära insatser.

För "Nybyggt bevarande" beräknas motsvarande kostnader till ca 9 mnkr och för "Nya Slussen" till ca 8 mnkr.

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 (ca 1 mnkr).

#### **-Genomförande**

Val av inriktning kommer att påverka genomförandet. 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.



### **-Preliminär tidplan**

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kommer antas under 2010.

Parallellt med arbete med program och detaljplan löper också ett arbete med miljödom enligt miljöbalken. I detta arbete beräknas ett första samråd kunna ske i slutet av 2007, och en ansökan om vattendom beräknas kunna lämnas in i början av 2009.

Under förutsättning att ledningsarbeten kan komma igång 2010 kan byggnadsarbetena komma igång 2012. Slussen beräknas sedan kunna stå klar 2018.

### **-Analyssammanställning**

Ekonomiskt sett är "Nya Slussen" fördelaktigare än "Nybyggt bevarande". "Nya Slussen" ger också större friheter vid utformningen av platsen och därmed också till innehållet. En tillkommande bebyggelse skulle också ge möjlighet att skapa ytterligare liv på platsen och även ge möjlighet till skyddade platser, inte minst vindmässigt. Denna bebyggelse åstadkoms bäst genom "Nya Slussen".

Exploateringskontoret förordar inte att bygga en park på Slussen i och med att det finns tillräckligt mycket vistelseytor och ny bebyggelse behövs för att skapa liv på platsen. Genom en rätt utformad bebyggelse kan en mängd olika platser skapas som kan nyttjas olika beroende på årstidernas variationer.

Vad gäller möjligheter till avbördning av Mälaren är båda alternativen jämbördiga i och med att samma lösning kan åstadkommas i de båda alternativen. Vad gäller bussterminalens lösning är även här de båda alternativen jämbördiga även om terminalens lösning i "Nybyggt bevarande" blir något mer komplicerad och därmed dyrare. Vad gäller trafikkapaciteten klarar båda förslagen dagens trafik.

### **Exploateringskontorets förslag**

Exploateringskontoret förordar att det fortsatta planarbetet för Slussen inriktas på ett nybyggnadsalternativ i huvudsak enligt principen "Nya Slussen". Detta främst för den enklare trafiklösningen, flexibiliteten vid utformandet av platsen och därmed möjligheten att skapa en livlig mötesplats, möjligheterna till handel samt en bättre totalekonomi för staden. Kontoret förordar vidare att en genomgripande prövning görs för tillkommande bebyggelse.

För det fortsatta arbetet och den vidare detaljutformningen av "Nya Slussen" bör parallella uppdrag anordnas under våren 2008, för att sedan till sommaren kunna ta ställning till ett färdigt förslag som en ny detaljplan skulle kunna utformas kring. Parallellt med detta bör även en eller flera framtida tagare av de nya lokalerna kring Slussen involveras.



Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på programförslaget.

**Slut**