



**Tid:** 14 maj 2009 kl 16.00 – 16.10

**Plats:** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat:** 27 maj 2009

Petter Lindfors

Mirja Räihä Järvinen

### Närvarande

Ledamöter:

Petter Lindfors (m), ordförande

Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande

Jan Tigerström (m)

Helena Bonnier (m)

Ingvar Snees (m)

Katharina Gratschew (m)

Gulan Avcı (fp)

Kenneth Nilsson (s)

Jari Višhed (s)

Berit Kruse (s)

Ann-Margarethe Livh (v)

Ersättare:

Göran Kindvall (m)

tjänstgörande

Anders Alvebäck (m)

Per Hallberg (m)

Claes Fleming (fp)

Bo Holmberg (s)

Margareta Malm (s)

Gunnar Sandell (s)

Torkel Tigerschiöld (mp)

tjänstgörande

Tjänstemän:

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Ann-Charlotte Nilsson, Gunnar Jensen, Petra Nieto, Eva Olsson och Åsa Wigfeldt samt biträdande borgarrådssekreteraren Thord Swedenhammar från roteln. Närvarande var även Eva Olofsson från trafikkontorets nämndsekretariat.

## § 8

### Slussen – Ställningstagande inför fortsatt arbete

Dnr E2009-400-00676

Protokollsutdrag

#### Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger exploateringskontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.

#### Ärendets handlingar

- Exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 28 april 2009.
- Skrivelse från Rådet till skydd för Stockholms skönhet, inkommen den 7 maj 2009.
- Skrivelse från flera privatpersoner, 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 Petter Lindfors m fl (m) och ledamoten Gulan Avci (fp) ställer sig bakom kontorets förslag. (se beslutet)
- 2) Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) föreslår följande:
  - 1 Kontorets förslag till beslut godkänns i huvudsak.
  - 2 Därutöver anförs 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 intäcksbringande 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 stockholmare 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 Torkel Tigerschiöld (mp) föreslår följande:
- 1 I huvudsak godkänns kontorets förslag att godkänna redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ge exploateringskontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning.
  - 2 Därutöver anförs 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.

#### *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 bros motorvägsmässiga 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

Tvårbana/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.

Byggnationen av Slussen måste göras på ett sådant sätt att en framtida nedgrävning av tunnelbanan och/eller Centralbron inte omöjliggörs. Det är en brist att det inte utretts eller klargjorts hittills i arbetet.

### 3) Ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) föreslår följande:

1 Exploateringsnämnden godkänner redovisningen av genomfört arkitektuppdrag och ger exploateringskontoret 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 brackvatten från Saltsjön tränger in i Stockholms viktigaste vattentäkt Mälaren. Vi vill att det i planarbetet utreds hur själva slusskonstruktionen klarar en vattennivå som 1-2 meter högre än i dag. Vi vill även se en möjlighet för fiskar att passera slusskonstruktionen.

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 knyts 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 Mirja Räihä Järvinen m fl (s) med hänvisning till sitt förslag.  
Tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) med hänvisning till sitt förslag.  
Ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---