Utlåtande 2011:157 RIII (Dnr 311-1960/2011)

Detaljplan för Slussen, Karl Johans Torg i stadsdelen Södermalm, Dp 2005-08976-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Detaljplanen för Slussen, Karl Johans Torg i stadsdelen Södermalm, Dp 2005-08976-54 antas.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Regina Kevius anför följande.

Ärendet

Slussens framtid har diskuterats under flera år. Under 2007 genomfördes ett programsamråd som redovisade två olika alternativ: Nybyggt bevarande som var en nybyggnation med nuvarande Slussens form- och funktionsprinciper som utgångspunkt samt Nya Slussen som var en vidareutveckling av det vinnande förslaget från Slussentävlingen 2004. När programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i december 2007 gav nämnden i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen ska utgå från Nya Slussen. Därmed beslutades också att klöverbladsprincipen från 1935 kommer att försvinna när Slussen i framtiden byggs om.

Plansamråd genomfördes under januari-mars 2010. Förslaget, framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor på uppdrag av staden, redovisade en lösning med en ny trafiklösning, ny bebyggelse, öppnade kajer och nya offentliga rum samt en ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna. Resultatet av samrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i juni 2010 som fattade

beslut att gå vidare med planarbetet inför den avslutande fasen i planprocessen.

Efter utställning gjordes kompletteringar med så kallade X-områden för att säkra allmänhetens tillgänglighet i form av rulltrappor och hissar mellan kajplan och torgplan på Södermalmssidan. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 29 september 2011 att godkänna detaljplanen.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden. Under planprocessen har följande instanser inom staden lämnat yttranden: exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, AB Fortum Värme (samägt med Stockholms stad), Stockholm Vatten AB, Stockholms Hamn AB, Storstockholms brandförsvar samt Rådet till skydd för Stockholms skönhet. Redogörelse för samtliga instansers yttranden, såväl inom som utom Stockholms stad, finns i bilaga 9, utställningsutlåtande.

Mina synpunkter

Att anta detaljplanen för Slussen är ett efterlängtat och i många delar ett historiskt beslut. Stadsbyggnadsprojekt av denna omfattning väcker stort engagemang. I fråga om Slussen har diskussionerna pågått under flera decennier och flera tusen yttranden har skickats in under planprocessens olika skeden. Detaljplanens antagande är ett viktigt och helt nödvändigt beslut. Dagens Slussen har tjänat ut och vi bereder nu väg för en ny och bättre lösning.

Planförslaget innebär stora fördelar både funktions-, miljö- och upplevelsemässigt. Den nya Slussen anpassas till dagens och morgondagens trafiksituation och ger fler allmänna platser i form av torg, en ny park och plats för ny bebyggelse. Planförslaget rymmer också bättre framkomlighet för kollektivtrafiken, mer utrymme och större kapacitet för den ökande gång- och cykeltrafiken och erbjuder bättre tillgänglighet. Den nya utformningen ger möjlighet att vistas i anslutning till vattnet på ett helt annat sätt än idag. Framtidens Slussen ger utrymme för en ökad avtappning av Mälaren för att minska översvämningsrisken och därigenom trygga viktig infrastruktur inom Mälardalen samt Mälaren som dricksvattentäkt för två miljoner människor. Vidare klimatanpassas nya Slussen för ett högre havsvattenstånd inom anläggningens tekniska livslängd.

Det har varit en lång resa, från tävlingen 2004 till de beslut vi nu fattar. Vi har framför oss ett förslag som bär tydlig prägel av konstruktiva inspel under processens olika skeden, ett förslag som tagits fram i samråd med de som bor och verkar i staden, ett förslag till ett mycket bättre Slussen.

Jag vill i övrigt hänvisa till vad som anförts i beslutet i stadsbyggnadsnämnden.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta del 1 med bestämmelser
3. Plankarta del 2 illustrationsplan
4. Plankarta
5. Planbeskrivning
6. Genomförandebeskrivning
7. Gestaltningsprogram
8. Miljökonsekvensbeskrivning
9. Utställningsutlåtande, dat. 2011-09-07
10. Bilaga 1 till utställningsutlåtande
11. Bilaga 2 till utställningsutlåtande
12. Samrådsredogörelse, plansamråd dat. 2010-05-27
13. Samrådsredogörelse, programsamråd dat. 2007-11-27
14. Bilaga till samrådsredogörelse (plansamråd)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Detaljplanen för Slussen, Karl Johans Torg i stadsdelen Södermalm, Dp 2005-08976-54 antas.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 15 november 2011

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Regina Kevius

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Roger Mogert, Tomas Rudin* och *Maria Östberg Svanelind* (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Återremittera ärendet
2. I andra hand avslå ärendet
3. Uppdra åt kontoret att genomföra tre utredningar med syfte att ta fram ett referensalternativ, en framkomlighetsanalys med kollektivtrafiken som utgångspunkt och en genomförbarhetsanalys för att säkerställa att Stockholms trafik klarar ombyggnadsperioden
4. Utöver detta anföra

Slussenområdet behöver renoveras och få en bättre utformning för att utveckla Slussen som kommunikationsnod och som vistelseplats för både Stockholmare och besökande. Vi socialdemokrater har varit och fortsätter vara positiva till ett nytt Slussen. Mot det förslag vi nu har att ta ställning till har vi under flera år riktat kritik, kritik som kontoret inte tagit hänsyn till i sin omarbetning av förslaget. Det förslag vi har att ta ställning till idag är undermåligt. Vi socialdemokrater upprepar den kritik vi framförde mot förslaget 2010 och kräver att förslaget återremitteras.

- Panoramat från Södermalmssidan utöver Saltsjön, Gamla Stan och Mälaren med bland annat Stadshuset som storslagen vy måste värnas och utvecklas. På motsvarande sätt, får inte vyerna från Gamla Stan upp mot Södermalmssidans heller fördärvas. Det är viktigt att inte bryta det visuella sambandet mellan Gamla Stan och Södermalm, att inte bygga sönder de natur- och kulturhistoriska värdena, inklusive synligheten av de unika förkastningsbranterna.

- Brons utseende vad gäller bredd och filer ska ses över.
- En byggnad för kreativitet och kulturell verksamhet ska finnas på nya Slussen. Den debatt som pågår kring Slussens utformning bör inte som enda konsekvens få att det kulturhus med en publik verksamhet som planerats tas bort. I dagens förslag domineras platsen av en stor galleria. Med en sådan plan blir Slussen inte en plats som domineras av kulturliv utan av kommers.

Efter att förslaget ställdes ut 2011 har nya problem med förslaget uppmärksammats, bland annat ifråga om platsens tillgänglighet. Stadens handikappråd har framfört svidande och berättigad kritik mot förslaget. Med den kunskap och teknik vi har idag finns inga skäl att inte bygga en tillgänglig plats.

- Nya Slussen ska vara en tillgänglig plats för alla stockholmare. Handikapprådens kritik ska inarbetas i det nya förslaget.

Kostnadstäckning är viktigt. För att kunna fatta ansvarsfulla beslut måste vi veta vad projektet ska kosta och vem som ska betala vad.

- En fullständig kalkyl för projektet ska presenteras för Kommunfullmäktige innan beslutet om Nya Slussen fattas. I kalkylen ska redogöras för vilka intäkter projektet kommer att få från stat, landsting och kommun.
- Utöver detta ger stadsbyggnadsnämnden kontoret i uppdrag att genomföra tre utredningar i samband med att förslaget ritas om:
- De planerade kostnaderna för Slussen har dubblerats på bara ett par år. För att staden ska förstå och kunna ta ställning till ifall projektets planerade kostnader är rimliga måste ett referensalternativ tas fram, så att kommunfullmäktiges ledamöter kan se skillnaden mellan en stegvis rekonstruktion och det staden planerar att göra. Ett referensalternativ är en förutsättning för att staden ska kunna bedöma huruvida de planerade kostnaderna är rimliga.
- Staden ska göra en framkomlighetsanalys av Slussen med kollektivtrafiken som utgångspunkt. När Nyréns förslag först presenterades var trafiklösningen konstruerad med kollektivtrafiken som utgångspunkt. Det är ett perspektiv som ska återinföras. I analysen ska även promenerandes och cyklandes framkomlighet analyseras.
- Det är viktigt att Stockholms trafik inte helt kollapsar under genomförandetiden för Slussen. Nya utredningar har visat att tunnelbanebron eventuellt också måste renoveras under samma period. En genomförbarhetsanalys och prognos ska genomföras för att säkerställa att det finns alternativa resvägar som fungerar.

Vidare vill vi understryka att om stadsgården i framtiden ska exploateras är det viktigt att bostäder arbetas in som en del i planen. Bostadsbristen i Stockholm är stor och delar av innerstan domineras helt av handel. Liv och rörlighet i staden förutsätter att också innerstan har en god mix av handel, kontor, kultur och bostäder. Så skapar vi en stad i liv och rörelse, både dagtid och kvällstid.

När ett nytt Slussen tas fram måste det vara anpassat efter de vattennivåhöjningar som forskarna gör troliga för de kommande hundra åren. Den samlade effekten av

stigande vattennivåer i Mälaren och Saltsjön utredas på nytt mot bakgrund av de senaste vetenskapliga bedömningarna.

Slutligen konstaterar vi att Slussen-projektet redan från början hanterades fel. Stadens borde från början genomfört ett programarbete för platsen. Det måste bli en lärdom när staden påbörjar liknande större projekt nu och i framtiden.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta

1. I första hand bordlägga ärendet
2. I andra hand avslå ärendet

Röstförklaring
På grund av den moderatledda alliansens tidigareläggande av tidsplanen återkommer miljöpartiet med ställningstagande i frågan då ärendet slutgiltigt behandlas i kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att återremittera ärendet på följande grunder
    - Den estetiska utformningen av Slussenförslaget omarbetas så att siktlinjer bibehålls mot Mälaren och Saltsjön
    - Den samlade effekten av stigande vattennivåer i Mälaren och Saltsjön utreds på nytt mot bakgrund av de senaste vetenskapliga bedömningarna
    - Målet om 0-utsläpp från Stockholms stad år 2050 analyseras vad gäller behovet av privatbilism och kollektivtrafik vid Slussen
    - En ny trafiklösning skapas som bättre tillgodoser behovet av cykel- och tillgängliga gångstråk
    - Kollektivtrafikens behov av vägytor ökas
    - Ytorna för kultur och mötesplatser ökar väsentligt på bekostnad av rent kommersiella ytor
    - Att byggnaderna framför KF-husen samt den stora glasbyggnaden på Södermalmstorg tas bort ur planen
2. I andra hand avslå ärendet
3. Att därutöver anföra följande

Vänsterpartiet anser att frågan om ombyggnad av Slussen är en avgörande fråga för alla Stockholmare och andra som arbetar i eller besöker staden. Förslaget är helt oacceptabelt ur miljö- och klimatsynpunkt. Redan utifrån vår generella syn på behovet av att öka utrymmet för kollektivtrafik och cykel- och gångstråk behövs en omarbetning. Slussen är en mycket viktig knutpunkt för kollektivtrafik, både inom staden och för

boende i kranskommunerna, och då särskilt Nacka och Värmdö. Slussen måste fungera för resenärer med tunnelbana och buss, för fotgängare, cyklister och även för kommande kollektiva båtförbindelser. Det är oacceptabelt att planen för bussterminalen i Katarinagaraget inte tas i samband med planen för Slussen. En ytterligare ökad avbördning av Mälaren och en stigande havsyta kräver en radikal ombyggnad av slussarna för att öka kapaciteten.

Vänsterpartiets mål är att privatbilismen i framförallt innerstaden ska minska väsentligt och att Gamla Stan i det närmaste skall bli fri från bilar. Detta som ett led i att uppnå klimatmålen. I beslutet från Kommunfullmäktige i juni 2010 fattades beslut om hur trafikapparaten skall utformas avseende bron mellan Gamla Stan och Södermalm. Vänsterpartiet reserverade sig emot beslutet och anser alltjämt att lösningen prioriterar privatbilismen före kollektivtrafiken.

Gestaltning, siktlinjer och bebyggelse

Det utställda förslaget skiljer sig från det tidigare från 2010 genom att siktlinjer bättre tillvaratagits. Vi är dock inte nöjda med att viktiga vyer mot Gamla Stan försvinner liksom mot vattnet i Saltsjön och Mälaren. Därför anser vi att samtliga byggnader framför KF husen måste utgå samt den stora glasbyggnaden på Södermalmstorg, då den skymmer alltför mycket av utsikten mot Gamla Stan och omvänt och förhindrar alternativa lösningar. Det är viktigt att behålla anslutningen till underliggande publika lokaler, med rulltrappor och hissar för att förbinda torget med kajen vid Mälaren och för att skapa tillgänglighet.

Trafiken och vägbron

Vänsterpartiet anser att tillgängligheten till kollektivtrafiken måste öka väsentligt. Många fler resenärer kommer passera Slussen för varje år, inte minst från Nacka och Värmdö. En utbyggd tunnelbana till Nacka måste ingå i planeringen för att avlasta Slussen. Trafiklösningen på Nya Slussen blir avsevärt sämre än den nuvarande. En omarbetning av vägbron är nödvändig. Vi ser även att det kan bli stora problem med bil- och busstrafiken vid korsningen mellan Katarinavägen och Hornsgatan vid Södermalmstorg samt vid T korsningen vid Gamla stan, vilka vi bedömer kan komma att skapa långa köer. Vi anser inte att detaljplanen tillgodoser busstrafikens krav på ett acceptabelt sätt.

Den pågående klimatförändringen kan bara dämpas men inte stoppas. Detta innebär nya krav på hela infrastrukturen. För Slussen-projektet är den ökande nederbörden runt Mälaren och den stigande havsytan det största problemet. Därutöver måste självklart hela projektet genomföras med minsta möjliga klimatpåverkan tekniskt sett och dessutom utformas så att den långsiktiga effekten också minimerar utsläppen av klimatgaser.

Slussarna, Mälaren och Saltsjön

Förslaget är anpassat till en höjning av vattenståndet med högst 1 m. Det innebär att en ny lösning behövs om drygt 50 år, vilket halverar avskrivningstiden och därmed för-

dubblar kostnaden. Enligt Arktiska Rådets senaste prognos kommer havsytan att till år 2100 mest sannolikt att stiga med 0,9 – 1,6 meter, som ger ett snitt på 10 – 18 mm/år. Denna höjning är avsevärt mer än landhöjningen på 4 mm/år. Större delen av höjningen orsakas av Grönlandsisens avsmältning som f.n. sker med stor hastighet. En höjning med 2,0 meter kan inte uteslutas. Det finns all anledning att utgå från en anpassning av Slussenförslaget till en vattenståndshöjning med drygt 2 m inkl. gängse säkerhetsmarginaler. Ev. dammar hindrar inte att vattennivån i Mälaren följer med nivån i havet men kan minska effekten av högvatten i havet, som riskerar att ytterligare höja nivån i Mälaren. Därför måste förslaget omarbetas avseende kajer och slussar och effekterna av en stigande havsyta på omkringliggande trafiklösningar måste utvärderas. Möjligheten för fisk att vandra (laxtrappa) mellan Saltsjön och Mälaren måste finnas med i när Slussen är färdig.

Bussterminalen
En bussterminal innanför och under Katarinagaraget är en förutsättning för hela projektet då terminalen inte ryms mellan tunnelbanan och Stadsgårdskajen. Nacka och Värmdös resenärer har rätt till en ljus, trivsam och tillgänglig terminal, liknade Cityterminalen, med vänthallar och närservice. SL måste lösa frågan om hissar, ramper, rulltrappor, rullband och gångförbindelser så att de uppfyller lagkraven på tillgänglighet. Det är olyckligt att planen för bussgaraget inte tas i samband med planen för Slussen. Vänsterpartiet tar ställning till bussterminalen i särskilt ärende.

Tillgänglighet
Stockholms skulle bli världens mest tillgängliga huvudstad 2010, så blev inte fallet. I och med ombyggnaden av Slussen borde staden en god chans att förbättra tillgängligheten mellan Gamla stan och Södermalm, trots att topografin ser ut som den gör med stora skillnader mellan högsta o lägsta nivå. Vi menar att förslaget måste omarbetas rejält så att det blir tillgängligt för alla medborgare. Inte minst gäller det för dem med rollatorer, barnvagnar och för dem med olika typer av funktionsnedsättningar. Orienterbarheten måste förbättras generellt sett. Det ska vara lätt för *alla* medborgare att ta sig över gator och mellan olika nivåer. Den ändring som gjorts efter utställningen avseende de två s.k. X-områdena (tillgängliga dygnet runt och ägda förvaltade o drivna av staden) är bra, men inte tillräcklig.

Handel och kommersiella funktioner.
Vänsterpartiet kan inte se ett behov av fler gallerior på Södermalm. Däremot är vi för att det finns torghandel, annan dagligvaruhandel med livsmedel, kulturverksamhet för barn, unga och vuxna samt möjlighet att äta och ta sig en kopp kaffe vid Slussen. Det är viktigt att nya Slussen blir en bra mötesplats. De kommersiella ytorna får inte dominera och kollektivtrafiken ska ha den mest framträdande platsen i rummet. Stadsmuseet behöver utökade ytor och i de blivande centrumytorna kan med fördel museet

ha verksamhet eller utställningar. Handelsytor på 35000 kvm är gigantiskt i sammanhanget och avvisas helt

Kultur

Det är viktigt att nya Slussen blir ett kulturellt centrum. Stadsmuseet behöver utökade ytor och ska utvecklas till ett forum för stadsmiljöfrågor. Genom utställningar och programverksamhet bör Stadsmuseet kunna ta upp olika angelägna frågor kring stadens utveckling. Byggnaderna runt Slussen bör kunna innehålla alla sorters kulturverksamheter som bibliotek, kulturskola, samlingslokaler, musikklubb m.m. Kulturverksamhet för barn och ungdomar bör inrymmas både i permanenta lokaler och på mer temporära platser.

Det yttre miljön ska ha en rik konstnärlig gestaltning och många av stadens konstnärer bör medverka i den offentliga utsmyckningen.

Katarinahissen

Katarinahissen står still idag. Detta landmärke måste snarast komma igång och staden måste visa god vilja och se till att så sker. Om det nya Slussen skall vara tillgängligt, måste Katarinahissen vara ett komplement att ta sig till nivåerna uppe vid Mosebacke. Därför anser vi att staden skall ta fullt ansvar för Katarinahissens drift. Detaljplanens q-märkning är bra.

Kostnader

Majoritetens hantering av kostnadsberäkningarna för Slussen har inte varit seriös. Under processens gång har kostnaderna flera gånger dubblerats. Vid utformandet av en ny lösning måste varje fas följas av beräkningar som gör det möjligt att väga kvaliteter mot kostnader. Vi vill särskilt betona att en beräkning sker av kostnaderna för åtgärder som möter effekterna av höjda vattennivåer i Mälaren och havet samt av kostnader för fungerande lösningar underbyggnadsperioden.

ÄRENDET

Slussens framtid har diskuterats under många år. Två tävlingar har genomförts, 1991 och 2004. Ett programsamråd under 2007 redovisade två alternativa utformningar och fem arkitektkontor redovisade 2008 hur Slussen skulle kunna gestaltas. Plansamråd genomfördes 2010 och gav ett stort gensvar från stockholmarna. I juni 2010 beslutade stadsbyggnadsnämnden att utställning för förslag till detaljplan för Slussen skulle genomföras.

Det finns stöd för planförslaget hos flertalet remissinstanser. Länsstyrelsen framför synpunkter om bland annat kulturmiljön och riskfrågor och delar stadens bedömning att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad och Djurgården. Vissa intresseorganisationer och grupper avstyrker planförslaget och kräver ett omtag. En del sakägare framför önskan om ersättningar i samband med ombyggnationen. Frågan om trafiklösningen samt den föreslagna bebyggelsen är det som engagerat privatpersoner mest. Förtryckta vykort med krav att nuvarande Slussen ska bevaras och rustas upp har inkommit. Utöver dessa synpunkter har sex olika namnlistor lämnats in med sammanlagt drygt 1 900 underskrifter. Vissa synpunkter har framförts både från remissinstanser och från privatpersoner, bland annat är utvecklingen från plansamrådet avseende minskad bebyggelse, sänkta marknivåer och större öppenhet mot omgivningen med bland annat den nya Katarinaparken positiv.

Planförslaget innebär stora vinster både funktions-, miljö- och upplevelsemässigt. Den nya anläggningen anpassas till dagens trafiksituation, vilket innebär att de idag överstora trafikytorna kan minskas till förmån för fler allmänna platser i form av torg och en ny park samt plats för ny bebyggelse. Planförslaget rymmer också bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och ökade utrymmen och större kapacitet för den starkt ökande gång- och cykeltrafiken. Vidare ger den nya utformningen möjlighet att vistas i anslutning till vattnet på ett helt annat sätt än idag, vilket torde öka attraktiviteten för Slussen som mötesplats i framtiden. Inom temat mötesplats ryms också flera publika lokaler och verksamheter. Specifikt program för detta tema är dock ännu inte fastlagt och kommer att diskuteras och utredas vidare inför genomförandet.

Framtidens Slussen ger utrymme för en ökad avtappning av Mälaren för att minska översvämningsrisken och därigenom trygga viktig infrastruktur inom Mälardalen samt Mälaren som dricksvattentäkt för två miljoner människor. Vidare klimatanpassas nya Slussen för ett högre havsvattenstånd inom anläggningens tekniska livslängd, som är ungefär 100 år.

Det finns frågor att utreda vidare inom ramen för det fortsatta arbetet med Slussen inför och under genomförandet. Dock läggs i och med denna detalj-

plan ramen fast för hur platsen ska formas i stora drag. Detaljer som platsernas gestaltning och funktion, omfattning på olika lokaler inom området samt detaljerade trafiklösningar kommer att studeras vidare inom den ram som detaljplanen ger. Det viktiga är dock att konstatera att detaljplanen reglerar olika allmänna intressen t.ex. kulturmiljöfrågor, framkomlighet, tillgänglighet och nya byggnaders volymer samtidigt som generalitet finns inför kommande justeringar fram till färdigställandet eller förändringar som garanterat kommer att ske under de kommande 100 åren som anläggningen planeras och byggs för.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 september 2011

1. att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande,
2. att omedelbart justera paragrafen,
3. att därutöver anföra

Inledning

Det är viktigt att nya Slussen blir en plats där människor vill och kan mötas. Slussen är på många sätt ett nav i Stockholm och det är viktigt att alla dess funktioner samspelar på ett sätt som fortfarande gör platsen vacker och inbjudande. I ombyggnationen av Slussen måste hänsyn tas till de höjda vattennivåerna i både Mälaren och Saltsjön orsakade av klimatförändringar.

Huvudbron

Skeppsbrons förlängning utgör huvudbron där alla trafikslag finns. Brons bredd har kritiserats under planarbetet, men det måste understrykas att den är betydligt smalare än de båda befintliga broarna i klöverbladskonstruktionen tillsammans.

I handlingarna redovisas hur bron rymmer upp till åtta körfält samt ytor för gående och cyklister. Detaljplanen låser inte brons bredd, utan anger endast dess maximala utbredning. Beroende på hur trafiksituationen utvecklas under Slussens livslängd kan ett stort antal tänkbara omdisponeringar ske, med exempelvis fler körfält för kollektivtrafik, färre antal körfält totalt och mer plats för gångtrafikanter och cyklister, eller till och med planteringar och grönytor.

I dagsläget reserveras ett körfält i vardera riktningen för kollektivtrafik. Körfälten som är tänkta för en framtida spårvagn ska göras breda och förberedas för att spårvagnen ska kunna gå på eget spårområde som avskiljs från öv-

rig trafik.

Tillgänglighet
Tillgängligheten i Nya Slussen ska vara hög och platsen ska vara trygg, säker och tillgänglig för alla människor. Tillgängligheten ska ses i så brett perspektiv som möjligt, inte enbart som möjligheten att förflytta sig mellan olika nivåskillnader. Platsens tillgänglighet ska vara hög även för exempelvis hörselskadade, synskadade och personer med kognitiv funktionsnedsättning. Detta kan ske exempelvis genom god och funktionell belysning, dygnet runt öppna hissar, kontrastfärger och skyltning. Miljöerna ska vara trygga. Belysning, hissar, gångvägar, broar med mera ska vara anpassat med hänsyn till trygghetsskapande funktionalitet.

Kulturverksamheter
Under Skeppsbrons förlängning mot Södermalm föreslås nya lokaler för t.ex. kaféer, restauranger och annan publik verksamhet. För dessa lokaler anges bestämmelsen C (centrum i undre plan, publika verksamheter ska inrymmas i bottenvåning mot kaj) och kommunen ska ha rådighet över dessa lokaler. Vi ser gärna en saluhall, lokal marknad, kulturverksamhet eller liknande aktiviteter på platsen. Den nedre, större glasbyggnaden på Södermalmstorg, ska innehålla kulturverksamhet.

Cykel
Det är av yttersta vikt att vi tar höjd för den kraftiga ökningen av antalet cyklister de kommande åren. Körfält ska utformas så att gående och cyklister har mycket gott om utrymme och det ska vara enkelt att ta sig runt i området. I det fortsatta arbetet ska det ordentligt utredas vilka angörings- och uppställningsytor för cyklar som behövs. Det inkluderar möjligheten till cykelgarage i centrala lägen. Det är också viktigt att Slussens cykellösning inte blir en isolerad företeelse, utan att även cykellederna till och från Slussen är väl genomtänkta och integrerade i trafiklösningen exempelvis genom en sammanhängande cykelförbindelse mellan Södermalmstorg och Klara mälarstrand. Det ska vara enkelt och säkert att transportera sig med cykel i Stockholm.

Kollektivtrafik på vattnet
Slussen ska bli ett nav för kollektivtrafik på vatten. Kajerna där kollektivtrafiken på vatten kommer att lägga till måste både till utrymmet och utformningen vara väl anpassade för sina ändamål, och på ett nära, tydligt och enkelt sätt vara sammanbundna med övriga kollektivtrafikslag så att kollektivtrafiken på

vatten blir en väl integrerad och självklar del av stadens kollektivtrafiklösning. Det är också viktigt att poängtera att sådana kajer måste anläggas på båda sidor om Slussen - både vid Mälaren och Saltsjön och att båda dessa platser skall vara tydligt integrerade med övriga kollektivtrafikslag. Ansvar för drift av kollektivtrafik åvilar kollektivtrafikhuvudmannen.

Kulturvärden
Kvarvarande delar av Polhemsslussen bör, efter dokumentation, tas tillvara och integreras i utformningen av nya Slussen (exempelvis genom att stenar från slussenanläggningen återanvänds på lämplig plats). Stadsmuseets fastighet och verksamhet ska värnas och utvecklas i relation till den nya Slussen.

Gestaltning
De låga glashusen på Södermalmstorg ska hålla högsta arkitektoniska kvalitet. Byggnaderna ska vara intressanta samtida uttryck, samtidigt som de spelar med stadens äldre delar. Det är också av yttersta vikt att de inte ges en sådan höjd att de stör platsens siktlinjer. Gestaltningen av gatuplan kring Södermalmstorg är mycket viktig. Det bör vara gott om träd, blommor och grönytor som kan mjuka upp intrycket av den relativt omfattande bil- och busstrafik som trots allt finns på Slussen. Den konstnärliga gestaltningen av tekniska lösningar ska väga tungt, och planteringar, träd och grönytor ska utgöra en viktig del. Även lyktstolpars, papperskorgars, skyltars och offentliga toaletters placeringar och utformningar är viktiga att beakta.

Huvudbrons gestaltning
Gestaltningen av broarna ska ges ett uttryck som håller över tid och som tar hänsyn till närheten till Gamla stan. Intrycket av huvudbron påverkas av vilket material den utförs i, något som bör studeras vidare i ett gestaltningsprogram.

Takterrasser
Den befintliga blomsterkiosken och nedgången till de undre planen ersätts med en ny byggnad. I denna byggnad kan café- eller restaurangverksamhet lämpligen inrymmas. Möjlighet till serveringsytor på byggnadens tak kan medge ett bättre tillvaratagande av lokalens läge.

Likaså bör taken på tillkommande bebyggelse längs lokalgatan framför KF-huset och Glashuset utföras så att takterrasser för vistelse medges. Samtliga dessa tak kan med fördel utföras som gröna tak.

Bostäder
Industribuller omöjliggör idag bostäder på platsen. Under förutsättning att lösningar på denna problematik finns i framtiden är bebyggelsen längs lokalgatan framför KF-huset och Glashuset väl lämpad för bostadsinnehåll, något som då prövas i särskilt planarbete.

Avslutning
Slussens unika blåa värden bör kompletteras med frikostiga gröna inslag. Den planerade parken är en viktig del i detta, men de gröna inslagen måste vara fler än så. Planteringar och träd skänker liv till en plats som idag främst förknippas med betong, och gröna tak och väggar bidrar också till att motverka föroreningar och buller. Vi vill att det gråa Slussen ska förvandlas till det gröna Slussen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 september 2011 har i huvudsak följande lydelse.

UTLÅTANDE
Bakgrund
Slussen är uttjänt
Slussen tillkom i sin nuvarande utformning 1935 och var då en modern och funktionell trafiklösning. Idag har Slussens konstruktioner tjänat ut. Trafikkapaciteten är överdimensionerad och anläggningen uppfattas som nedsliten, osäker och svårorienterad. Hela den gamla konstruktionen måste ersättas och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt för att upprätthålla funktionen i väntan på nybyggnad. Slussen så som den idag är utformad är anpassad efter 1935 års behov och förutsättningar. Dessa har delvis förändrats under årens lopp, framför allt har behovet av en stor trafikplats så som den utformades 1935 förändrats. Detta ger möjlighet att skapa en plats där stockholmarnas behov i form av mötesplats ges utrymme. Slussen kan i framtiden bli en plats för möten och rekreation då trafikområden anpassas till dagens behov, vilket innebär att dessa kraftigt minskas jämfört med idag.

Stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren
Att trygga dricksvattnet för 2 miljoner människor i Mälardalen och att skydda infra-

struktur, bebyggelse, samhällsviktiga funktioner, värdefulla kulturmiljöer m.m. mot översvämningar är en viktig del av vattenfunktionen i nya Slussen. Översvämningsriskerna i Stockholm och runt Mälaren är idag oacceptabelt stora. Riskerna beror på att det inte går att tappa ut tillräckligt mycket vatten från Mälaren till havet när det rinner mycket vatten till sjön, den så kallade avtappningskapaciteten är för liten. Nya vattenanläggningar i Slussen innebär att Mälarens avtappningskapacitet mer än fördubblas från dagens ca 800 till ca 2000 kubikmeter per sekund. När avtappningskapaciteten byggs ut behöver Mälarens reglering förändras. En ny reglering måste hantera alla tappningsställen och Mälaren samlat. SMHI bedömer att den planerade kapaciteten och den nya regleringen ger en god säkerhetsnivå mot översvämningar och att de planerade åtgärderna måste genomföras snarast oavsett om klimatet ändras eller inte.

Tidigare ställningstagande och planprocess

Tävlingar

Arbetet med att ta fram en ny lösning för Slussen startade som en idétävling i början på 1990-talet men ledde aldrig till ett genomförande. Frågan togs åter upp 1998 och år 2001 fick stadens förvaltningar i uppdrag att genomföra en ny tävling. Nyréns Arkitektkontor utsågs 2004 till vinnare och parallellt med detta beslöts att ett referensalternativ, utifrån den nuvarande klöverbladsmodellen, skulle tas fram för att studera vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi. De två inriktningarna utgjorde grunden för ett programsamråd.

Beslut inför planprocess

Stadsbyggnadsnämnden gav kontoret i uppdrag att inleda planarbetet med framtida Slussen 2005-10-27. Tjänsteutlåtandet var gemensamt för stadsbyggnadsnämnden, Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd, Katarina-Sofia stadsdelsnämnd, marknämnden samt trafiknämnden. Stadsbyggnadsnämnden tog 2007-05-10 ställning till en lägesredovisning av projektet och gav i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att genomföra programsamråd. Även detta tjänsteutlåtande var gemensamt för stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Programsamråd 2007

Programsamråd för två olika alternativ genomfördes 2007-07-10 – 2007-10-31. Dels redovisades ett utvecklat förslag av det vinnande förslaget från tävlingen från 2004, kallat Nya Slussen, dels ett förslag som var en nybyggnation av Slussen med nuvarande klöverbladsform som utgångspunkt. Resultatet av programsamrådet var att flertalet remissinstanser förordade förslaget Nya Slussen och stadsbyggnadsnämnden gav 2007-12-14 i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen skulle utgå från Nya Slussen. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under programsamrådet finns redovisade i samrådsredogörelse daterad 2007-11-27.

Arkitektuppdrag 2008

I ovan nämnda beslut i stadsbyggnadsnämnden 2007 beslutades också att staden skulle

se vilka gestaltningsmöjligheter Nya Slussen gav utrymme för, dvs. hur kan principlösningar för trafik, kollektivtrafik och ökad avbördning av Mälaren från Nyréns vinnande förslag från 2004 användas som grund men gestaltas på ett annat sätt. Stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret handlade då upp fem olika arkitektkontor för detta uppdrag. Uppdraget presenterades i oktober 2008 och 2009-05-14 fattade stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden likalydande beslut att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för det fortsatta arbetet och plansamråd. I detta beslut gav stadsbyggnadsnämnden också i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att genomföra plansamråd med det utvecklade förslaget från Foster-Berg.

Plansamråd 2010
Under perioden 2010-01-25 – 2010-03-29 genomfördes plansamråd som gav ett brett gensvar från stockholmarna. Nästan 10 000 personer besökte utställningen på Peter Myndes Backe vid Slussen under en nioveckorsperiod. Stadsbyggnadskontoret tog emot rekordmånga yttranden, omkring 1 200 st. varav över 1 100 från privatpersoner. Synpunkterna behandlade i huvudsak den förslagna bebyggelsens inverkan på utsikten mot Saltsjön och Gamla stan, vikten av att värna den öppenhet som platsen har idag samt se till de kulturhistoriska värden som finns på platsen. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under plansamrådet finns redovisade i samrådsredogörelse plansamråd daterad 2010-05-27. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2010-06-10 att ge i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att utveckla förslaget från Foster-Berg i enlighet med ett antal punkter för att bemöta och ta hand om de synpunkter som lämnats in under plansamrådet samt därefter genomföra utställning.

Riksintresse
Slussen är en del av Stockholms innerstad med Djurgården, som av Riksantikvarieämbetet bedömts vara en kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken (3 kap. 6§ MB). Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde. I sin planering är kommunen skyldig att beakta riksintresset och länsstyrelsen ska pröva kommunens detaljplan om det kan befaras att denna innebär att riksintresset inte tillgodoses. På motsvarande sätt ska riksintresset beaktas vid prövningar enligt miljöbalken.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården omfattar Stockholm innanför tullarna och Djurgården. Riksantikvarieämbetet har motiverat sin bedömning 1997 med att Stockholm är en storstadsmiljö som präglats av att vara landets politiska och administrativa centrum, de speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna, samt hur Stockholm speglar utvecklingen av stadsplane- och byggnadskonsten genom tiderna samt karaktäristiska verksamheter, dit sjöfartsstaden hör.

I Riksantikvarieämbetets beskrivning redogörs för vilka uttryck för riksintresset som återfinns i dagens stadslandskap. Bland de uttryck som nämns och som direkt berör Slussenområdet kan nämnas 1600-talets starkt expansiva stad med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen, Gamla stans yttre årsring, uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, däribland Slussen, och hamn-

anläggningar från skilda tider. Härtill kommer även de generella uttryck som redovisas som stockholmska särdrag, anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet och stadssiluetten med den begränsade hushöjden.

Översiktsplan

ÖP99

I översiktsplan 1999 (ÖP99) ligger Slussen i gränszonen mellan två olika markanvändningar på plankartan. Delarna på Södermalmssidan är markerade som stenstad medan delarna i Gamla stan är klassade som speciellt bevarandeområde, och planeringsinriktningarna för båda gäller. I planeringsinriktningen för stenstaden sägs att den varierade och blandade markanvändningen bibehålles och att den närmare planeringen får utvisa var och på vilket sätt stenstaden kan möta skilda behov samtidigt som dess karaktär och historiska värden bevaras. Stenstaden skall även framöver kunna fylla sin roll i Stockholm som regionens mötesplats, centrum i Mälardalen och Sveriges huvudstad. Planeringsinriktningen för Gamla stan är att den bevaras och förblir en levande stadsdel.

I byggnadsordningen finns förhållningssätt för såväl Gamla stan som stenstaden. För Gamla stan sägs att bebyggelsen bevaras, vidmakthålls och vårdas och att det offentliga rummet utformas efter den historiska miljöns krav. För stenstaden anges att dess grundläggande karaktärsdrag bevaras, att ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor, stadsbildens sammanhållna helhet bibehålls samt att gator, torg och parker rustas och återställs.

Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm

I Stockholms nya översiktsplan, Promenadstaden, som antogs av kommunfullmäktige 15 mars 2010, pekas Slussen ut som en av den centrala stadens noder. I enlighet med en av planens strategier *Fortsätt stärka centrala Stockholm* ska staden hålla en hög beredskap för framtida omvandling i innerstadens centrumpunkter. I beskrivningen av Slussen redovisas att framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken. En vistelseplats med liv dygnet runt ska utvecklas och avbördningskapaciteten för Mälaren ska öka genom Slussens ombyggnad.

Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas av detaljplanerna Pl 310 (1925), Pl 1000 (1933), Pl 1422A (1934), Pl 1495 (1934), Pl 1627 (1935), Pl2596A (1942), Pl 3200A I (1949), Pl 3200B II (1949), Pl 4009A (1954), Pl 4200A (1955), Pl 4500 (1957), Pl 6546 (1970), Pl 7400A (1973), Pl 7954 (1984), Dp 1998-00893 (2003) samt TDp 2001-12188 (2002). År för fastställande/laga kraft inom parentes.

Planområde

Planområdet omfattar ca 130 000 kvm. Området avgränsas i norr av de sydligaste

kvarteren utmed Munkbron och Skeppsbron. I öster omfattas vattenområdet från Gamla stan till Stadsgårdsleden i höjd med Birkaterminalen. Mot söder avgränsas planområdet av kvarteret Tranbodarne (KF-huset och Glashuset), befintlig tunnelbaneentré vid Ryssgården samt Stadsmuseet. I väster löper planområdesgränsen utmed kvarteret Överkikaren mot Södermalmstorg. Därefter omfattas delar av området vid Stadsgårdsleden mellan tunnelbanebron och Centralbron. Norr om detta område ligger planområdesgränsen utmed tunnelbanebrons östra sida för att sedan igen möta Munkbron.



Planområdets utbredning och läge. Flygbild från söder med Gamla stan i bildens överkant och Södermalm i bildens nedre halva. Planområdet avslutas i öster (utanför bildens högra kant) i höjd med Birkaterminalen. Bild: Stadsbyggnadskontoret.

Planförslag

Nedan i detta kapitel ges en sammanfattning av de tre bärande funktionerna – trafik, vatten och stadsliv – kring vilka nya Slussen formas. I planhandlingarna finns respektive del mer utförligt beskriven liksom gestaltning av publika platser och byggnader. Till detaljplanen finns också ett antal fördjupnings-PM som bland annat behandlar stadsliv, landskapsbild och trafik.

Trafik

Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas

Slussen är idag en anläggning som är dimensionerad för ett betydligt större trafikflöde än dagens, senaste trafikräkningen från 2009 visar på att det idag passerar ca 30 000 fordon per dygn i nord-sydlig riktning jämfört med i början på 1960-talet då siffran var omkring 90 000 fordon per dygn. Framtidens Slussen anpassas till en trafiksituation som rymmer 2009 års nivå. Detta innebär att trafikanläggningen kan rationaliseras och dess ytor minskas till förmån för kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt att plats frigörs

för nya offentliga platser och nybyggnation. Framtidens Slussen ska innehålla en upplevelserik och trygg miljö samtidigt som den tillgodoser de trafikbehov som finns i form av framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet. I framtiden kan antalet gående och cyklister fördubblas genom Slussen, något som den nya anläggningen tar höjd för med breda gång- och cykelbanor.

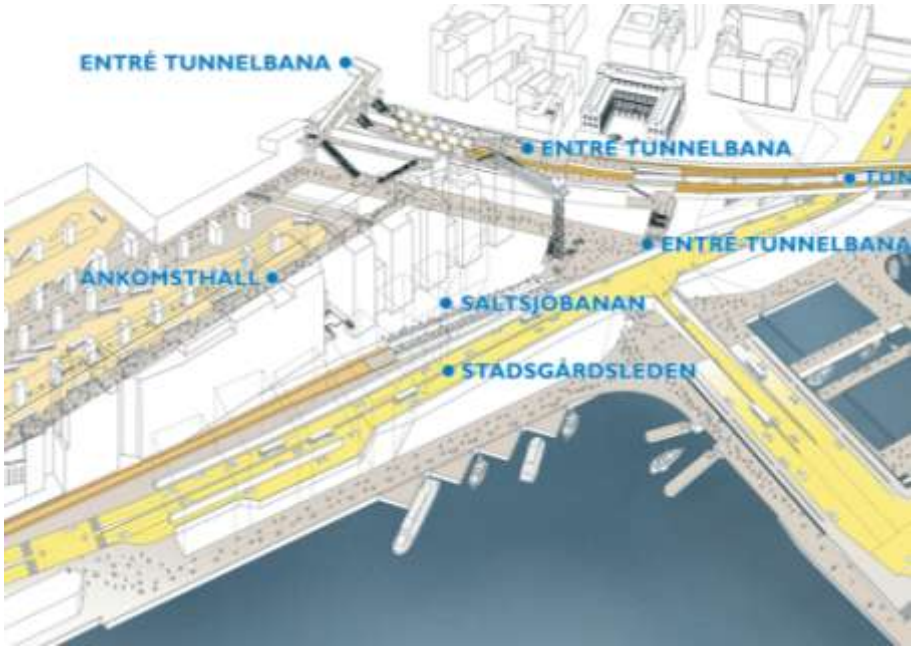


Illustrationsplan planförslag.
Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Slussen är en av Stockholms mest kollektivtrafikintensiva platser, en nod för både tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan och bussar till Nacka och Värmdö. Tunnelbanestationen är den näst mest trafikerade och i snittet över Söderström, mellan Slussen och Gamla stan, passerar dagligen nästan 300 000 resenärer med de gröna och röda tunnelbanelinjerna. Idag har terminalen för Nacka- och Värmdöbussarna och Saltsjöbanan stora brister. Miljön upplevs som otrygg och främjar inte ett användande av kollektivtrafiken. I framtiden kommer en ny knutpunkt byggas som på ett tydligt sätt kopplar samman tunnelbana, Nacka- och Värmdöbussarna, stadsbussar samt Saltsjöbanan och eventuell framtida stadsspårvagn, vilket planen ger utrymme för. Miljön blir attraktiv och trygg, den innehåller mervärden i form av integrerad service och är enkel att orientera sig i för resenärerna.

Betydelsen av att tillvarata kollektivtrafiken och främja ett ökat resande kan inte nog understrykas. Till Slussen ska det vara enkelt och självklart att ta sig med kollek-

tivtrafik eller till fots och cykel. Planförslaget ger också utrymme att använda kajerna för reguljärtrafik med båt, t.ex. angöring av framtida kollektiv-trafik till sjöss för snabba byten till landburen kollektivtrafik. Det finns också utrymme för angöring av skärgårds- respektive turbåtar.



Sprängskiss som visar de undre planen av Slussenområdet. Stadsgårdsleden kommer in från öster i bildens vänstra del och passerar under den föreslagna bebyggelse E1 och E2 och den nya Katarina-parken. I höjd med Skeppsbron ansluter leden till denna för att sedan fortsätta västerut under tunnelbanan ut på Söder Mälarstrand i bildens övre högra del. Den föreslagna bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna, som behandlas i ett separat detaljplaneärende, ligger under Katarinavägen och Mosebacke. Infart sker från Stadsgårdsleden och resenärsentré ligger vid Katarinavägen och ansluter till tunnelbanans södra perrongändar. (Då bussterminalen hanteras i ett separat ärende är illustrationen av denna i bilden ovan inte den slutgiltiga lösningen.) Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Vatten

Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen

Mälaren är en reglerad sjö och vattenståndet regleras bland annat i Slussen/ Södersström. Dagens möjlighet att tappa av Mälaren till Saltsjön är för liten och det finns stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren. I ett framtida klimat finns också risk för att vattenstånden blir för låga i Mälaren. Det är negativt för dricksvattnet och för sjöfarten. De nya kanalerna i Slussen är anpassade till att minska översväm-

ningsriskerna runt Mälaren och skydda dricksvattnet för 2 miljoner människor. Möjligheten att tappa vatten från Mälaren ökar från dagens totalt ca 800 kbm/s till ca 2 000 kbm/s.



Slussen sett från Gamla stan. Vattenytor öppnas upp, nya byggnader med publikt innehåll och nya torg och park, gator och kajer utgör grunden för en attraktiv mötesplats i det framtida Stockholm. Föreslagen byggnad C1 i bildens mitt.
Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



I öster avslutas Slussen med den nya Katarinaparken som sträcker sig ned till kajen med angöring för båttrafik. Till vänster syns den föreslagna bebyggelsen, byggnad E1 och E2. Mellan träden syns Katarinahissen och i bildens högra del syns Gamla stan med kyrktorn. Både hissen och kyrktornen kommer även i framtiden utgöra viktiga riktmärken i stadsbygden kring Slussen.
Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Detaljplanen ger endast planmässiga förutsättningar för de anläggningar som ska byggas i vatten medan tillståndfrågorna för att anlägga och driva vattenverksamheterna behandlas i ett separat ärende, som staden driver parallellt med detaljplaneprocessen.

En av de stora kvaliteterna vid Slussen är självklart närheten till vattnet. Stockholms innerstad är en unik miljö där urbanitet samspelar med skärgårdslandskapet. Människor, flöden och trafik i samspel med vattenrum och stadens historiska lager ger Slussen mycket speciella förutsättningar. Vattenrummet mellan Södermalm och Gamla stan, med slussrännan som central funktion, ges en framträdande plats i den nya strukturen. Vattnet blir nya Slussens hjärta kring vilket befintliga och nya funktioner samlas och offentliga rum relaterar på olika sätt, t.ex. kajerna utmed norra och södra sidan samt terrasser från torgnivån på Södermalmssidan ned mot kajen.

Stadsliv

En attraktiv, trygg och levande del av Stockholm

Slussen har förutsättningar att bli en fantastisk målpunkt och vistelseplats i ett unikt vattenläge på historisk mark. Här finns förutsättningar att skapa en mötesplats som inte finns på annan plats i Stockholm och som också har få motsvarigheter i ett internationellt perspektiv. Slussen ska i framtiden locka till upplevelse och vistelse. Detta främjas i nya Slussen först och främst genom en struktur som skapar nya offentliga rum i olika former och med olika kvaliteter så som folkliv och evenemang, kafé och handel, kajpromenader och parkliv, sitta i solen och titta på utsikten, aktivitet och lugn och ro. Antalet gående vid Slussen beräknas fördubblas i framtiden vilket också skapar en än mer aktiverad plats jämfört med idag. Centralt placerat på Södermalmssidan förslås två nya byggnader som mycket väl lämpar sig för olika typer av offentlig verksamhet. Innehållet är idag inte fastställt, men olika former av kulturella och publika verksamheter samt restauranger och kaféer skulle stärka och komplettera det som redan finns idag, t.ex. Stadsmuseet. Inom framtida Slussen planeras också för en handelsplats i delar av kvarterens bottenvåningar mot gator och torg samt i de undre planen.

Behovsbedömning

Stockholms stad har bedömt att ombyggnaden av Slussen och dess närmaste omgivning kan innebära betydande miljöpåverkan för kulturmiljö och luft. Till detaljplanen finns en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen som redovisar projektets miljökonsekvenser.

Samråd

En kortfattad redogörelse för program- respektive plansamråd finns i detta utlåtande under rubriken *Tidigare ställningstagande och planprocess* på sid 4. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under programsamrådet finns i samrådsredogörelse daterad 2007-11-27 samt för plansamrådet i samrådsredogörelse plansamråd daterad 2010-05-27.

Utställning
Utställning har genomförts 2011-05-03 – 2011-06-19 i Tekniska Nämndhuset. Förslaget har också visats i en informationslokal på Slussen, Peter Myndes Backe 3 dit 20 000 besökare kom under de sju veckor som utställningen pågick. Kända sakägare har informerats genom brev. Omkring 17 000 berörda boende och näringsidkare inom närområdet i Gamla stan och på Södermalm har informerats genom ett direktutskick med information om utställningen och informationslokalen. Allmänheten har fått information genom annons i dagspressen, genom information på Hallå Stockholmaresidorna i samtliga lokaltidningarna inom Stockholm stad samt genom information i kollektivtrafiken så som tunnelbana, stadsbussar och bussar till Nacka och Värmdö.

Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under utställningen finns redovisade i utställningsutlåtandet daterad 2011-09-07.

Sammanfattning av inkomna synpunkter
Länsstyrelsen anser att revideringar gjorda sedan förra årets förslag är bra men att vissa delar av planförslaget fortfarande försvårar möjligheten att förstå platsens ursprungliga topografi och hur denna lagt grunden för områdets historiska funktion. Dock delar man stadens syn på att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad och Djurgården. Länsstyrelsen önskar vissa förtydligande på plankartan avseende tillgänglighet, risker samt planförfarande enligt nya eller gamla PBL.

Flertalet kommunala remissinstanser är positiva och står bakom planförslaget. Dock anser kulturnämnden genom stadsmuseet att föreslagen bebyggelse skulle kunna bearbetas för att bättre bidra positivt till stadsbilden. Museet påpekar också att planförslaget innebär negativ påverkan på befintliga historiska anläggningar på platsen i form av de gamla slussarna samt att rika kulturlager för alltid kommer att tas bort. Miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnar synpunkter avseende luftkvalitet och Stockholms Hamn har flera synpunkter på utformning av kajer för att dessa ska fungera för framtida användning. SL framför synpunkter om önskan om förtydliganden i planhandlingarna i anslutning till deras verksamheter.

Skönhetsrådet är mycket kritiskt till planförslaget och menar att det inte lever upp till de krav som man måste ställa på en framtida utformning av Slussen. Rådets förslag är att tillsätta en kommission för att ta fram ett nytt planförslag. Samma synpunkter, dvs. att planförslaget inte är tillräckligt bra eller rent av dåligt, lämnas av bland annat Gamla Stan Sällskapet, Hyresgästföreningen Södermalm, Hyresgästföreningen Norrmalm, Södermalmsparkens vänner och Samfundet Sankt Erik. Flera andra grupper anser, liksom bland annat Samfundet Sankt Erik, Föreningen Södermalm och Hembygdsföreningen Gamla stan, att tunnelbanan ska grävas ner.

Stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens handikappråd, liksom flera andra grupper som företräder funktionsnedsatta personer, framför att planförslaget inte når upp till de krav som bör ställas på framtida Slussen, samt att förslaget i vissa delar

bryter mot gällande lagstiftning.

Flera sakägare framför att man motsätter sig planförslaget då det påverkar verksamhet man bedriver inom området eller fastigheter i anslutning till plan-området negativt. Alternativt förutsätts att man får kompensation för eventuell uppkommen skada.

Från privatpersoner, boende, näringsidkare m.fl. har 648 yttranden inkommit. Många av dessa behandlar den föreslagna bebyggelsen och trafiklösningen vilka man är kritiska till. Det finns fortfarande ett motstånd hos de som lämnat synpunkter mot bebyggelsen som man menar tar bort utsikt. Trafiklösningen anser man är dålig och innebär ökad trafik i Gamla stan samt ges en alltför dominerande roll på platsen. Vidare lyfts bland annat frågor om bevarande av nuvarande Slussen, skada på kulturmiljön, tillgänglighet, gallerian samt att utställningen är missvisande.

Till utställningsutlåtandet finns en bilaga i form av en matris som redogör för vem som lämnat yttrande samt inom vilka sakfrågor denne har lämnat synpunkter. Ett yttrande kan innehålla synpunkter inom flera olika sakfrågor, exempelvis har flera lämnat synpunkter gällande både bron, utsikten och den nya bebyggelsen. Yttrandenas synpunkter fördelas enligt följande (procentsatsen anger antal yttranden som behandlar respektive sakfråga):

1. Minska/gräv ner bilbron	45%
2. Utsikt	44%
3. Ny bebyggelse	42%
4. Bevara/renovera Slussen	34%
5. Skada på kulturmiljön	31%
6. Tillgänglighet	25%
7. Kostnad	23%
8. Utställningen missvisande	21%
9. Gallerian	20%
10. Framkomlighet gc-broar	20%
11. Park och utemiljö	17%
12. Flytta/ta bort bussterminalen	17%
13. Översvämning	13%
14. Kollektivtrafik	13%
15. Strider mot PBL	11%
16. Protesterar mot planförslaget	9%
17. Buller	8%
18. Samma process	8%
19. Luft	7%
20. Risk	7%
21. Förbättrat förslag	7%
22. Gräv ner t-banan	6%
23. Protesterar mot bussterminalen	5%

24. Andra förslag	4%
25. Positiva	1%
26. Övrigt	1%

Alla de 1 991 undertecknade förtryckta vykort som inkommit anser att Slussen bör bevaras och rustas upp och att man därigenom kan spara både miljö och pengar. Nuvarande anläggning fungerar bra, stadens planförslag är däremot undermåligt för alla.

De namnlistor med sammanlagt drygt 1 900 underskrifter som inkommit är till största del mycket kritiska till planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Sammanfattning

Många stockholmare har engagerat sig i Slussens framtid under hela planprocessen, så även under genomförd utställning. Under förra årets plansamråd var det framför allt frågan om utsikten, rymden och den föreslagna bebyggelsen som genererade flest synpunkter. Under utställningen har flera framfört att den bearbetning som planförslaget genomgått sedan förra året är positiv. De flesta remissinstanserna är positiva till planförslaget, om än med önskan om mindre förändringar och förtydliganden. Många privatpersoner har lämnat yttranden och den fråga som berör mest är fortfarande bebyggelsen samt trafiklösningen, vilken av många anses som alltför dominerande på platsen. Flera intresseorganisationer samt Skönhetsrådet är starkt kritiska till planförslaget och kräver ett omtag. Alla förtryckta vykort som skickats in av privatpersoner gör gällande att man önskar bevara och rusta upp Slussen i dess nuvarande skepnad.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att alla inkomna synpunkter inte kan tillgodoses, i många fall är dessa rent motstående. Vidare kan kontoret också konstatera att Slussenprojektet är komplext med många olika intressen att väga samman för att på bästa sätt skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar framtida utformning. Redan under plansamrådet framförde kontoret att vissa frågor inte kan ges ett slutgiltigt svar på under planprocessen, vissa frågor måste lösas allt eftersom genomförandeplaneringen preciseras och fördjupas. Av denna anledning finns en generalitet i detaljplanen utan att den för den skull inte redovisar viktiga ställningstaganden mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positiv till planförslaget och föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande. I den fortsatta processen är det också viktigt att stadsbyggnadsnämnden hålls löpande informerad om utvecklingen inom projektet varför kontoret ser det som lämpligt att alla bygglov som rör förnyelsen av Slussen ska hanteras direkt av nämnden och inte beslutas via delegation av tjänsteman.

Nedan ger kontoret kortfattade kommentarer kring de frågor som engagerat mest under utställningen. En komplett redovisning av kontorets ställningstagande kring de olika frågorna finns i det separata dokumentet utställningsutlåtandet.

Stadsbild
Efter plansamrådets kritik mot den då föreslagna bebyggelsen har denna justerats och minskats i utbredning och skala. Framför stadsmuseet har en öppen plats i form av en park lämnats för fri sikt mot Saltsjön. Här finns också möjlighet till fri vy från Peter Myndes backe mot Saltsjön och Djurgården. Vidare har bebyggelsen på Södermalmstorg minskats i storlek och består nu av två glasade byggnadskroppar vars höjd inte överstiger takfotshöjden på stadsmuseets norra flygel. Utsikten mot omgivande vattenrum och Gamla stan från Södermalm är god. Däremot kommer ny bebyggelse alltid att påverka stadsbilden och från vissa platser i staden också att skymma tidigare öppna siktlinjer. Dock menar kontoret att detta inte innebär något påtagligt allvarligt ingrepp i stadsbilden. De värden som den nya bebyggelsen tillför i form av publika verksamheter och en starkare mål- och mötesplats på Slussen ligger inom den vision som staden vill förverkliga på platsen.

Trafik
Trafiklösningen och bredden på huvudbron mellan Gamla stan och Södermalm är en av de frågor som engagerat mest under utställningen. Många anser att trafiklösningen är allt för dominant, tar för mycket plats, inte är tillräckligt flexibel samt innebär ett stort ingrepp i Gamla stans kulturmiljö som kommer att leda till ökad trafik på Skeppsbron. Kapaciteten på den nya lösningen kommer att rymma det antal fordon som passerar Slussen idag, dvs. 30 000 fordon per dygn, mellan Gamla stan och Södermalm. Det ska jämföras med kapaciteten för nuvarande lösning som uppgår till omkring 90 000 fordon per dygn, en siffra som uppnåddes i början av 1960-talet. Trafiken har således minskat till en tredje del idag jämfört med när den var som störst.

Att omprioritera ytorna från att vara en trafikdominerad plats idag till att i framtiden ge plats åt publika rum, mer yta för gående och cyklister samt för ny bebyggelse ser kontoret som en självklar och önskvärd inriktning av stadens utveckling. Dagens 12 körfält på två broar mellan Gamla stan och Södermalm minskar i framtiden till 8 körfält på en bro och på så sätt kan också den överbyggda vattenytan minskas i snittet över Söderström, vilket kontoret anser är positivt.

Vidare rymmer den nya anläggningen mer plats för cyklister och gående som beräknas öka från dagens ca 25 000 passager per dygn i nord-sydlig riktning för respektive trafikslag till över 50 000 per dygn år 2030. Alla dessa gående och cyklister kommer dessutom att kunna röra sig i en miljö som är mer lättillgänglig, enklare att orientera sig i samt i en trafiksäkrare miljö där konfliktpunkter mellan de olika trafikslagen minskar jämfört med dagens lösning. Trafiklösningen ger också bättre plats för kollektivtrafiken med ett körfält i vardera riktning över huvudbron. Här ryms bussar och även stadsspårvagn om det skulle bli aktuellt i framtiden.

Trafikmängden mellan Gamla stan och Södermalm kommer inte att öka, kapaciteten i den framtida anläggningen ger, som kommenterats ovan, plats för den trafikmängd som idag passerar platsen. Trafiklösningen på Gamla stansidan innebär inte

heller att en motorväg, som flera uttryckt det, kommer att anläggas på Skeppsbron fram till Slottet. Efter korsningen med Munkbron kommer Skeppsbron att ha samma konfiguration som idag. Trafikmängden på Munkbron kommer i framtiden att minska med 1 000 fordon per dygn till ca 10 300 fordon. Trafikmängden på Skeppsbron kommer att öka ca 10 % jämfört med idag till ca 20 800 fordon per dygn.

Kollektivtrafik

Många lyfter frågan om avståndet mellan bussar och tunnelbana i den planerade nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna i Katarinaberget. Eftersom bussterminalen hanteras i ett separat detaljplaneärende ges här endast en kort kommentar till denna fråga. Terminalen kommer att utformas på ett sätt där trafikanter och bussar hålls helt skilda från varandra, vilket innebär att gångavstånden kommer att öka jämfört med dagsläget. Dessa ökade gångavstånd ska dock ses i ett sammanhang där den nya terminalen erbjuder en tryggare och trevligare miljö än dagens terminal och där alla trafikantytor är inomhus. Kontoret menar därför att det inte alldeles självklart går att jämföra avstånd i meter mellan de olika funktionerna i dagens respektive framtidens anläggning. Upplevelsevärdet i den nya terminalen kommer att bli betydligt bättre än idag. Dock kommer avståndsfrågan att studeras närmare i det fortsatta planarbetet för bussterminalen.

Många framför att det finns ett behov av utbyggnad av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka. En sådan utbyggnad skulle, menas det, inte bara förbättra kollektivtrafiktillgängligheten till ostsektorn utan också innebära att bussterminalen vid Slussen inte behövs. En förlängning av tunnelbanan skulle vara önskvärd men är idag inte aktuell. Tunnelbana mot Nacka skulle inte heller helt ta bort behovet av bussterminalen vid Slussen. Planeringen av nya Slussen innebär inte att en förlängning av blå linjen i framtiden omöjliggörs.

Båttrafik

Slussen är i översiktsplanen Promenadstaden utpekad som en framtida nod mellan befintlig landburen kollektivtrafik och eventuell framtida vattenburen kollektiv-trafik. Samtliga kajområden som berörs av planområdet regleras med möjlighet att nyttjas för reguljär båttrafik. Invid Stadsgårdskajen finns förutsättningar att skapa en mycket bra bytespunkt mellan båttrafik och tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan, bussar till Nacka och Värmdö samt till eventuell framtida stadsspårvagn. Hur kajerna utformas och nyttjas på bästa sätt diskuteras i fortsatt projektering och i dialog med trafikutövare.

Tillgänglighet

Flera yttranden har inkommit avseende tillgängligheten. Kontoret vill uppmärksamma att kontoret tillsammans med trafikkontoret startat en samverkansgrupp mellan förvaltningarna och handikappråden för att ta hand om just tillgänglighetsfrågor och lyfta dessa i ett tidigt skede. Detta samarbete påbörjades under 2010 och har för avsikt att finnas under projekterings- och genomförandeprocessen. De synpunkter som lämnats

genom en bilagd skrivelse till handikapprådets yttrande är i vissa fall felaktiga. Lutningar på gator, broar och ramper kommer att uppnå lutning 1:20. Att uppnå en flackare lutning, vilket i skrivelsen görs gällande att staden måste klara, kommer aldrig att vara möjlig på platsen då dess topografi inte gör detta möjligt. Staden har ansträngt sig så långt som möjligt att uppnå en så flack lutning som möjligt.

För att på allra bästa sätt uppnå tillgänglighetskrav kommer det på två platser på Södermalmssidan finnas hissar och rulltrappor som förbinder kajplan med torgplan. Dessa är lokaliserade dels inom C1-byggnaden, i anslutning till den låga västra gångbron över Slusstorget, mellan Gamla stan och Södermalm, dels i anslutning till Katarinahissen. Båda dessa kopplingar kommer vara öppna dygnet runt och anläggningarna kommer att ägas, drivas och underhållas av staden. Vidare kommer kopplingen i anslutning till Katarinahissen också att säkerställa en allmän koppling mellan tunnelbanans norra entré, Saltsjöbanan och kajen. Efter utställningen har plankartan kompletterats så att de två hiss- och rulltrappskopplingarna mellan kaj- och torgplan redovisas som x-områden. Vidare har genomförandebeskrivningen kompletterats med att dessa x-områden ska bildas som officialservitut vilket på ett mycket säkert sätt garanterar allmänhetens tillgänglighet tillsammans med x-områdena på plankartan.

Katarinahissen

Katarinahissen har getts en q-bestämmelse i detaljplanen för att säkra dess framtida roll i nya Slussen, där hissen lyfts fram och får en mycket framträdande plats stadsbildsmässigt. Hur ansvarsfördelningen avseende hissen och dess eventuella upprustning och drift ska se ut i framtiden får fortsatta diskussioner utvisa. Detaljplanen anger inte dessa förhållanden utan fastställer endast att hissens kulturhistoriska värde säkerställs. Dock är det av största vikt att dess funktion som koppling mellan torgplan och de övre delarna mot Mosebacke vidmakthålls.

Miljö

Miljökvalitetsnormen klaras på de flesta platser där gång- och cykeltrafikanter befinner sig. Inom vägområdet tillämpas inte miljökvalitetsnormen. Överskridanden vid östra tunnelmynningen utanför vägområdet är dels där gång- och cykelbanor passerar över Stadsgårdsleden i kajplan och dels i ett begränsat område där gång- och cykelbanor ryms inom gatan framför kvarteret Tranbodarne ned till Stadsgårdsleden. Vid den östra tunnelmynningen sker överskridanden mellan mynningen och Centralbron. Centralbron ger hög belastning i området. Överskridanden förekommer för gång- och cykelbanor i kajplan längs med och vid passage över Stadsgårdsleden samt i ett begränsat område där cykelbanan leds över tunnelbanebron. Dock menar kontoret att den samlade situationen avseende luftkvaliteten och de oskyddade trafikanternas exponering för föroreningar förbättras i och med planförslaget, bland annat genom att trafikleden Stadsgårdsleden överdäckas och skyddar gående och cyklister på kajen. I planförslaget separeras även gångtrafik och cykeltrafik till viss del från vägtrafiken vilket minskar exponeringen. I kajområdena skapas områden som är relativt obelastade av luftföroreningar, med undantag i områdena nära Stadsgårdsledens tunnelmynningar

Synpunkter har framförts avseende bullersituationen i det offentliga rummet inom planområdet. Till att börja med kan kontoret konstatera att det i flera lägen inom området blir en relativt hög ljudnivå om inga åtgärder vidtas, men att det också i flera fall blir en bättre ljudnivå än i dagsläget. Stadens avsikt är att jobba vidare med frågan tillsammans med projektets bullerkonsulter och landskapsarkitekter som ritar de torg, gator, park och kajområden för att ge dessa en så bra ljudmiljö som möjligt. Det kan t.ex. handla om åtgärder i anslutning till gator för att reducera ljudnivån i intilliggande park eller torg. Detta är dock ett arbete som preciseras först under den kommande projekteringsfasen, inför genomförandet.

Kulturmiljö

Kulturmiljön är sedan tidigare utpekad av kontoret som en fråga som kan innebära betydande miljöpåverkan. MKB:n beskriver frågan och länsstyrelsen delar i sitt yttrande till den utställda detaljplanen stadens bedömning att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.

Flera remissinstanser ser en möjlighet att infoga delar av de gamla slussanläggningarna, t.ex. stensättningar från Polhemsslussen, i den nya anläggningen. Kontoret ser detta som en fin möjlighet att integrera äldre kulturlager i den framtida anläggningen och anser att denna möjlighet bör utredas vidare i det fortsatta projekteringsarbetet. Det samma gäller också de delar av Gustav Vasas försvarsanläggning som finns kvar och som i planförslaget ges en möjlighet att integreras i de undre planen av byggnad C2.

Översvämningsrisker och klimatanpassning

Att trygga dricksvattnet för 2 miljoner människor i Mälardalen och att skydda infrastruktur, bebyggelse, samhällsviktiga funktioner, värdefulla kulturmiljöer m.m. mot översvämningar är en viktig del av vattenfunktionen i nya Slussen. Översvämningsriskerna i Stockholm och runt Mälaren är idag oacceptabelt stora. Riskerna beror på att det inte går att tappa ut tillräckligt mycket vatten från Mälaren till havet när det rinner mycket vatten till sjön, den så kallade avtappningskapaciteten är för liten. Nya vattenanläggningar i Slussen innebär att Mälarens avtappningskapacitet mer än fördubblas från dagens ca 800 till ca 2000 kubikmeter per sekund. När avtappningskapaciteten byggs ut behöver Mälarens reglering förändras. En ny reglering måste hantera alla tappningsställen och Mälaren samlat.

SMHI bedömer att den planerade kapaciteten och den nya regleringen ger en god säkerhetsnivå mot översvämningar och att de planerade åtgärderna måste genomföras snarast oavsett om klimatet ändras eller inte. För att genomföra åtgärderna krävs också tillstånd enligt miljöbalken, vilket beslutas av Mark- och miljödomstolen i Nacka.

Klimatanpassningen av nya Slussen och den nya bussterminalen utgår från att anläggningen ska ha en teknisk livslängd om ca 100 år samt att anläggningen ska fungera i dagens klimat och med de klimatförändringar som bedöms rimliga inom dess tekniska livslängd. SMHI bedömer att det är rimligt att anta att världshaven som högst stiger en meter från 1990 till 2100. Med landhöjningen inräknat innebär det för Stockholm

ett havsvattenstånd som är ca en halvmeter högre än idag. Kring mitten av seklet, år 2050, är SMHI:s bedömning att havsvattenståndet i Stockholm är i paritet med vattenståndet år 1990.

Om havet stiger mer än en halvmeter mot slutet av seklet kommer det att finnas behov av mer storskaliga klimatanpassningsåtgärder för Mälaren såsom t.ex. invallningar, avledning av vatten eller pumpning eller att låta Mälaren på sikt bli en havsvik. Frågan om vilka klimatanpassningsåtgärder som krävs vid en sådan utveckling kan inte lösas inom ramen för Stockholms stads arbete med Slussen eller lokalt i Söderströmsområdet. Länsstyrelserna runt Mälaren ansvarar för den långsiktiga planeringen för klimatanpassning på regional nivå och har initierat arbetet med frågan om storskaliga klimatanpassningsåtgärder för hela Mälardalen. Kontoret bedömer att det finns gott om tid för planering och genomförande av storskaliga åtgärder, även om havet skulle stiga snabbare än vad SMHI idag bedömer vara rimligt.

SMHI:s bedömning av utvecklingen av framtidens havsnivåer grundar sig på ett flertal internationella vetenskapliga sammanställningar, däribland från den holländska Deltakommittén. Norska bedömningar från *Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap* ligger också på ungefär samma nivåer som SMHI:s. Arktiska rådets senaste rapport presenterar bland annat nya resultat för issmältningens påverkan på havets nivå. Siffrorna är något högre än de som kommit från den holländska Deltakommittén och andra internationella källor, men ändrar inte SMHI:s samlade bedömning av hur havsnivåerna beräknas stiga under det närmaste seklet.

Klimatanpassning är en viktig del i Slussenprojektet, men nya Slussen ska också planeras för att fungera i dagens klimat och ta hänsyn till den befintliga stadsmiljön, inte minst den kulturhistoriskt känsliga miljön i Gamla stan. Att anpassa Slussenområdet till nivåer långt över den högsta havsnivåhöjningen SMHI bedömer vara rimlig skulle påverka stadsbilden och kulturmiljön negativt.

SMHI:s analyser och bedömningar ligger till grund för utformningen av nya Slussen vad gäller hanteringen av både av dagens översvämningsrisker och de risker som finns förknippande med framtida klimat. Det materialet som rör Mälaren i de två rapporterna från Länsstyrelsen i Stockholms län ”Riskområden för skred, ras, erosion och översvämning i Stockholms län – för dagens och framtidens klimat” samt ”Regional klimatsammanställning – Stockholms län” utgör sammanfattningar av material som är framtaget av SMHI inom ramen för Slussenprojektet. Det material som Länsstyrelsen presenterade i januari 2011 innebär därmed inga nya utmaningar och innehåller inte några fakta som inte redan beaktats i planeringen av nya Slussen och bussterminalen i Katarinaberget.

Handelsplatsen

Destination Slussen som sedan 2008 har en markanvisning för kommersiell service på platsen, framför allt i de undre planen, önskar att deras ytor blir så stora som möjligt. Jämfört med förra årets förslag har handelsytorna minskat vilket Destination Slussen påpekar innebär minskade intäkter för staden. Kontoret anser att det finns utrymme för handel på platsen, tillsammans med andra publika verksamheter. Utvecklingen som

planförslaget genomgått sedan 2010 års förslag innebär att frågor så som kulturmiljö och utsikt har kunnat hanteras och tillgodoses på ett bättre sätt medan handelsytorna minskat. Detaljplanens utformning och användningsgränser anger dock inte hur de undre delarna ska disponeras och därmed inte heller hur stor handelsplatsen de facto kan bli inom ramen som detaljplanen anger.

Att skapa intäkter för staden i samband med ombyggnationen av Slussen är viktigt, det är skattebetalarna i Stockholm som kommer att få stå för merparten av kostnaden och att hushålla med skattemedel är naturligtvis ett viktigt allmänt intresse. Dock är även andra allmänna intressen viktiga, som exempelvis kulturmiljön och utsikten, och när bussterminalen omlokaliserades in i Katarinaberget fanns också möjligheten att sänka torgplanet på Södermalmssidan vilket kontoret ser som mycket eftersträvansvärt. Detta innebär dock att handelsytorna minskar något jämfört med 2010. Kontoret anser ändå att det finns utrymme att anordna handel inom de ytor som finns kvar i de undre planen vid sidan av Stadsgårdsleden och kollektivtrafikutrymmena. Det är viktigt att dessa utrymmen blir av så bra karaktär som möjligt för handeln och att de där så är möjligt kan kopplas till kollektivtrafik och andra publika verksamheter för att skapa en integrerad och mångfunktionell helhet. Detta arbete kommer att fortgå tillsammans med berörda parter så som Destination Slussen och SL.

Alternativa utformningar

Få om ens något projekt inom de senaste decenniernas stadsbyggande i Stockholm har genomgått en sådan bred, öppen och utvecklande process som förslaget till framtidens Slussen gjort med flera tävlingar, samråd och parallella arkitektuppdrag. Kontoret menar att staden jobbat öppet med frågan om alternativa studier för framtidens utformning av Slussen. Frågan om alternativa studier har också varit uppe för politisk behandling, t.ex. vid nämndernas ställningstagande i maj 2009, då bland annat en nedgrävning av tunnelbanan presenterades. De politiska besluten och direktiven har varit att inte gå vidare med någon av de alternativa studier som tagits fram av privatpersoner eller andra fristående grupper. Till planhandlingarna finns ett fördjupnings-PM som behandlar alternativstudier mer ingående där denna fråga också utvecklas vidare.

Bevarande av befintlig anläggning

Frågan om att bevara och rusta upp nuvarande Slussen, som bland annat de nästan 2 000 personer som skrivit under förtryckta vykort kräver, är inte aktuell. Detta diskuterades under programsamrådet som genomfördes 2007. Då presenterade staden ett bevarandeförslag *Nybyggt bevarande* som innebar en återuppbyggnad av nuvarande Slussen samt ett förslag vilket var det vinnande från tävlingen 2004. Resultatet av detta samråd var att staden skulle jobba vidare med det vinnande förslagets principer. Klöverbladet i nuvarande Slussen kommer således att försvinna i framtiden, vilket stadsbyggnadsnämnden fattade beslut om i december 2007 efter programsamrådet.

Planprocess

Flera yttranden från privatpersoner har önskat att samråd ska ske parallellt för de båda

detaljplanerna för Slussen respektive den nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna som planeras i ett nytt bergrum i Katarinaberget. Kontoret menar att den planprocess som ligger till grund för var vi idag befinner oss på ett fullgott sätt redogjort för de olika förutsättningarna och bearbetningar av förslaget har gjorts löpande under processen efter varje samråd. Bussterminal som funktion på platsen måste lösas och två tidigare samråd för Slussenombyggnaden har behandlat lokaliseringen. Efter det andra samrådet konstaterades att den mest lämpliga lösning var att förlägga denna i ett nytt bergrum, sidoordnat övriga Slussenprojektet.

Kontoret anser att lösningen med två separata detaljplaner redovisar stadens intention med platsen samt vilka konsekvenserna av dessa planer blir. Ombyggnationen av Slussen är angelägen samtidigt som processen fram till idag har varit bred och öppen. Att då genomföra ett tredje samråd för Slussenplanen parallellt med detaljplaneförslaget till ny bussterminal anses av kontoret inte som rimligt. Kontoret menar att nu genomförd planprocess för Slussen samt den påbörjade planprocessen för bussterminalen utgör ett bra beslutsunderlag för politiker och på ett fullgott sätt uppfyller de krav som PBL ställer på en öppen, transparent och för allmänheten tydlig planprocess.

Genomförande

Precis som flera instanser påpekat står staden och regionen inför en tid med flera stora infrastrukturprojekt som kommer att avslutas respektive genomföras som får inverkan på trafiksituationen. Av denna anledning är det viktigt att samordning sker i så stor utsträckning som möjligt samt i samråd med berörda parter. Staden har för avsikt att Slussenprojektet ska genomföras i samråd med de som är berörda och genom tydlig och lättillgänglig information. Information inför och under hela genomförandet menar staden är en nyckel till en lyckad process. Arbetet med detta har påbörjats och kontakter kommer att tas med de som i ett initialskede är berörda.

Revidering efter utställning

Efter utställningen har plankarta, planbeskrivning och genomförandebeskrivning reviderats enligt nedanstående punkter:

- Plankartan har försetts med två s.k. x-områden för att säkra allmänhetens tillgänglighet i form av rulltrappor och hissar mellan kajplan och torgplan på Södermalmssidan. Inom detta ryms också ett säkerställande av allmänhetens tillgänglighet mellan Saltsjöbanan och tunnelbanans norra entré samt vidare ut till kajområdet på Södermalmssidan.
- Plankartan har kompletterats med information om att det är PBL 1987:10 som tillämpats vid framtagandet av detaljplanen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande avseende tillgänglighetsfrågan och x-områdena under trafikkapitlet; tillgänglighet för gående.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av x-områdena samt att dessa ska inrättas med officialservitut.

De reviderade planhandlingarna har kommunicerats till berörda myndigheter. Övriga har informerats om revideringarna genom annons i DN och SvD i samband med att kontoret också informerat om ärendets behandling i stadsbyggnadsnämnden 29 september 2011. De reviderade handlingarna finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret samt på stadens hemsida. Revideringarna innebär ingen förnyad utställning.

Tidplan

Planprocess detaljplan Slussen

Godkännande i SBN	29 september 2011
Antagande i kommunfullmäktige	december 2011
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013

(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga Kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)

Planprocess detaljplan bussterminal

Ställningstagande i SBN	29 september 2011
Utställning	januari 2012
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	1:a kvartalet 2012
Antagande i kommunfullmäktige	2:a kvartalet 2012
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013

(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga Kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)

Miljödom

Inlämning av ansökan	4:e kvartalet 2011
Tillåtlighet och byggnadsdom	2013

Genomförande

Byggstart	2013
Färdig anläggning att ta i bruk	2020

(Med färdig anläggning avses här de delar som Stockholms stad ansvarar för, dvs. trafikanläggningen, gator, torg och kajer, slussanläggning och avbördningsanordningar samt ytor kopplade till kollektivtrafiken. Byggnader ovan torgplan på nivå +12 meter kommer att vara fullt färdigställda efter år 2020.)

Slutlig inflyttning ny bebyggelse	2022

(Här avses ny bebyggelse ovan torgplan.)

Bilaga 1

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

- Återremittera ärendet
- Uppdra åt kontoret att genomföra tre utredningar med syfte att ta fram ett referensalternativ, en framkomlighetsanalys med kollektivtrafiken som utgångspunkt och en genomförbarhetsanalys för att säkerställa att Stockholms trafik klarar ombyggnadsperioden
- Utöver detta anföra

Slussenområdet behöver renoveras och få en bättre utformning för att utveckla Slussen som kommunikationsnod och som vistelseplats för både Stockholmare och besökande. Vi socialdemokrater har varit och fortsätter vara positiva till ett nytt Slussen. Mot det förslag vi nu har att ta ställning till har vi under flera år riktat kritik, kritik som kontoret inte tagit hänsyn till i sin omarbetning av förslaget. Det förslag vi har att ta ställning till idag är undermåligt. Vi socialdemokrater upprepar den kritik vi framförde mot förslaget 2010 och kräver att förslaget återremitteras.

Panoramat från Södermalmssidan utöver Saltsjön, Gamla Stan och Mälaren med bland annat Stadshuset som storslagen vy måste värnas och utvecklas. På motsvarande sätt, får inte vyerna från Gamla Stan upp mot Södermalmssidans heller fördärvas. Det är viktigt att inte bryta det visuella sambandet mellan Gamla Stan och Södermalm, att inte bygga sönder de natur- och kulturhistoriska värdena, inklusive synligheten av de unika förkastningsbranterna.

Brons utseende vad gäller bredd och filer ska ses över. En byggnad för kreativitet och kulturell verksamhet ska finnas på nya Slussen. Den debatt som pågår kring Slussens utformning bör inte som enda konsekvens få att det kulturhus med en publik verksamhet som planerats tas bort. I dagens förslag domineras platsen av en stor galleria. Med en sådan plan blir Slussen inte en plats som domineras av kulturliv utan av kommers. Efter att förslaget ställdes ut 2011 har nya problem med förslaget uppmärksammats, bland annat ifråga om platsens tillgänglighet. Stadens handikappråd har framfört svidande och berättigad kritik mot förslaget. Med den kunskap och teknik vi har idag finns inga skäl att inte bygga en tillgänglig plats.

Nya Slussen ska vara en tillgänglig plats för alla stockholmare. Handikapprådens kritik ska inarbetas i det nya förslaget.

Kostnadstäckning är viktigt. För att kunna fatta ansvarsfulla beslut måste vi veta vad projektet ska kosta och vem som ska betala vad.

En fullständig kalkyl för projektet ska presenteras för Kommunfullmäktige innan beslutet om Nya Slussen fattas. I kalkylen ska redogöras för vilka intäkter projektet kommer att få från stat, landsting och kommun. Utöver detta ger stadsbyggnadsnämnden kontoret i uppdrag att genomföra tre utredningar i samband med att förslaget ritas om:

De planerade kostnaderna för Slussen har dubblerats på bara ett par år. För att staden ska förstå och kunna ta ställning till ifall projektets planerade kostnader är rimliga måste ett referensalternativ tas fram, så att kommunfullmäktiges ledamöter kan se skillnaden mellan en stegvis rekonstruktion och det staden planerar att göra. Ett referensalternativ är en förutsättning för att staden ska kunna bedöma huruvida de planerade kostnaderna är rimliga. Staden ska göra en framkomlighetsanalys av Slussen med kollektivtrafiken som utgångspunkt. När Nyréns förslag först presenterades var trafiklösningen konstruerad med kollektivtrafiken som utgångspunkt. Det är ett perspektiv som ska återinföras. I analysen ska även promenerandes och cyklandes framkomlighet analyseras.

Det är viktigt att Stockholms trafik inte helt kollapsar under genomförandetiden för Slussen. Nya utredningar har visat att tunnelbanebron eventuellt också måste renoveras under samma period. En genomförbarhetsanalys och prognos ska genomföras för att säkerställa att det finns alternativa resvägar som fungerar.

Vidare vill vi understryka att om stadsgården i framtiden ska exploateras är det viktigt att bostäder arbetas in som en del i planen. Bostadsbristen i Stockholm är stor och delar av innerstan domineras helt av handel. Liv och rörlighet i staden förutsätter att också innerstan har en god mix av handel, kontor, kultur och bostäder. Så skapar vi en stad i liv och rörelse, både dagtid och kvällstid. När ett nytt Slussen tas fram måste det vara anpassat efter de vattennivåhöjningar som forskarna gör troliga för de kommande hundra åren.

Den samlade effekten av stigande vattennivåer i Mälaren och Saltsjön utredas på nytt mot bakgrund av de senaste vetenskapliga bedömningarna. Slutligen konstaterar vi att Slussen-projektet redan från början hanterades fel. Stadens borde från början genomfört ett programarbete för platsen. Det måste bli en lärdom när staden påbörjar liknande större projekt nu och i framtiden.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist m.fl. (MP) enligt följande.

Vi föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att bordlägga ärendet.

Reservation anfördes av anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

1. Den estetiska utformningen av Slussenförslaget omarbetas så att siktlinjer bibehålls mot Mälaren och Saltsjön
2. Den samlade effekten av stigande vattennivåer i Mälaren och Saltsjön utreds på nytt mot bakgrund av de senaste vetenskapliga bedömningarna
3. Målet om 0-utsläpp från Stockholms stad år 2050 analyseras vad gäller behovet av privatbilism och kollektivtrafik vid Slussen
4. En ny trafiklösning skapas som bättre tillgodoser behovet av cykel- och tillgängliga gångstråk
5. Kollektivtrafikens behov av vägytor ökas
6. Ytorna för kultur och mötesplatser ökar väsentligt på bekostnad av rent kommersiella ytor
7. Att byggnaderna framför KF-husen samt den stora glasbyggnaden på Södermalmstorg tas bort ur planen
8. Samt anför i övrigt följande:

Vänsterpartiet anser att frågan om ombyggnad av Slussen är en avgörande fråga för alla Stockholmare och andra som arbetar i eller besöker staden. Förslaget är helt oacceptabelt ur miljö- och klimatsynpunkt. Redan utifrån vår generella syn på behovet av att öka utrymmet för kollektivtrafik och cykel- och gångstråk behövs en omarbetning. Slussen är en mycket viktig knutpunkt för kollektivtrafik, både inom staden och för boende i kranskommunerna, och då särskilt Nacka och Värmdö. Slussen måste fungera för resenärer med tunnelbana och buss, för fotgängare, cyklister och även för kommande kollektiva båtförbindelser. Det är oacceptabelt att planen för bussterminalen i Katarinagaraget inte tas i samband med planen för Slussen. En ytterligare ökad avbördning av Mälaren och en stigande havsyta kräver en radikal ombyggnad av slussarna för att öka kapaciteten.

Vänsterpartiets mål är att privatbilismen i framförallt innerstaden ska minska väsentligt och att Gamla stan i det närmaste skall bli fri från bilar. Detta som ett led i att uppnå klimatmålen. I beslutet från Kommunfullmäktige i juni 2010 fattades beslut om hur trafikapparaten skall utformas avseende bron mellan Gamla stan och Södermalm. Vänsterpartiet reserverade sig emot beslutet och anser alltjämt att lösningen prioriterar privatbilismen före kollektivtrafiken.

Gestaltning, siktlinjer och bebyggelse

Det utställda förslaget skiljer sig från det tidigare från 2010 genom att siktlinjer bättre tillvaratagits. Vi är dock inte nöjda med att viktiga vyer mot Gamla stan försvinner liksom mot vattnet i Saltsjön och Mälaren. Därför anser vi att samtliga byggnader framför KF husen måste utgå samt den stora glasbyggnaden på Södermalmstorg, då den skymmer alltför mycket av utsikten mot Gamla stan och omvänt och förhindrar

alternativa lösningar. Det är viktigt att behålla anslutningen till underliggande publika lokaler, med rulltrappor och hissar för att förbinda torget med kajen vid Mälaren och för att skapa tillgänglighet.

Trafiken och vägbron

Vänsterpartiet anser att tillgängligheten till kollektivtrafiken måste öka väsentligt. Många fler resenärer kommer passera Slussen för varje år, inte minst från Nacka och Värmdö. En utbyggd tunnelbana till Nacka måste ingå i planeringen för att avlasta Slussen. Trafiklösningen på Nya Slussen blir avsevärt sämre än den nuvarande. En omarbetning av vägbron är nödvändig. Vi ser även att det kan bli stora problem med bil- och busstrafiken vid korsningen mellan Katarinavägen och Hornsgatan vid Södermalmstorg samt vid T korsningen vid Gamla stan, vilka vi bedömer kan komma att skapa långa köer. Vi anser inte att detaljplanen tillgodoser busstrafikens krav på ett acceptabelt sätt.

Den pågående klimatförändringen kan bara dämpas men inte stoppas. Detta innebär nya krav på hela infrastrukturen. För Slussen-projektet är den ökande nederbörden runt Mälaren och den stigande havsytan det största problemet. Därutöver måste självklart hela projektet genomföras med minsta möjliga klimatpåverkan tekniskt sett och dessutom utformas så att den långsiktiga effekten också minimerar utsläppen av klimatgaser.

Slussarna, Mälaren och Saltsjön

Förslaget är anpassat till en höjning av vattenståndet med högst 1 m. Det innebär att en ny lösning behövs om drygt 50 år, vilket halverar avskrivningstiden och därmed fördubblar kostnaden. Enligt Arktiska Rådets senaste prognos kommer havsytan att till år 2100 mest sannolikt att stiga med 0,9 – 1,6 meter, som ger ett snitt på 10 – 18 mm/år. Denna höjning är avsevärt mer än landhöjningen på 4 mm/år. Större delen av höjningen orsakas av Grönlandsisens avsmältning som f.n. sker med stor hastighet. En höjning med 2,0 meter kan inte uteslutas. Det finns all anledning att utgå från en anpassning av Slussenförslaget till en vattenståndshöjning med drygt 2 m inkl. gängse säkerhetsmarginaler. Ev. dammar hindrar inte att vattennivån i Mälaren följer med nivån i havet men kan minska effekten av högvatten i havet, som riskerar att ytterligare höja nivån i Mälaren. Därför måste förslaget omarbetas avseende kajer och slussar och effekterna av en stigande havsyta på omkringliggande trafiklösningar måste utvärderas. Möjligheten för fisk att vandra (laxtrappa) mellan Saltsjön och Mälaren måste finnas med i när Slussen är färdig.

Bussterminalen

En bussterminal innanför och under Katarinagaraget är en förutsättning för hela projektet då terminalen inte ryms mellan tunnelbanan och Stadsgårdskajen. Nacka och Värmdös resenärer har rätt till en ljus, trivsam och tillgänglig terminal, liknade Cityterminalen, med vänthallar och närservice. SL måste lösa frågan om hissar, ramper, rulltrappor, rullband och gångförbindelser så att de uppfyller lagkraven på tillgänglig-

het. Det är olyckligt att planen för bussgaraget inte tas i samband med planen för Slussen. Vänsterpartiet tar ställning till bussterminalen i särskilt ärende.

Tillgänglighet
Stockholms skulle bli världens mest tillgängliga huvudstad 2010, så blev inte fallet. I och med ombyggnaden av Slussen borde staden en god chans att förbättra tillgängligheten mellan Gamla stan och Södermalm, trots att topografin ser ut som den gör med stora skillnader mellan högsta o lägsta nivå. Vi menar att förslaget måste omarbetas rejält så att det blir tillgängligt för alla medborgare. Inte minst gäller det för dem med rollatorer, barnvagnar och för dem med olika typer av funktionsnedsättningar. Orienterbarheten måste förbättras generellt sett. Det ska vara lätt för *alla* medborgare att ta sig över gator och mellan olika nivåer. Den ändring som gjorts efter utställningen avseende de två s.k. X-områdena (tillgängliga dygnet runt och ägda förvaltade o drivna av staden) är bra, men inte tillräcklig.

Handel och kommersiella funktioner.
Vänsterpartiet kan inte se ett behov av fler gallerior på Södermalm. Däremot är vi för att det finns torghandel, annan dagligvaruhandel med livsmedel, kulturverksamhet för barn, unga och vuxna samt möjlighet att äta och ta sig en kopp kaffe vid Slussen. Det är viktigt att nya Slussen blir en bra mötesplats. De kommersiella ytorna får inte dominera och kollektivtrafiken ska ha den mest framträdande platsen i rummet. Stadsmuseet behöver utökade ytor och i de blivande centrumytorna kan med fördel museet ha verksamhet eller utställningar. Handelsytor på 35000 kvm är gigantiskt i sammanhanget och avvisas helt

Kultur
Det är viktigt att nya Slussen blir ett kulturellt centrum. Stadsmuseet behöver utökade ytor och ska utvecklas till ett forum för stadsmiljöfrågor. Genom utställningar och programverksamhet bör Stadsmuseet kunna ta upp olika angelägna frågor kring stadens utveckling. Byggnaderna runt Slussen bör kunna innehålla alla sorters kulturverksamheter som bibliotek, kulturskola, samlingslokaler, musikklubb m.m. Kulturverksamhet för barn och ungdomar bör inrymmas både i permanenta lokaler och på mer temporära platser.

Den yttre miljön ska ha en rik konstnärlig gestaltning och många av stadens konstnärer bör medverka i den offentliga utsmyckningen.

Katarinahissen
Katarinahissen står still idag. Detta landmärke måste snarast komma igång och staden måste visa god vilja och se till att så sker. Om det nya Slussen skall vara tillgängligt, måste Katarinahissen vara ett komplement att ta sig till nivåerna uppe vid Mosebacke. Därför anser vi att staden skall ta fullt ansvar för Katarinahissens drift. Detaljplanens q-märkning är bra.

Kostnader
Majoritetens hantering av kostnadsberäkningarna för Slussen har inte varit seriös. Under processens gång har kostnaderna flera gånger dubblerats. Vid utformandet av en ny lösning måste varje fas följas av beräkningar som gör det möjligt att väga kvaliteter mot kostnader. Vi vill särskilt betona att en beräkning sker av kostnaderna för åtgärder som möter effekterna av höjda vattennivåer i Mälaren och havet samt av kostnader för fungerande lösningar underbyggnadsperioden.

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) mot beslutet att fatta beslut om ärendet idag med hänvisning till sitt förslag om återremiss och förslag till avslag.

Reservation anfördes av Mats Lindqvist m.fl. (MP) mot beslutet att fatta beslut om ärendet idag med hänvisning till sitt förslag om bordläggning och förslag till avslag.

Reservation anfördes Maria Hannäs (V) mot beslutet att fatta beslut om ärendet idag med hänvisning till sitt förslag om återremiss och förslag till avslag.