



Program för  
**Slussen**  
i stadsdelen Södermalm  
i Stockholm  
**Dnr 2005-08976-54**

## INNEHÅLL

1. **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
2. **Hur programsamrådet bedrivits**
3. **Länsstyrelsen**
4. **Lantmäterimyndigheten**
5. **Sakägare och enskilda personer**
6. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
7. **Remissinstanser**

### 1. **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Programsamrådet har gett ett tydligt svar på frågan om inriktning för det fortsatta planarbetet.

Inriktningsförslaget "Nya Slussen" har förordats av en klar majoritet av samråds- och remissinstanser. Rekonstruktion av klöverbladslösningen har inte lockat majoriteten av vare sig remissinstanser, sakägare eller allmänhet. Rekommendationen av "Nya Slussen" har ibland villkorats med önskemål om ytterligare bearbetningar av de i programmet redovisade utformningarna. Många önskar sig en nybyggnadslösning men flera är missnöjda med olika delar i de lösningar som redovisats.

Staden var i programutskicket tydlig med att de olika förslagen som representerade inriktningen "Nya Slussen" inte skulle betraktas som färdigbearbetade förslag. Det gällde både innehållet och gestaltningen. Flera samrådssvar har också påpekat behovet av ytterligare studier och omarbetningar innan det definitiva planförslaget kan tas fram.

Frågan om ny bebyggelse ovan mark på Södermalm har inte getts samma entydiga inriktning. Positiva synpunkter har framförts kring möjligheten att skapa en märkesbyggnad med ett intressant innehåll. Skeptiska eller negativa åsikter som framförts är dels önskemål om att bevara den fria utsikten, dels tveksam-

het kring utformningen av den bebyggelse som redovisats i programförslagen och även tvekan inför bristen på redovisat attraktivt innehåll i bebyggelsen.

Inriktningsförslaget "Nya Slussen" frilägger relativt stora sammanhängande markytor på Södermalm. I programmet redovisades tre skilda förhållningssätt till bebyggelse. I grundförslaget visades möjliga placeringar av bebyggelse på Södermalmstorg och ovanpå bussterminalen/Stadsgårdsleden. I det förslag som visade en park fanns ingen bebyggelse vid Södermalmstorg och utvecklingsförslaget innehöll begränsad bebyggelse ovan mark.

Ytterligare bebyggelse på Södermalm innebär att fler målpunkter i staden skapas och att länknings mellan stadsdelarna blir bättre. Näset och själva slussen dramatiseras och ett nytt utsiktsstråk skapas i kanten av den nya stadsfronten. Nya platser för rekreation, vila och utsikt åstadkoms också till följd av att trafikens ytor begränsas jämfört med idag. Under stora delar av året är stora öppna ytor inte attraktiva att vistas på och passera.

De kulturhistoriska värdena på platsen är stora. Läsbarheten av detta och bevarandet av betydelsefulla siktlinjer är mycket viktiga förutsättningar i utformning av ny bebyggelse på Södermalm. En ny bebyggelse i detta viktiga och stadsbildsmässigt utsatta läge måste formas med stor omsorg vad gäller skala, karaktär och anpassning till platsen. Kontoret föreslår därför att det belyses mer konkret än hitintills i det fortsatta arbetet och att beslut om bebyggelse eller inte avvaktar en sådan redovisning.

En ny handelsplats vid Slussen har ifrågasatts både med bedömningen att "marknaden är mättad", att behovet kan ifrågasättas, och för att man önskar ett annat innehåll med t.ex. mer kulturell inriktning.

Hitintills genomförda analyser visar att Slussen har ett utmärkt läge som handelsplats i staden. Både för lokal handel och som destinationsplats. I det fortsatta arbetet kommer en vald investerare/förvaltare av en ny handelsplats att vidareutveckla analys och utformning i nära samarbete med staden och andra aktörer på platsen. I en professionell utveckling av en ny handelsplats ingår en noggrann analys av potentiella kunders preferenser och omgivningens existerande utbud. Slussens unika placering i stadens kulturhistoriska centrum, vid vattnet och med tillkommande rekreativa värden öppnar för kombinationer av handel, nöjen, turism och kulturutbud. Ambitionen är att ge platsen aktivitet över många av dygnets timmar och för så många intressen och åldrar som möjligt.

I den analys av kulturmiljön som togs fram till programsamrådet konstaterades att uppfattningen av näset mellan Gamla Stan och Södermalm är av stort värde för förståelsen av platsen och dess historia. "Nya Slussen" har i bearbetningarna efter tävlingen fått en utformning som inte lika tydligt ökar vattenspegeln mellan Södermalm och Gamla Stan. Programsamrådet har inte utvisat något annat ställningstagande och kontoret avser därför att i den fortsatta bearbetningen fokusera mer på näs än vatten.

Bussterminalen redovisades i programsamrådet med två lösningar. Enplanslösningen innebär en större flexibilitet. Det är lättare att använda delar av terminalen om t.ex. en tunnelbana till Nacka byggs och busstrafiken därför minskar. Tvåplanslösningar innehöll större möjlighet att anordna en trevlig kajmiljö med vänthall och servicefunktioner i direkt anslutning till kajpromenaden. Tvåplanslösningen är inte på samma sätt möjlig att minska och därför mindre flex-

ibel. Staden avser att tillsammans med SL utreda möjligheten till bearbetning av enplanslösningen för att om möjligt åstadkomma en lösning som innehåller fördelarna från båda förslagen. Beslut om en- eller tvåplanslösning för buss-terminalen föreslås därför avvakta denna utredning.

Utöver de frågor som formulerades i programsamrådet har ett flertal synpunkter lämnats som berör valet av utgångspunkter för stadens programförslag. Ett antal förslag till förändrade utgångspunkter som leder till andra lösningar har skickats in under men också innan programsamrådet.

Programsamrådet för Slussen hanterar en mängd mycket komplexa frågor. Framkomligheten för biltrafiken, kollektivtrafikens kapacitet och utbyggnadsmöjligheter, kulturhistoriska hänsynstaganden och möjligheten att skapa en ny spännande stadsfront, önskemål om mer och komplexare innehåll, ökad avbördning av Mälaren, etc.

Tillståndet på konstruktionerna vid Slussen innebär att en lösning för nybyggnad måste tas fram skyndsamt. Under det närmaste året kommer utformningen av det nya Slussen att ta form. Området måste därför planeras och troligtvis också byggas med en hel del osäkerheter kring framtida utveckling. Lösningarna måste vara flexibla och tillåta de förändringar som kan förutses.

Valet att betrakta dagens trafikmängder som en utgångspunkt för den planerade nya lösningen kommer sig av insikten att begränsningar i framkomligheten vid Slussen styrs av kapacitetsgränser på andra platser i staden. Vill man öka möjligheterna att släppa genom trafik vid Slussen måste ett antal andra platser med begränsad framkomlighet byggas om. Detta har inte bedömts önskvärt eller möjligt.

En annan möjlighet att öka kapaciteten för biltrafiken är att bygga en östlig förbindelse. Det skulle också kunna innebära möjligheter att minska trafiken vid Slussen och Gamla Stan. Något beslut om detta finns inte idag och en eventuell framtida planering och utbyggnad bedöms inte vara genomförd inom det tidsperspektiv som krävs för att påverka lösningarna vid Slussen. Dagens trafikflöden kommer därför att vara det som den nya lösningen ska kunna hantera.

Kollektivtrafikens framtida lösningar påverkar också Slussens utformning. En tunnelbaneutbyggnad till Nacka bedöms idag som en önskvärd förstärkning av kollektivtrafikkapaciteten till en mycket expansiv region. Det skulle innebära att behovet av kapacitet i bussterminalen vid Slussen skulle minska. Stadens och SL:s bedömning är dock att behovet inte helt försvinner. Inte heller beslut, planering och bygge av tunnelbana till Nacka, kan vara genomfört inom det tidsperspektiv som krävs för att påverka lösningarna vid Slussen. Stadens ambition är därför att den bussterminallösning som byggs vid Slussen ska ha god kapacitet för att klara behovet fram tills en eventuell tunnelbaneutbyggnad kan vara klar. Lösningen ska också möjliggöra en omvandling till annan användning den dag bussterminalens ytbehov eventuellt minskar. Ytterligare studier kommer att genomföras för att om möjligt hitta en enplanslösning som kombinerar de positiva konsekvenserna av de i programmet redovisade lösningarna.

Större satsningar på spårtrafik har efterlysts i samrådet. Tvärbanans nya ändhållplats i Katarinaberget utformas så att en förlängning inte ska vara omöjlig och stombusslinjernas konvertering till spårväg förbi Slussen omöjliggörs inte heller. Flexibilitet finns även för framtida spårdragningar.

Den nuvarande tunnelbanesträckningen mellan Slussen och Gamla Stan innebär enligt många en negativ inverkan på stadsbilden och det fria vattenrummet. I samrådet har önskemål om att en djupare förläggning av tunnelbanan med en ny station som ersätter de två nuvarande vid Slussen och Gamla Stan framförts. Ombyggnaden av Slussen har inte hanterat denna fråga och det finns därför ingen detaljerad kunskap om tekniska eller ekonomiska konsekvenser av en sådan åtgärd. Det vi kan säga är att en ny tunnelbanesträckning innebär en stor kostnad. Nyttan med en ny sträckning är naturligtvis stadsbildsförändringen men i övrigt är förbättringarna svårare att finna. Tunnelbanan är grundförstärkt vid Slussen och bron är i god kondition. Frihetsgraden i utformningen av den nya lösningen på Södermalm ökar något men ett antal nackdelar tillkommer också. Alla omstigande resenärer får längre gångvägar. De flesta 27 000 resenärerna med Nacka/Värmdö- bussarna byter till tunnelbana, vilket gör förslaget till en stor försämring för dem. En utredning, eventuellt beslut och planering för en ny tunnelbaneförläggning kan inte heller vara genomfört inom det tidsperspektiv som krävs för att påverka lösningarna vid Slussen. En eventuell framtida förändring av tunnelbanesträckningen omöjliggörs inte och bör kunna göras oberoende av den utformning av Slussen som nu är aktuell.

## 2. Hur programsamrådet bedrivits

Programsamrådet genomfördes under tiden 10 juli - 31 oktober 2007. Två möten hölls, 4 och 10 september, i Södra Latins aula. Totalt ca 140 personer närvarade på de båda mötestillfällena.

Under samrådstiden visades en informationsutställning i Tekniska Nämndhuset. En utställning visades också i en bemannad utställningslokal på Södermalmstorg 2 (Kolingsborg) under tiden 20 augusti-31 oktober. Under denna tid kom det totalt ca 4 000 besökare till lokalen.

Programsamrådet uppmärksammades också med artiklar i dags- och lokalpress liksom i inslag i lokal-TV.

Av det hundratal samrådssvar som kommit till kontoret utgörs ungefär 60 % av synpunkter från privatpersoner.

## 3. Länsstyrelsen

*Länsstyrelsen* ser mycket positivt på att det tagits fram ett planprogram för ombyggnad av Slussen och anser att de handlingar som tillhör programsamrådet på ett föredömligt och tydligt sätt belyser de olika alternativens konsekvenser, aspekter och kvaliteter. Länsstyrelsen tar inte ställning till inriktning men kommenterar vissa kvaliteter.

Rivning av Slussens trafikanläggning innebär inte en stor förlust av kulturmiljövärden. Rivningen kan kompenseras genom åtgärder som förstärker övriga kulturmiljöaspekter på platsen. Formen för och omfattningen av tillkommande bebyggelse på Södermalms torg och framför KF-huset måste omstuderas. Ett bättre tillvaratagande av utblickarna från Södermalmssidan mot Gamla Stan är viktig. Detta gäller särskilt från Hornsgatans och Götgatans mynning vid Slussen och Södermalmstorg.

Det nya Slussen bör fortsättningsvis vara flexibel och tåla trafikförändringar över tiden. Det råder osäkerhet om när en Österledsförbindelse kan realiseras, det är därför angeläget att dimensionera för framtida biltrafik utan hänsyn till det trafikprojektet. Bussterminalen ska utformas med en inbyggd flexibilitet för förändrade förutsättningar avseende framtida trafikslag, volymer och utbygg-

nadsetapper. Slussterminalen måste planeras för den bästa lösningen i ett långsiktigt perspektiv.

Möjligheten att på Slussen skapa attraktiva platser, stråk och aktiviteter bör tas till vara. En stadslivsanalys av Slussens olika delar borde utvecklas med en kvalitetsvärdering av platser och stråk samt en sammanvägning av funktionella aspekter. Det bör även diskuteras vilka funktioner och vilken grad av offentlighet och allmänna intressen som ska kunna inrymmas i de nya byggnaderna. Denna miljö bör tåla förändringar över tiden utan att förlora de allmänna värdena. Slussen bör omfattas av en "multifunktionalitet" - förmåga att tillåta olika funktioner jämsides med varandra; "robusthet" - förmåga att tåla skiftningar i innehållet med bibehållen "arkitektonisk kvalitet". Ett högt attraktionsvärde skapar i sig också ett stort mervärde för staden och regionen.

#### 4. **Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra mot programförslaget.

#### 5. **Sakägare och enskilda personer**

##### ***Pandox AB, Utkiken KB, Överkikaren 31, Hilton Hotell. – Nya Slussen***

Förslagen redovisar en positiv utveckling för området. Nybyggnadsförslaget är att föredra då det ger en tidsenlig utformning av Slussen som länkande plats i innerstaden med minskade barriärer i form av trafikytor. Promenadstråk ska gestaltas med omsorg samt utformas med kvalitet och hållbara material. Prång och passager utan social kontroll bör undvikas. Passager bör levandegöras av omgivande kommersiella verksamheter. Positivt med ny bebyggelse på Södermalmstorg (mot vattnet). Pandox har tagit fram studier som visar hur denna byggnad kan utgöra en del av utbyggnaden av Hilton Stockholm Slussen. Positivt också är en ny publik byggnad på Södermalmstorg som vitaliserar området och att utsiktsplatser och promenadstråk samlas till ett storslaget öppet sammanhang öster om Södermalmstorg. Tveksamt till platsbildningen i förlängning av Götgatan/Västra Slussgatan och ser hellre att bredden minskas för att överensstämma med Götgatans gatubredd. För att aktivera platsen mellan tunnelbanebron och Centralbron borde Götgatans förlängning/Västra Slussgatan länkas till Söder Mälarstrand (trappor).

##### ***Gyllenforsen Fastigheter KB - Nya Slussen***

Nybyggnadsförslaget tillför störst värde och nytta. Slussen har i århundraden varit en plats för möten och handel - ett nybyggt Slussen har förutsättningar att återskapa området som en destination, en plats att vara och mötas på. Satsning görs på modernisering av Katrinahissen och komplettering med nya hissar upp till ett "skydeck" med enastående utsikt över Stockholms innerstad. Fastighetsbolaget vill utveckla och vara ägare till nya kontorsytor vid Slussen som ett sätt att finansiera upprustning av Katarinahissen och förbättrad bro över Katarinavägen. En enplanslösning förordas för bussterminalen. Då kan ytan mellan Tranbodarna 11 och bussterminalen tillföra service och butiker för besökare och resenärer. Realiseras tvåplanslösningen skapas istället en svårhanterlig rest på samma yta.

##### ***Slussgaraget HB - Nya Slussen***

Garaget har varit verksamt i 37 år och har ett inarbetat koncept som passar bra in i nybyggnadsalternativet. Det behövs parkering, och garaget vill vara kvar. Väster om t-banan finns en anläggning som skulle passa garagets verksamhet. Bygg inga stora hus, stäng inte sista öppna platsen. Fokuset ska sättas på trafiklösning, handel, parkerings/service, turism, och en fungerande infrastruktur.

### ***Debaser Restaurang SAB – Nybyggt bevarande***

Förordar bevarandeförslaget och anser att nybyggnadsförslaget är en total kommersialisering av en viktig plats i Stockholm med utförsäljning till ett multinationellt företag. En grundförutsättning för att Debaser ska kunna bedriva sin verksamhet är att lokalen har human hyra. Det är väsentligt att livekulturen kan fortsätta att husera i innerstaden, där den behöver vara för att kunna dra så många som möjligt till sig.

### ***R. A. – Nya Slussen***

Nuvarande slussar ligger dolda under tunga betongbroar eller i skuggigt dike. Bevarande är helt uteslutet. Trafiken ska koncentreras till en enda bro. Ju smäckrare desto bättre. Lätthet ska vara ledord. Detta ger bra utsikt över vattnet åt både väster och öster och frilägger slussbassängen. Samma princip bör styra övriga trafikleder; enkelhet och koncentration. Höjdskillnaden mellan Söder och vattnet släntas av så att solen når ner till vattnet. Förordar nybyggnadsförslaget med en bro och bra park samt utvecklingsförslaget, men nya byggnader ska byggas vackra, med arkitektoniska detaljer och variation och inte som i Nyrens förslag som glaslådor.

### ***B. A. – Nya Slussen***

Förordar Nya Slussen med reservation för de föreslagna byggnaderna. Bygg om trafikplatsen och försök att få så lite trafik där som möjligt och led biltrafik till Västerbron.

### ***C. A. - Nybyggt bevarande***

Tillstyrker "Nybyggt bevarande. Avgörande är den förfulande byggnaden på Södermalmstorg i det andra förslaget. Ännu ett köpcentra? En byggnad som förtätar och döljer Stadsmuseet och alla övriga vackra byggnader och tar bort vyn (öppningen) mot Hornsgatan m.m. Bilarna i båda förslagen tar för stort utrymme och trafiken borde ledas nedanför gångstråken, inte tvärsom.

### ***M. A., K. F., S. F., U. J., T. W.***

En ny tunnelbanetunnel under Söderström kostar ca 2,5 miljarder kronor och medför att Slussen kan återställas med sin naturliga markprofil. Gemensamt för de presenterade alternativen är väldiga betongkonstruktioner, med dålig kontakt mellan de ytor där folk rör sig och vattnet. En sänkning av tunnelbanan till ett normalt tunnälläge skulle ge förutsättningar för en vacker och ändamålsenlig lösning. Programmet visar att Slussen måste rivas och göras om med ny grundläggning. Utgångsläget för det nya är en enorm lergrop, där bara tunnelbanebron står kvar på höga pinnar. Det går då att bygga en ny tunnel vid sidan av den nuvarande sträckningen, utan att störa driften, innan det är dags för ihopkoppling. Det kommer aldrig att bli så enkelt och billigt som nu. Programmet föreslår brokonstruktioner för miljarder kronor, och staden binder sig för ständigt tickande underhållskostnader på sammanlagt lika många miljarder kronor. Återfylld mark sköts som vanliga gator, parker och torg och är ett mycket billigare alternativ. Lokalerna enligt programförslagen uppförs på spekulat, där Stockholms skattebetalare står risken. Med ny tunnelbanetunnel kan nya byggnader uppföras av privata byggherrar utifrån deras egna lönsamhetskalkyler. Det är stadens och landstingets politiker som kan bryta dödläget och beställa en utredning. Det krävs ett samarbete mellan stadens och landstingets förtroendevalda. Programunderlaget måste breddas med en seriös och professionell utredning av en ny tunnelbanetunnel, först därefter kan ställning tas till Slussens nya utformning.

*Förslag på nytt programalternativ:*

- Programsamrådet måste leda till nya programskisser baserade på ett bredare programunderlag. En tunnel för tunnelbanan under Söderström och de friheter det medför vid utformningen av området måste utredas i grunden.
- Marken sänks vid Södermalmstorg och Katarinavägen. Naturlig mark i stället för väldiga brodäck öppnar för ett vänligare och vackrare Slussen i harmoni med skalan i den omgivande kulturbebyggelsen, med gator och torg, parker med höga träd och en naturlig närkontakt med vattnet och utblickarna över Riddarfjärden och Strömmen.
- Sammanhängande gång- och cykelstråk, utan trappor och störande biltrafik, utformas från City via Skeppsbron och Munkbron till Götgatan/Hornsgatan och Katarinavägen, över Södermalmstorg. Lutningarna utförs med 1 :20 i gång- och cykelstråken.
- Broarna över näset/vattnet görs låga och horisontella från kaj till kaj så att maximal fri sikt mot både Saltsjön och Riddarfjärden uppnås, enligt samma princip som de vackra klassiska stockholmsbroarna: Norrbro, Vasabron, Skeppsholmsbron, Stadshusbron.
- Om trafikmängderna till och från Gamla stan enligt programförslagen ska tillgodoses, måste lösningen också vara vacker i en framtid med minskad trafikbelastning.
- Snabbspårvägens och bussterminalens lösningar vid Slussen inarbetas i helheten enligt ovanstående förutsättningar.

***R. A.- Nya Slussen***

Förordar en ny byggnation av Slussenområdet. Slussen har aldrig varit bra och har endast nostalgiskt affektionsvärde. Miljön och tillgängligheten för gående mellan Södermalmstorg och Gamla Stan är dålig. För biltrafiken är funktionen dålig med ett virrvarr av svängar och körriktningbyten.

***B. A. – Nya Slussen***

Knyter ihop vattenspegeln, mer kontakt med Gamla Stan och vattnet. Bygg gärna café eller restaurang vid vattnet.

***S. B. - Nybyggt bevarande***

Har kört bil från Nacka sedan 1966. Gamla Slussen är funktionell. Ändra inte på det som fungerar. Bussterminalen och annan upprustning förbättrar gott och väl. Slussens trafikkarusell är dessutom av kulturhistoriskt värde. Bevara det unika och typiska för Stockholm!

***L. B. - Nybyggt bevarande***

Förordar Whites förslag, här går det lätt att komma fram med bil. Vi ska bygga för framtiden och inte för något önsketänkande av miljöpartister. En stad skall rymma biltrafik, annars finns det ingen puls. Gör inte park av en trafikpunkt! På Södermalmstorg kunde det bli torghandel, inte utställningshallar. Vid återuppbyggnaden borde man också ta med ordentligt med pissoarer och toaletter. Nya affärer och en polisstation i det lägre planet är bra, men inte för mycket glas som kan slås sönder nattetid.

***M. B. - Nybyggt bevarande***

Bevara detta ingenjörsmästerverk, börja renovera så fort som möjligt!

***U. B. – Nya Slussen***

Förordar Nya Slussen. Förlägg ett Polhemsmonument över Polhemskanalen. Christoffer Polhem (1661-1751), landets internationellt mest kände ingenjör, var med och konstruerade och planerade ombyggnaden av den tidens Slussen,

då kallad Drottning Kristinas Sluss. En av kanalerna i nuvarande Slussen heter Polhemskanalen. Stadens vision om en vacker slussbro bör vidhållas. En vacker bro har en väldefinierad början och ett väldefinierat slut. Brons början och slut bör markeras. Också själva bron bör vara vackert utformad, exempelvis ett stålvalv och stenfundament och gärna målat in någon vacker färg. Kajen vid Franska bukten är alldeles för smal. Detta kajparti ska utnyttjas av fartyg. Då måste man kunna komma fram med leveranser utan att fotgängare knuffas i sjön. Minst dubbla bredden är rimligare. Runt Katarinahissen är nya hus önskvärt. Kolingsborg bör flyttas dit. Tor Modéns trappor ska hållas öppna för allmänheten alla tider på dygnet. Mariagränd öppnas mot Katarina-vägen. Södermalmstorg föreslås bebyggas med en inre cirkulär gård med glasfasad, likt kanslikvarteret. Liksom där kan en liten fontän placeras. Hus upphöjda på pelare i detta område ger genomsiktighet ner mot Strömmen. Här skulle trevliga serveringar kunna skapas. Tunnelbanan ska inte förhindra ett framtida beslut om nedsänkning av tunnelbanespåren under jord. Kostnaderna är inte orimligt stora.

### ***H. B. – Eget förslag***

Förslaget innebär en ”sjuklöver” med stor överkapacitet för vardagsflödet. Förslagets trafiklösning begränsar utsläppen eftersom köer och krypkörning minimeras. Placeringen österut jämfört med dagens klöverblad frilägger näset etc. för bebyggelse.

### ***A. B. - Nya Slussen***

Huvudsakligt bilstråk bör vara Katarinavägen- Skeppsbron, därunder behålls genomfartsleden Stadsgården- Söder Mälarstrand. Huvudsakligt gångstråk bör vara Götgatan/Hornsgatan med en separat bro Slussplan - Järntorget. Den egentliga slussen bör flyttas tillbaka till det läge som Polhems sluss hade, där blir den segelfria höjden störst och ger dessutom ett tredje utsläpp av vatten genom slussområdet, vilket är bra för ökade framtida nederbörds mängder. Gör broarna öppningsbara igen. Det ökar möjligheterna till passage med segelbåtar och bidrar till mer folkliv. (En bro i taget kan öppnas.) Tillkommande bebyggelse bör ges en varm, trivsamt stil med affärslokaler och kaféer. Även delar av själva näset kan bebyggas med låg bebyggelse, jämför de bodar som stod där förr. Kolingsborg, kan behållas som ett minne. Under Slussplan rustas en terminal med omstigning tunnelbanan/Saltsjöbanan/bussar. Planera för en framtida anpassning då tunnelbanan lagts under Söderström!

### ***A. B. - Nya Slussen***

På Söder finns två gallerior och det ska byggas en under Odenplan. "Shoppinggalleria" känns mossigt och trist nu när natur, återanvändning och energibesparingar står högt på agendan. Nya Slussen bör få promenadstråk, kaféer, grönska och mycket kultur - men noll galleria!

### ***H. B. – Nya Slussen***

Den gamla slussen består av ruten betong och är feldimensionerad. Att långsiktigt lösa trafikproblem kräver inte så mycket bebyggelse utöver trafiklösningen utan det går att spara mark för park, vattenutsikt och gärna en "informationsbyggnad" typ kulturhuset eller ABF-huset. Mer vatten bör synas så Slussen ska fullt synligt slussa sjötrafik. Mera parkartad naturstrand vore ett tillskott. Det verkar självklart och nödvändigt att avlasta Nacka-Värmdöbusstrafiken till en omlastningsstation i Henriksdalsområdet där trafikanter tar en gemensam spår bana till Slussen. Att slippa en bussterminal vid Slussen och att samarbeta med Nacka-Värmdö, skulle totalt inte höja kostnaderna men ge en öppen lösning för Slussen. Infrastrukturfrågor påverkar miljöaspekterna, som



skulle vinna på en utflyttning av bussterminalen. Tunnelbanan bör dyka ner vid Slussen vilket ger en tystare trafik, öppnare vattenytor och renare luft.

**B. B.**

Utnyttja tillfället och frigör Gamla Stan från genomfartstrafik. Den egentliga uppgiften är att hitta bästa sätt för fordon att ta sig mellan Södermalm och Norrmalm. Med anslutning till Centralbron via en överdäckning av T-banespåren får man bort trafiken från Skeppsbron och Munkbron. Inga högbroar över slussarna behövs. Kollektivtrafiken och lokaltrafiken kan använda låga öppningsbara broar över slussportarna. Man får det låga näset, och Skeppsbron blir en bilfri kaj och Staden mellan broarna blir åter en del av Stockholms skärgård. Ulf Christersons förslag på [www.utblicksslussen](http://www.utblicksslussen) är bra.

**L. C.**

Beslutet om vad som ska ske med Slussen bör skjutas upp i väntan på beslutet om tunnelbanelinje till Nacka. Folkströmmarna och trafikströmmarna blir anorlunda. Allt är osäkert. Slussen borde betraktas som riksintresse, därför borde inte byggnader tillåtas på platsen för att täcka kostnader.

**M. C.**

Panoramat från Slottet till stadsgårdsberget är Stockholms finaste. Slussen är en väsentlig del av detta panorama. Längs hela panoramat finns enbart stadsfronter, (båda byggnader och berg), som står direkt på kajplanet. Kajerna är nästan nakna; enbart ett fåtal envånings förrådsliknande byggnader har tillåtits. Båda huvudförslagen bryter mot denna strama skönhet.

**U. C.**

I nybyggnadsförslaget är den raka lutande bron och den starka lutningen av Stadsgårdsleden och Skeppsbroleden i vägkorsningen starka skäl att ompröva trafiklösningen. Det stora lutande broflaket är en väldig backe som inte passar in i Stockholms stadsbild. En bro ska vara vackert bågformad eller horisontell. Utblicken mellan stadsdelarna får en sned bro intill den fula T-banbron. Även i bevarandeförslaget finns en onödig lutning. Gång- och cykelförbindelsen mellan Södermalms och Gamla stans kajplan går horisontellt med öppningsbara broar i båda huvudförslagen. Det torde vara förenat med stor förargelse och tidsfördröjande besvärligheter att passera båda gångbroarna då högtrafik råder på kajen och i slusskanalen. Dessa passager blir riskabla under vinterhalvåret med snö- eller isbeläggning i den råa blåsiga miljön. Bevarandeförslaget har ingen större samlad yta för utomhusevenemang. I stället finns splittrade mindre platser på skilda nivåer. Detta hänger samman med överstora trafikytor. Nya husvolymmer i nybyggnadsförslaget skymmer utsikten och kastar också onödigt stora slagskuggor över de offentliga platserna. Båda förslagen har mycket av sina serveringsytor i norrskuggor. "Utblick Slussen" förslag 2005, uppdaterad okt 2007. [www.utblicksslussen.se](http://www.utblicksslussen.se) Detta är ett alternativ till de två huvudförslagen och utgör en syntes av nuvarande och modernare formspråk. Det är frågan om essentiella ändringar av såväl den överordnade trafikföringen som synen på Slussens behov av trygg och bekväm gångmiljö samt viktiga platser för offentliga tillställningar.

**L. D. - Nya Slussen**

Viktigt är att utformningen tillåter tillräcklig vattenföring för att förhindra översvämningar i framtiden. Dagens klöverbladssluss kan visas som modell på stadsmuseet.

**A. och M. D., K. M. - Nybyggt bevarande**

Önskar ett uppfräschat Slussen med bevarande av dess historik.

**I. E. – Nya Slussen**

Förordar Nya Slussen med komplettering med utvecklingsförslaget. De trista gångarna önskar vi att vi få slippa i framtiden. Bussterminalen passar utmärkt att läggas på föreslagen plats. Parkalternativet riskerar att bli tillhåll för felaktig picknick.

**B. E. - Nybyggt bevarande**

De två huvudförslagen till förnyelse visar på gång-/cykelbroar över slusskanalen. De är låga och kräver öppning för de flesta båtar vid slussning. Ett nytt "slusselände" kommer att drabba gångtrafikanter och cyklister. Karl Johanslusen har drygt 26.000 passager under öppettiden maj-oktober och vid högsäsong kan slussöppningarna bli 6 till 8 gånger per timma (enl. slussvakten). Nybyggnadsförslaget är det bättre alternativet om hänsyn tas till gång-/cykelbron. Viktigt är att miljön med Stadsmuseet och den övriga 1600-talsbebyggelsen skonas, likaså att utsikten från Södermalmstorg inte blir skymd av kommersiella byggnader.

**L. F.**

Nya Slussen: De nya byggnaderna skymmer utsikter åt flera håll och utplånar Södermalmstorg. Nybyggt bevarande: Stänger in Södermalmstorg och förstör utsikten åt de flesta håll. Vilsledande marknadsföring med solig bild i norr, sol här först långt in på eftermiddagen. Parkalternativet: En sluttning i norrläge kan knappast bli attraktiv. Sol i nacken. Utvecklingsförslaget: Bevarar Slussens öppna och luftiga karaktär. En visuell förbättring om midjan görs smalare.

**G. F. – Nya Slussen**

Önskar renovering av Slussen, men då det inte låter sig göras förordas nybyggnadsalternativet, dock inga nya byggnader på Södermalmstorg som idag har en av Stockholms mest magnifika utsikter med ett panorama som sträcker sig från Riddarfjärden, via Stadshuset, Gamla Stan, Skepps- och Kastellholmarna och Saltsjön till Stadsgårdskajen. Det måste finnas utrymme för en ökad kapacitet för kollektivtrafiken, främst den spårbundna. Nya Slussen har kvalitéer, främst de smalare körbanorna mellan Gamla Stan och Södermalmstorg och den öppnare utformningen av själva slussområdet (nuv. Karl Johans torg). De övriga förslagen (parkalternativet och utvecklingsförslaget) är inte realistiska alternativ. Slussen är en stadsmiljö vid vatten, inte ett grönområde. Det utesluter inte rabatter/gräsytor och träd på vissa delar.

**E. F. - Nya Slussen**

Förordar parkalternativet av "Nya slussen". Slussen är en unik plats i Stockholm. Här möts Riddarfjärden och Saltsjön, en plats av stora vyer, luft, öppenhet, vatten, Gamla Stan och Söders höjder och branter. Bygg inte nya byggnader som skymmer detta panorama och fyller igen denna öppenhet. Det är viktigt att kunna se söders branter åt båda hållen. Det skulle vara utmärkt med en park, en grön oas med caféer och restauranger gärna inbyggda i konstruktionen. Tas skymmande byggnader bort i de övriga förslagen kan även de fungera. Ett problem med "Nya Slussen" är den västra gång- och cykelförbindelsen som kan ställa till med problem och stockningar när det är mycket slussande. Därför föreslås en smäcker gångbro, som går från Munkbron, med ungefär samma sträckning som västra rampen har idag. "Nybyggt bevarande" är fänigt nostalgiskt.

***G. F. - Nya Slussen***

Fin utsikt över Saltsjön och innerstadens kvarter när man anländer till Slussen från Katarinavägen, Götgatan eller Hornsgatan. En fin upplevelse, en rymd som kommer att försvinna i både förslagen. Ett helt kvarter på Södermalmstorg ter sig inte lockande, men kanske en mindre, basarliknande byggnad mot norr. Bebyggelsen framför det gamla konsumhuset blir för dominerande. Gatan mellan de båda huskropparna måste breddas så att utsikten tydligare exponeras från Katarinavägen eller att man avstår från den yttre byggnaden. Det är värdefullt om den småskaliga bebyggelsen ovanför nuvarande tunnelbanebyggnad inte skymms. Efterlyser en gång- och cykelbana parallellt med tunnelbanebron. Det vore en smidig genväg med ett nytt perspektiv, troligen en förhållandevis hovsam investering.

***E. G. - Nya Slussen***

"Nya Slussen", betyder en öppnare planlösning. Kombineras denna plan med delar av tilläggsalternativen kan Slussen bli en både grön och öppen miljö. De byggnader som placerats framför/norr om Södermalmstorg skulle stänga av den fria utsikten mot Riddarfjärden - en omistlig ingrediens i Slussområdet attraktionskraft. Det borde kunna vara acceptabelt att finansiera denna del med skattemedel för att få behålla den fria utsikten över Riddarfjärden (kunde man sedan gräva ner Centralbron så ... ) Låg byggnation framför KF-huset önskas.

***N. H., 10 namnunderskrifter***

Bevara alla små ytor av natur som finns kvar, och se till att det blir fler grönytor. Växtlighet är nyttigt och nödvändigt för syrets skull.

***L. H. - Nya Slussen***

"Nya Slussen" bör genomföras, med större fria vattenytor och bättre strandkontakt för gående. Parkförslaget är klart intressant. Utvecklingsförslaget ger ett artificiellt intryck och sämre vattenkontakt. Viktigt att rätthålet för Saltsjöbanan/Nacka-Värmdöbussarna får en mer människovärdig utformning. Tvåplanslösningen för bussterminalen är något att se fram emot. Placera i Stadsmuseet en fin modell av nuvarande Slussen och en simulator av trafikkarusellen där klöverbladsnostalgiker kan få sitt lystmäte.'

***G. J.***

Stockholm - Nordens Venedig borde få sin egen Markusplats. Ett nytt bilfritt torg med kontakt med både Mälaren och Saltsjön går att skapa oavsett om Slussen ska byggas om enligt nuvarande modell eller enligt någon annan lösning. Trafiken skulle kunna sänkas och överdäckas. Med den utformning som finns idag är det enkelt att se möjligheterna till att skapa en bilfri förbindelse mellan Ryssgårdstorget och Södermalmstorg då trafiken redan under befintliga förhållanden till stora delar förs fram under torgets nuvarande nivå. Nuvarande passagehöjder sträcker sig från 2,4 meter till 4,2 meter. En lämplig passagehöjd under överdäckningen kunde vara cirka 3 meter vilket inte skulle innebära några större sänkningar av trafiklederna. Stockholm kunde få en ny turistattraktion. Det nya Slusstorget skulle kunna ha ett antal restauranger med mat från Sveriges olika delar - tillsammans med en multikulturell matkultur.

***J. K.. - Nya Slussen***

En förnyelse är nödvändig och behöver inte behålla den gamla karaktären men trenderna med stora köpcentra och betongbroar är inte de bästa. Behovet av ett nytt stort köpcenter på Söder borde klarläggas, ett hot mot Söders karaktär med små affärer i gatubilden. Undvik alltför många och höga broar, en bro räcker med vanliga trevägskorsningar. Utblicksmöjligheterna mellan Saltsjön och Mä-

laren bör förbättras. Det är bra med stor vattenspegel. Fasaderna mot Södermalmstorg bör inte byggas igen. Inte stora nya hus. Tunnelbanan eller Centralbron bör grävas ned.

***K. K. – Nya Slussen***

Såg Gustav V:s invigning av Slussen. Redan 1930 insågs svårigheterna med biltrafiken kommande från Nacka, Värmdö och Tyresö. De tänkbara trafikflödena, som de fyra olika förslagen kan hantera, måste räknas fram och därefter väljs det förslag som kan hantera de största trafikflödena. Givetvis måste också en Österbro börja planeras.

***M. L. - Nybyggt bevarande***

Har läst arkitektur och konstvetenskap så bevarandeförslaget är det som kommer på fråga.

***I. L.***

Slussen ger trygghet och stabilitet mentalt. Det ska synas att det finns en sluss. Strömbron bör rivas och lämna plats för vattenflöde från Mälaren – det är klimatanpassningstänkande.

***E. L. - Nya Slussen***

Slipper "farliga svängen" in och ut från Hornsgatan, ingen privatbilism på torget (förutsatt att trafiken till Nacka och ut mot Hornsgatan går under torget) och förslaget är väl anpassat till en framtida vattenhöjning. Huset på torget kan ges en sexkantig form vilket harmonierar bra med såväl KF-husets modernism som torgets mer runda former. En höjning av tåget mellan Slussen och Henriksdal till torgets nivå är en bra ide.

***J. L. – Nya Slussen***

Gamla Slussen ska ersättas av en riktig plats, med en stor fontän, och inte av 2000-talets kommersiella förbannelse: Gallerian. Slussen ska förhoppningsvis lyckas stå där i 40-50 år, beroende på hur snabbt klimatförändringarna skänker oss undergången.

***S-O. L. - Nybyggt bevarande***

I "Nya Slussen" försämras framkomligheten radikalt. För infartstrafiken från väster och öster har konstruerats en ljusreglerad underjordisk T-korsning där sex trafikriktningar skall samsas och turordnas. "Nya Slussen" förutsätter att Österleden byggs så att den kan ta hand om den trafik som Centralbron och Slussen inte kommer att kunna svälja. Österledsfrågan måste upp på bordet igen innan Slussens framtid beslutas. En bättre lösning är bevarandeförslaget som med nya och estetiskt mer tilltalande lösningar bevarar Slussens kulturhistoriska värden och Slussens funktion som en effektiv trafikmaskin men med bättre och trivsammare utrymme för gående och cyklister. Slussplan befrias helt från biltrafik varigenom Gamla Stans front och Slussen kan knytas samman kring Carl-Johanstatyn med gångstråk, planteringar och serveringar. Vidare behålls Katarinavägens Munkbroramp, vilket medför problemfria trafikströmmar till och från Munkbron och Vasabron och Söder. Slussen idag fungerar. Det måste även dess efterföljare göra. Funktionen måste ändå till slut vara avgörande.

***L. L.***

Debaser Slussen får inte läggas ned vid ombyggnaden av Slussen. Det finns inget viktigare eller vitalare nav för samtidskultur i Stockholm. Och dessutom

på ett perfekt ställe, eftersom varken besökare eller ljudvolym kan störa omgivningen särskilt mycket.

***K. L. – Nya Slussen***

Slussen är illaluktande, full av prång och så otrevlig. Förslaget till nybyggnad öppnar upp och gör området till en trevligare mötesplats.

***H. M. - Nya Slussen***

Nybyggnadsförslaget är bra, men tilläggsplatser/omstigningsplatser för båttrafik saknas. Dessa ska vara vind- och regnskyddade.

***G. M., B. OH J., J. S. - återuppförande***

”Återuppför Slussen i dess yttre synliga gestalt, förbättra och komplettera dess inre funktioner. Bevara det världsunika monument över svenska modernismen som Slussen, KF-huset och Katarinahissen tillsammans utgör.” Slussen är en levande del av stadslandskapet och ett internationellt erkänt mästerverk och viktigt för Stockholms identitet. Det svåra förfallet påverkar inställningen till den. I debatten tillåts, utan eftertanke, skador och smuts skymma blicken för de genuina kvaliteterna. Att Slussens skador är så svåra att dess existens är hotad är en stor olycka. Det finns skäl att betänka den förlust som ett utplånande skulle innebära.

***B. O. - Nya Slussen***

Parkalternativet är mycket tilltalande. I "Nybyggt bevarande" tas stora ytor upp för bil- och busstrafik på bekostnad av ytor för gång- och cykeltrafik och annat trevligt som uteserveringar, torghandel, planteringar etc.

***L. R.***

En skulptur, Status quo, kan placeras i anslutning till det trafikförslag staden finner lämpligt.

***H. R. – Nya Slussen***

De arkitektförslag som visats har alltför mycket betongkänsla (Sergelstorg, flygplats), och nu placerat emellan Riddarfjärden och Saltsjön. Bygg för människor. Flytta själva slussdelen ca 50 meter mot Södermalmstorg. Ha en sammanhängande kajlinje; Söder Mälarstrand/Stadsgården som Aker Brygge i Oslo. Lägg all trafik i tunnlar under vattnet, då kan området göras om till park och övergången mellan Södermalm och Gamla Stan kan bli en galleria i glas med en gångbro utanför. Både Riddarfjärdssidan och Saltsjösidan kan få sommarbåtshamnar. Utlys en internationell arkitekttävling.

***U-B. S. - Nybyggt bevarande***

"Nya Slussen" förändrar Slussens karaktär. Varför skall Slussen förändras till någon själlös, allmängiltig kopia av liknande platser annorstädes i världen?

***S. S. – trafiklösning först***

En helhetslösning för trafiken måste till. Biltrafiktrafikströmmarna genom slussen ska vara avsevärt mindre i framtiden. Grunden ska vara - ingen eller mycket liten genomfartstrafik för bilar genom Gamla Stan - en förlängning av tunnelbanan från Kungsträdgården till Värmdö - spårtrafik tillhör framtiden - Östra länken ska prioriteras - inget resecentrum vid Slussen - värmdötrafiken fångas upp vid lämplig T-bana österut på samma sätt som Gullmarsplan för sydöst.

**G. S.**

Föreslår att sammanföra Slussens och Gamla stans tunnelbanestationer till en station placerad parallellt med Centralbron. Nuvarande T-banebro skulle kunna användas till; gående, gångband, cyklar, små kiosker, rivas eller kallbad. T-banestationen byggs i en lätt metallkonstruktion med mycket ljus och luft. Södermalmstorg kan då sänkas till den ursprungliga topografin med vattenkontakt mot Karl Johanslussen. Skapa effektiva gångvägar (rullband?). Det är endast ca 200 m mellan nuvarande Slussen och Gamla Stan, ca 600 m mellan Medborgarplatsen och Slussen. Behövs det mer bil/busstrafikkapacitet, bygg en tunnel under Riddarfjärden mellan Ringvägen och Kungsholmstorg, och/eller Österleden.

**K. S. - panoramat**

Vill värna det vidsträckta panorama över staden som Slussen erbjuder. Från terrassen uppe vid Klevgränd ges en fantastisk överblick över Riddarholmen, Gamla Stan och övriga staden. Perspektiv saknas som redovisar hur ny bebyggelse på Södermalmstorg påverkar utblicken från Klevgränd eller annan närlägen punkt uppe på Söder. Vid fortsatt arbete, med hänsyn till det unika öppna landskaps-/stadsrummet och de utblickar det för med sig, bör noggrant avvägas hur bebyggelsestillägg på Södermalmstorg ska utformas.

**B. S. – Nya Slussen**

”Det ändamålsenliga är det sköna” är funktionalismens ordspråk. Att bygga upp det gamla Slussen igen går emot funktionalismens idé. Staden är inget museum, de museala krafterna är för starka.

**L. S.**

Rädda Slussens utsikt! Utblickar är viktigare än nya byggnader! Platsens öppenhet och dynamik har alltid fascinerat.

**G. T.**

Anser att det är synd och beklagligt att missriktad sparsamhet hindrat möjligheten att förlägga T-banan i tunnel mellan Södermalm och T-Centralen. Avseende programfrågorna så skulle bevarandeförslaget vara ett bättre förslag utan klöverblad. Nybyggnadsförslaget ger bättre utvecklingsmöjligheter, men är inte helt övertygande. Parkalternativet är orimligt och Utvecklingsförslaget ser ut att vara en orgie i ramper. Nuvarande trafik-, kaj-, gång- och torgytor på södermalmsidan bör reduceras och få en mer stringent rumslig form genom avgränsande byggnader. Ny bebyggelse norr om Södermalmstorg och Katarinahissen kan bidra till att göra ankomsten till Söder mer välkomnande. Skalan är viktig och alla torg och platser behöver inte vara stora. Det viktiga är att stadsdelarna länkas samman. Sjötrafiken genom slussen och utsläppen av Mälärvatten bör synliggöras.

**J. T. – Nya Slussen**

Slussen är omodern. Trafiklösningen är baserad på bilars rätt till väg, i dag bygger vi efter människors rätt till väg. Idag förbinds Slussen och Gamla Stan med två breda vägar, det räcka med en. Karl Johan Slussen bör lyftas fram. Generösa trappor är en klassisk mötes- och rekreationsplats.

**E. T. - Nya Slussen**

Nybyggnadsförslaget ger större handlingsfrihet att uppföra intressanta byggnader. Det unika med Slussen är en kombination av utsikt och rymd. Utsikten österut är magnifik. Utsikten västerut har förfulats av broarna. Det är mera folkliv som Slussen behöver. Till principförslaget bör skapas en museiholme av inter-

nationell toppklass. Ett Vikingamuseum eller ett Nobelmuseum får stark dragningskraft. Läget är bra för de endagsturistande internationella kryssningsresenärerna. Museiholmen med två eleganta broar åt ömse håll gör att det skapas en ensemble av hela området. Cirkulation är poängen med förs--laget. Principförslagen planerar för affärslokaler och uppvisar inga parkeringsplatser. De ordinarie omstigningsresenärerna är för få för att företagen skall vara intresserade av att satsa på Slussen. Klöverbladet från 1930-talet ställs ut som modell i en glasbur på Kornhamnstorg.

### ***T. – Nybyggt bevarande***

En optimal lösning på Slussen-frågan utifrån ett kulturhistoriskt och estetiskt perspektiv vore att stilmässigt koppla samman de två stadsdelarna igen men samtidigt accentuera arkipelagen genom att vidga vattenytorna mellan öarna. I den animerade debatten om Tredje spåret var det en ståndpunkt som gick segrande ur striden. Bevarandeförslaget förordas eftersom det kommer att ha minst påverkan på stadsbilden genom att det skapas mindre utrymme för nya lådor. Trafikapparaten med sin snillrika och omständliga funktion har sitt värde ur ett estetiskt perspektiv. Nybyggt bevarande ska tolkas bokstavligen. Den nuvarande trafikkarusellen rivs på grund av sitt dåliga skick och en ny uppförs i dess ställe.

### ***C. T. - Nya Slussen***

Större infrastrukturprojekt är kostsamma och livslängden räknas i decennier, i århundraden och i vissa fall t.o.m. i årtusenden. Långsiktighet måste vara ett honnörsord vid planeringen. Nu förändras själva förutsättningarna i en allt snabbare takt. Slussen som färdigställdes för drygt 70 år sedan är inte bara tekniskt förbrukad, den löser dessutom fel problem. Dagens trafik är omkring hälften så stor som slusskarusellens kapacitet. Trafikprognoserna måste betraktas med den yttersta skepsis. I stället för en ökande biltrafik kommer alltmer av resandet att ske kollektivt. En turtät kollektivtrafik - även på vattnet - måste ersätta vägutbyggnader. Detta måste vara en av ledstjärnorna vid omdaning av Slussen. Förbättringar av cykelbanenätet har lett till en betydligt ökad cykeltrafik. Även fotgängarnas situation kan förbättras. Bland ungdomen tycks en attitydförändring vara på gång: att ta körkort har inte längre samma lockelse. Även med körkort kan bilpool eller hyrbil framstå som mer attraktiva lösningar än en egen bil. Att bygga bort de fria vyerna mot Gamla stan och Djurgården framstår som obetänksamt och opåkallat. Om blåsten ska stoppas finns billigare och mer tilltalande lösningar. Transporter på vattnet ökar vilket medför behov av hög kapacitet hos den nya slussanläggningen och ett rikt utbud av platser för tillfällig angöring och mer permanent förtöjning. Konflikter mellan båt- och cykelpassager måste undanröjas. Utlys en internationell tävling!

### ***AM W. - Nya Slussen***

Bygg ett spännande hus på östersjösidan. Det kommer att synas från stora delar av Stockholm. Bygg inte det stora huset mitt på torget, ge istället söderborna en stadspark. Norrslutningen kan bli en amfiteater. Våga ta chansen!

### ***A. W-O.***

Infrastrukturfrågorna är för lite diskuterade. Privatbilismen måste minskas. Hur ska kollektivtrafiken se ut? Slussombyggnaden riskerar att låsa oss för lång tid framåt. Att gräva ner T-banan måste tas upp till prövning, dels för att bli av med den sneda T-banebron, dels för att näset, alt. broarna, kan hållas låga, dels för att stora delar av anläggningen kan sänkas till förmån för bekvämare gång- och cykelleder. Slussens roll som knutpunkt är viktigast. Slussen är en mötesplats. Den skissade stadsparken hör absolut inte hemma här, varken med hän-

syn till stadsbild eller till funktion. Restauranger, caféer och butiker bör ingå, men inte en butiksgalleria. Lokaler för kulturella ändamål kan finnas; dock inte stora sådana byggnader. Utblickarna mot de stora vattnen Strömmen och Ridarfjärden måste betonas. Bygg inte framför KF-huset. Det fantastiska funkis-tillägget till det gamla kvarteret kommer till sin rätt endast om huset syns i hela sin höjd.

### ***B. Ö-S.***

”En helt egen plats, en helt egen skulptural form, ett helt eget väsen som i tyngd och identitet balanserar likvärdigt med sina grannar: Söderhöjderna och Gamla Stan. Alla dessa tre är jämbördiga storheter i skönhet, värde och betydelse.”

## **6. Övriga intresseföreningar m.fl.**

### ***Dansteatern – Nybyggt bevarande***

Gör en rekonstruktion av den geniala klöverbladstormen med nödvändiga tekniska och miljöorienterade nya möjligheter och nya krav. Bannlys all nybyggnation på Slussplan. Vidden och utblickarna är oersättliga. Kan aldrig byggas fram. Bör inte byggas bort. Bussterminalen ska ges en enplanslösning. Gör Slussplan till en historisk stadspark i dialog med Gamla Stan. Skapa ett Medeltidstorg i anslutning till Stadsmuseets norra flygel, ett småskaligt anlagt torg med låg växtlighet kring sten- och gjutjärnsföremål. Låt Stadsmuseet och Medeltidsmuseet kommunicera sina skatter i det offentliga rummet, som ett intimt mötesrum mellan nu och då.

### ***Föreningen Samverkan för Slussens Utveckling – Nya Slussen***

Nya Slussen, en helhet med sammanhållande ytor, ger större handlingsfrihet och kan lättare anpassas till den marknadssituation som råder när Slussen står färdigt och kommer att ha en bättre attraktionskraft för kunder, besökare och turister. Det är bra om det finns scenrum, både inom och utomhus, för större evenemang som konserter och utställningar. En optimal trygghet och säkerhet måste uppnås. Man ska som besökare inte behöva vara rädd för att vistas i Slussen. Hårdgjorda ytor skall vara lätta att sköta/städa så att god kvalitet upprätthålls och ett gott intryck uppnås. Väderskyddade platser och gångstråk står högt på önskelistan. Det är viktigt att service och handel under rivning och byggtid säkerställs och att marknadsplatsen Slussen inte går förlorad under byggtiden.

### ***Föreningen Södermalm***

Det är för tidigt att ta ställning till förslagen. Föreningen motsätter sig varje bebyggelse på Södermalmstorg. Här ska stenstaden möta den fria rymden vid Söderström. Trädplantering känns främmande på denna plats. En utökad "Sjöbergspan" med mer grönska skulle dock bli attraktiv (särskilt sedan tunnelbanan flyttats under vattnet). Den större parken får inte förenas med utfyllnad i Mälaren. Stockholms vattenytor har minskats för mycket redan. Förslagen till ny bussterminal är alla stora förbättringar. En ljus avgångshall med sjöutsikt gör tvåplansalternativet bäst. Viktigt är också bekvämt gångväg till och från båtarnas tilläggsplatser. Varje utformning av broar och leder vid Slussen bör underlätta spårvägslinjer.

### ***Gamla Stans socialdemokratiska förening – Ny syn på Slussen***

Konflikten mellan landtrafiken och sjötrafiken fanns redan för 1000 år sedan. Utred att gräva ner tunnelbanan mellan Medborgarplatsen/Mariatorget och T-centralen och ersätt stationerna Slussen och Gamla Stan med en ny station i höjd med Kornhamnstorg. Förläng tunnelbanan från Kungsträdgården till



Nacka. Minska vägtrafikytorna. Ompröva en stor bussterminal. Stäng av Skeppsbron för genomfartstrafik och i förlängningen Strömbron för biltrafik. På sikt bör genomfartstrafiken även på Munkbron ifrågasättas. Utforma området som en museipark med temat Stockholms utveckling av sjö- och landförbindelser och handel. Dessutom kan här placeras konsertlokaler, bibliotek, caféer och restauranger, gästhamn och ev. bad. Komplettera promenadstråket Drottninggatan - Gamla Stan - Götgatan.

### ***Gamla Stan Sällskapet, GSS, Mäster Olofsgården, – ”Ny syn på Slussen”***

GSS stöder det alternativa förslaget "Ny syn på Slussen" som presenterades hösten 2006. "Ny syn på Slussen" innebär en förbättrad miljö runt Söderström och att Riddarholmskanalen återställs. Förslagen "Nya Slussen" eller "Nybyggt bevarande" förutsätter omfattande pålning. Tunnelbanan måste fungera hela tiden. Nya spår måste läggas någonstans, troligen i ett västligt läge. De avsevärda fördyringarna ska läggas till kostnaden. Tjänstemännen har avfärdat alternativ till de två officiella förslagen p.g.a. dryga extra kostnader. En tunnelbanetunnel skulle kosta 4 miljarder kronor. Beräkningarna är i stort korrekta men de bortser från den merkostnad för att renovera tunnelbanan i framtiden som kommer att uppstå. Inte heller beaktas det samhällsekonomiska plusvärdet av att friställa Riddarholmskanalen.

### ***Kanotklubben Strömstararna***

Ett attraktivt båt- och kajakliv i anknytning till en parkanläggning skulle förgylla storstadens folkliv. En bottenformation som skapar intressant vattenföring öppnar upp för fler verksamheter än forspaddling och brädsurfing. Arbeta pågår för ett projekt i dialog med Stockholms stad att utveckla en s.k. stående våg vid Norrbro.

### ***Knutpunkt Slussen – eget förslag***

Ett nytt vattenlås byggs i Mälaren uppströms T-banan från Söder till Riddarholmen med möjlighet att öka utloppsarean och därigenom minska risken för översvämning och minska strömningshastigheterna på utloppsvattnet. Med ett tak över bullret blir hela området tystare. Enkelriktad trafiken över Skeppsbron med flöden från Hornsgatan, Söder Mälarstrand och Stadsgården och begränsa hastigheten till 30 km/h. Munkbroleden grävs ner och trafiken leds enkelriktad i tunnel i samma sträckning som nuvarande led. Trafiken fördelas sedan ut på Södermälarstrand, Södertunneln, och Stadsgården. Stadsgården och Södermälarstrand byggs ut med körfält i två våningar. Planera för framtida färdstätt, expresskyttel, sjöbussar, sjötaxi, spårvagnar och luftgondoler. Förslaget är framtaget i samråd med över 200 personer med olika geografisk uppväxt, etniska tillhörigheter och livserfarenheter. Förslaget ska ses som ett smörgåsbord av möjligheter. Utgångspunkten har varit funktionen. Gestaltningen skall klä in en väl fungerande infrastruktur. PIFF-analysen (Populärindex Förändringsfaktor) har varit hjälp i att förstå individens egenintressen och, i ett större perspektiv, möjliggöra ett objektiva förankrat förslag. En grund är också Skogsmulles tankar ”endast i verkligheten kan man med alla sina sinnen förstå naturens sammanhang”. Infrastruktur och gestaltning är tillsammans stadsbyggnad. Ju mer positiv stimulans ju trivsammare upplevs platsen. Hög tillgänglighet är viktigt. Hög "trivsselfaktor" betyder att många människor har trivsamt ihop. Förslaget erbjuder ytor som kan disponeras för kulturella ändamål.

[www.knutpinktenslussen.se](http://www.knutpinktenslussen.se)

### ***Kungliga Akademien för de fria konsterna***

Inget av förslagen väckte någon entusiasm i Akademien. Ärendet har inte givits tillräcklig politisk dignitet av stadens ledare. Nu får staden ytterligare en köp-

galleria placerad vid sin viktigaste och mest spektakulära knutpunkt. Samtidigt söker beslutsfattarna goda lägen för så viktiga institutioner som Stadsbibliotek, Opera och Nobelmuseum. Omdaning av Slussen måste ges mer tid som tar hänsyn till hela den komplexitet som finns i de förändringar av Stockholm som kommer att ske inom en överblickbar framtid. Bevarandeförslaget ansågs vara det skonsammaste för staden i brist på mer framsynta och nydanande projekt. Ett återskapande får också stöd av dem som önskar se den gamla Slussen bevarad till eftervärlden. Det finns en stark oro att frågan inte fått den genomlysning och den politiska uppmärksamhet den förtjänar. Akademien förordar att ansvariga beslutsfattare inte låser sig vid något av de befintliga förslagen utan låter arbetet med att finna en form för Slussen fortsätta, ett arbete under vilket större hänsyn tas till både den gjorda kulturmiljöanalysen och till de övriga förändringar centrala Stockholm står inför.

### ***Nacka Miljövårdsråd - Nya Slussen***

Det är viktigt att kollektivtrafikresenärernas behov kommer i första rummet. Slussen har varit och kommer att förbli i första hand en omstigningsstation för kollektivtrafiken. Nackas och Värmdös befolkning växer "explosionsartat" och kan inom en mansålder vara fördubblad. Slussen kommer att ha en central roll vad gäller kollektivtrafiken under överskådlig tid. En mer återhållsam version av "Nya slussen" och med tvärbane/Saltsjöbanespårvagnen passerande över slussenområdet upp till förslagsvis, Norrmalmstorg skulle kunna bli en både estetisk godtagbar och funktionell lösning.

### ***ResenärsForum – Nya Slussen***

Nya Slussen måste planeras för genomgående spårvägstrafik med bra hållplatslägen och omfatta stomlinjerna, tvärspårvägen och spårvägen från Nacka och Saltsjöbaden. Lås inte fast förutsättningarna i nuvarande trafikstruktur. Spårvägsreservat för högklassig spårvägstrafik med hög kapacitet krävs. Samlade hållplatslägen ger resenärerna god orienterbarhet. God kontakt från Djurgårdsfärjan och skärgårdsbåtarna vid Ränthästartrappan till T-banan är viktig. Buss-terminalen kan bli tillfällig och kan elimineras när tunnelbana byggs till Nacka eller när genomgående spårvägslinjer inrättats. Inga nya hus på Södermalms-torg. Den viktigaste estetiska frågan gäller utblicken och utsikten för medborgarna, stockholmarnas stolthet.

### ***Samfundet S:t Erik – Nybyggt bevarande***

Bevarandeförslaget bärande idé strider inte mot platsens grundkaraktär. Det är av betydelse för samhället att befintliga värden som resurs för en god och långsiktigt hållbar livsmiljö tas till vara. Att inte ta vara på möjligheten för människor att förstå förutsättningarna för Stockholm i en så central punkt som Slussen vore därför fel. Samfundet är emot idén med en större shoppinggalleria på Slussen. Själva tanken att det är vallfärd till en shoppinggalleria som skall göra en av Stockholms mest spektakulära och centrala platser levande är ovärdigt. Det är anmärkningsvärt att frågan om framtida möjligheter att ersätta tunnelbanebron med en tunnel inte aktualiserats i programmet.

### ***STF Stockholmskrets - Nya Slussen***

"Nya Slussen" kan utgöra en stomme, om delar ur andra förslaget arbetas in. Nya huskroppar vid eller på Slussen måste tas bort ur slutligt alternativ. Viktigt är -att vattenytorna i Mälaren och Saltsjön syns, likaså att båtslussen syns och att öriga utlopp inte göms undan - att låta nya anläggningen följa gamla strand- och kajsträckningar - att större öppna ytor finns framför tunnelbaneingången, stadsmuseet, och vid utsiktspunkterna mot Riddarfjärden, Gamla Stan och saltsjön - att den nya anläggningen inte blir alltför modernistisk - att breda gång-

och cykelstråk planeras längs kajer och över broarna - att Karl XIV Johan statyn får stå kvar i samma läge - att trafikaneläggningen inte för med sig ökad biltrafik eller lockar till högre hastigheter. - att Stadsgårdsleden dras söder om nuvarande sträckning, för att få bättre luft och bullermiljö och större fria ytor längs kajer och gångbanor - att trafiken tillsvidare sprids på både Skeppsbron och Munkbroleden och att buss- och spår/järnvägstation placeras under Slussen så att inte områdets yttre förstörs.

### ***Svenska Naturskyddsföreningens Stockholmskrets - Minikraftverk***

Beträffande miljödom för vattenverksamhet finns idén om att bygga ett minikraftverk som utnyttjar nivåskillnaden mellan Mälaren och Saltsjön. För 11 år sedan utreddes ett förslag att bygga ett minikraftverk i Stallkanalen. Idén fullföljdes aldrig. Att utnyttja en av de fyra nya avtappningskanalerna i slussenområdet för minikraftverket ger helt nya förutsättningar: Minikraftverket behöver inte belastas av några direkta kostnader för spont, dammbyggnad och bottenplatta. Dessutom är energikostnaden idag relativt sett mycket högre än för 11 år sedan.

### ***Södermalmsparkernas Vänner - Nybyggt bevarande***

Bevarandeförslaget är flexibelt och har förutsättningar att kombinera framtida spårbunden trafik med annan trafik. Det har cykel-, gång- och handikappvänliga förbindelser både från Skeppsbron och från Kornhamnstorg. Slussplan befrias från biltrafik. Det öppna torget framhäver 1600-talsbebyggelsen. Utsikten över Gamla Stan och Saltsjöns inlopp bevaras förutsatt att det föreslagna huset inte byggs och "Utsiktscaféet" sänks och flyttas till Kolingsborgs plats. Miljömålen att minska koldioxidutsläpp och luftföroreningar från trafiken måste prioriteras. Slussenområdet är av kulturhistoriskt riksintresse, både byggnader och trafikapparat. Kulturvärdena och utsikten måste framhävas - ej byggas för.

***Tillägg till ovanstående – Nya Slussen*** Om nybyggnadsförslaget väljs så bör bussterminalen byggas i ett plan utan höga byggnader ovanpå. Bättre förbindelse för gående, handikappade och cyklister mellan Södermalmstorg och Kornhamnstorg bör skapas. Enkelriktade cykelbanor och omgestaltning av Södermalmstorg utan skymmande byggnader. Underbyggnad av torget med lokaler för ändamål som saknas i området, t ex ungdomsverksamhet.

## **7. Remissinstanser**

### ***Exploateringsnämnden, 2007-10-11, Nya Slussen***

Beslutade enligt kontorets förslag. Reservationer lämnades från (s) och (mp). *Exploateringskontoret:* Nybyggnadsalternativet ger större frihet vad gäller utformningen av trafiklösningen och bebyggelsen. Trafikrörelserna blir också överskådligare och gång- och cykelvägarna säkrare. En tvåplanslösning av bussterminalen ger en bättre resande- och kajmiljö. Det finns med nybyggnadsalternativet också större möjligheter att skapa ett levande stadsliv med handel och kultur på de nya mötesplatser som skapas. Ett nybyggnadsförslag är också ekonomisk fördelaktigare. En vidare studie bör göras av hur mycket bebyggelse som platsen tål. En ny bebyggelse skulle kunna skapa vindskyddade miljöer i form av platser och torg och tillföra kvaliteter i form av folkliv med aktiviteter och goda rumsbildningar med utblickar. En ökad bebyggelse bidrar starkt till projektets ekonomi. Den externa finansieringen av delar av projektet är kvar att lösa.

### ***Fortum Värme AB***

Det finns viktiga distributionsledningar för fjärrvärme och stadsgas inom planområdet i Slussen och i vattnet kring Slussen. Dessa ledningar måste finnas

kvar även i framtiden och kan inte vara ur drift. Nya ledningslägen får tas fram i samråd under de kommande projekteringsdiskussionerna.

### ***Fortum Distribution AB***

Berörda elnätstationer och elnät måste kunna vara i drift under hela ombyggnadstiden.

### ***Hyresgästföreningen Södermalm - Nybyggt bevarande***

Bevarandeförslaget tar bättre upp den ursprungligt originella trafiklösningen. Det andra förslaget stöter ifrån med sina trappavsatser snarare än bjuder in.

### ***Kulturnämnden 2007-10-02, – Nybyggt bevarande***

Reservationer lämnades från (v) och (mp).

Nämnden beslöt att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande utan eget ställningstagande och därutöver anföra: Precis som förvaltningen konstaterar i sitt tjänsteutlåtande, kommer den gamla Slussen att rivas, för att sedan byggas upp, antingen i ett helt nytt utförande, eller som ett bevarande i enlighet med den gamla Slussen. Den befintliga slussenkonstruktionen kommer dock inte att finnas kvar. Den nybyggda Slussen ska klara av att fungera som en trafiklösning för alla transportslag nu och i framtiden. Den nya Slussen ska utformas för att klara den nödvändiga avbördningen av Mälaren i framtiden. Den nya Slussen ska också utvecklas till att bli en trevlig och trygg miljö att vistas i. Den nya Slussen ska knyta ihop, och vara länken mellan, Södermalm och Gamla Stan. Den ska inte utgöra en barriär. Den nya Slussen ska även återknyta till platsens kulturhistoriska värden från skilda epoker. Saltsjön och Mälarens möte var en gång grunden för Stockholms uppkomst och detta måste tas i åtanke i det fortsatta arbetet.

*Kulturförvaltningen:* Bevarandeförslaget tar på ett bättre sätt hänsyn till den befintliga anläggningens mycket stora kulturhistoriska värden. Förslaget bör omstuderas när det gäller ny bebyggelse på Blå Bodarna och Södermalmstorg. Vid fortsatt projektering ska eftersträvas grundläggningsmetoder som är skonsamma för kulturlagens bevarande. Möjligheten bör utredas att i den nya Slussen anordna lokaler för ett urbant centrum. Här skulle stadens förvaltningar med flera samverka och använda lokalerna tillsammans med stadsmuseet. Här skulle nutid möta dåtid i utställningar, konferenser, föreläsningar och programverksamhet. För stockholmare och turister skulle centrumet kunna bli ett självklart besöksmål i staden.

### ***Miljö- och hälsoskyddsnämnden, 2007-10-23, Nya Slussen***

Reservationer lämnades från (mp), (s) och (v). Nämnden beslöt tillstyrka planläggning enligt alternativ Nya Slussen, att i det fortsatta arbetet uppmärksamma att luftkvaliteten i den nya bussterminalen minst bör motsvara vad som gäller för miljö kvalitetsnormen utomhus och att förslaget att anordna park väster om tunnelbanespåren vid Sjöbergs plan bör utgå med hänsyn till att miljö kvalitetsnormen för partiklar överskrids.

### ***Nacka kommun – trafikfunktionen viktigast***

Trafikfunktionen är viktigast för Slussen. Tillgängligheten för bussar, byte för kollektivtrafikanter och framkomlighet för Nacka/Värmdös trafik är mycket viktig. Intill dess Österleden är öppnad för trafik är Stadsgården och Slussen förbindelsen över Saltsjö-Mälarsnittet. Ostsektorns befolkningsökning är en av de största i landet och det är märkligt att de nya förslagen bygger på trafikmängderna år 2001. Bussterminalen måste hålla för tillväxt tills dess en tunnelbana till Nacka står färdig. Genomförandet av nya Slussen måste samplaneras med övriga projekt som helt eller delvis genomförs samtidigt, t ex Danvikslö-

sen, ombyggnad av Saltsjöbanan/tvärbanan och förhoppningsvis både tunnelbana och Östlig förbindelse.

### ***Regionplane- och trafiknämnden, 2007-10-17, - Nya Slussen***

Beslutade enligt kontorets förslag. *Regionplane- och trafikkontoret*: Det är viktigt att tänka på balansen mellan tillkommande kommersiella lokaler och Slussens fortsatta funktion som kollektivtrafikknutpunkt. Nybyggnadsalternativet ger större handlingsfrihet inför framtida förändringar och har de största fördelarna ur stadsmiljösynpunkt. Det innebär också en tyngdpunktsförskjutning från trafikplats till vistelseplats.

### ***Rådet till skydd för Stockholms skönhet***

Topografin med den dramatiska förkastningsbranten och näset mellan Södermalm och Gamla Stan utgör grunden liksom rörelsemönstren som uppstår i skärningarna mellan de öst-västliga och nord-sydliga förbindelserna. Rådet vill peka på några grundläggande kvaliteter som är väsentliga för användningen och upplevelsen.

– Platsen bör byggas som en struktur i flera skikt i olika nivåer bestående av skivor och flak. Den nya Slussen bör inte trafikzoneras, utan möjliggöra mängder av rörelsevägar framförallt för fotgängare. De nivåskillnader som dagens trafikapparat erbjuder är en oöverträffad trafiklösning för såväl fotgängare som bilister. (Nybyggt bevarande)

– Platsen bör få en utformning som tar fasta på axialiteten i såväl den nuvarande som tidigare anläggningar på platsen, vilket innebär en lösning med två jämbördiga broar. Tvåbrolösningen torde också ge bättre strukturella förutsättningar och större handlingsfrihet för eventuellt tillkommande bebyggelse.

Sammanlänkningsen med Gamla Stan är viktig. (Nybyggt bevarande)

– Frågan om eventuellt tillkommande bebyggelse måste hanteras med försiktighet och omsorg. Utblickar och fria vyer bör prioriteras framför nya hus. Stadsmuseets nuvarande byggnad och KF-husen måste alltjämt ha framträdande roller. Rådet anser att det måste vara plansamrådets uppgift att ta fram en tydligare struktur och gestaltning för de byggnader som föreslås till torgytorna. En utgångspunkt måste vara att tillkommande bebyggelse kan fungera i samspel med omgivningen. Intressant för utformningen av bussterminalen är den långsiktiga användningen - dras tunnelbanan österut så kommer omstigningen ske i Nacka vilket kommer minska behovet av bussar vid Slussen. Byggnaden bör redan nu utformas så flexibelt att den i en framtid kan användas till annat.

– En eventuell nedgrävning av tunnelbanan måste utredas på allvar innan den fortsatta inriktningen för Slussens framtida utformning läggs fast.

### ***Stockholms brandförsvaret***

Brandförsvaret tar inte ställning för eller emot något av förslagen och förutsätter att säkerhetskraven beaktas. Möjligheten för vattenregleringen mellan Mälaren och Östersjön påverkas av Slussens ombyggnad. Otillräcklig avbördning av Mälaren får allvarliga konsekvenser för staden och frågan behöver beaktas. Brandförsvaret hemställer att framkomligheten för brandförsvarets fordon beaktas, att utrymningsmöjlighet av fastigheter i området säkerställs, att området förses med brandpostnät i enlighet med VAV och att den fortsatta projekteringen av området sker i samråd med brandförsvaret.

### ***Stockholm Business Region - Nya Slussen***

Slussens centrala läge gör det angeläget att utnyttja omkringliggande ytor, samtidigt som platsens estetiska och funktionella värden måste beaktas. Nybyggnadsförslaget visar stora möjligheter med plats för handel och kontor, utan att funktionaliteten och möjligheten att få överblick går förlorad. En relativt stor,

sammanhängande handelsplats ryms i ett kollektivtrafiknära och centralt läge. Staden har möjligheter att medverka till ett attraktivt shoppingstråk från Söder, via Slussen, till City. Slussens centrala och vattennära läge är utmärkt för spännande arkitektur som kan underordnas Söders höjder och bidra till Stockholms årsringar.

#### ***Stockholms Hamn AB - Nya Slussen***

Nya Slussen är att föredra eftersom det ger fler frihetsgrader vid val av lösningar inom olika områden. Förslaget ger möjligheter att utveckla turismen, och göra Slussen till en attraktiv plats samtidigt som det blir en viktig plats där olika typer av kommunikationer möts. Nya Slussen ger bättre förutsättningar för attraktiva miljöer för vistelse samt för mer "fria vattenytor" vilket kommer att bidra till Stockholms karaktär som en stad på vattnet. Viktigt är att slussförbindelsen mellan Mälaren och Saltsjön byggs med minst samma dimensioner och med lägst samma kapacitet som nuvarande sluss, att i samband med ombyggnaden av området öka Mälarens avbördningskapacitet samt att vid ombyggnaden förbättra sambandet mellan Stadsgården och Skeppsbron som är viktiga kryssningskajer. Gångförbindelse bör anordnas sjönära, i samma plan, mellan stadsdelarna.

#### ***Stockholms Handelskammare - Nya Slussen***

Nya Slussen har betydligt bättre och mindre ytkrävande trafikföring. Det ger också bättre kontakt med vattnet och ökade möjligheter till bebyggelse ovan och under jord. Förslaget ger bra sammanhängande handelsytor under jord, vilket är en förutsättning för väl fungerande detaljhandel. Det är många människor som rör sig vid Slussen, vilket ger ett bra underlag för handel. För att inte Slussen ska bli en trafikpropp i framtiden måste en ny tunnelbana till Nacka skyndas på. Trafikeringsunderlaget räcker för en tunnelbana - redan i dag. Detta medför att bussterminalen i en framtid lätt ska kunna omvandlas till annan användning. Att anlägga en park i norrslutningen mot vattnet är inte bra, varken när det gäller stadsbild eller funktion.

#### ***Stockholms handikappråd - Nya Slussen***

Utifrån nivåskillnader, orienterbarhet, buller och luftföroreningar bedömer rådet att Nya Slussen är det alternativ som har de bästa förutsättningarna att lösa tillgängligheten.

#### ***Stockholms Stads Parkerings AB***

Det är angeläget att behovet av nya garageplatser klarläggs och inarbetas i kommande planförslag med hänsyn tagen till de verksamheter som kommer att bedrivas i det nya Slussenområdet. Inräknas bör även ersättning för de två "Karl Johangaragen" om sammanlagt 65 bpl vid Saltsjörampen och Norra Järngraven. Garageplatserna hyrs ut till boende och företag i Gamla Stan och har en god beläggning.

#### ***Stockholm Vatten AB***

Samtliga va-ledningar och anläggningar som berörs samordnas av exploateringskontoret i samråd med Stockholm Vatten.

#### ***Storstockholms Lokaltrafik AB, SL***

SL förespråkar inte den ena inriktningen framför den andra, men konstaterar att nybyggnadsförslaget har en lägre investeringskostnad. Förslagen bygger på att Saltsjöbanan flyttas, men beslut om detta finns i dagsläget inte. Bussterminal i ett plan ger kortare gångavstånd mellan buss och tunnelbana och är enklare och billigare att bygga och driva. Busstrafiken under byggtiden måste lösas så att

det inte upplevs som en försämring för resenärerna. Merkostnader förutsätts bekostas inom ramen för projektet, samt tunnelbanans trafik förutsätts bedrivas utan hinder under hela byggtiden. Ombyggnaden kommer att pågå samtidigt med Citybanans genomförande vilket påverkar tunnelbanan och medför ökad efterfrågan på busstrafik. Detta kommer att påverka tunnelbanan förbi Slussen. Ombyggnaden kräver mycket genomarbetade konstruktionslösningar, arbetsätt och metoder för att inte riskera att skada befintliga konstruktioner.

***Södermalms stadsdelsnämnd, 2007-10-25, - Nya Slussen***

Nämnden bifaller i huvudsak förvaltningens förslag till beslut och anför därutöver: Slussen kan utvecklas till både en trafikplats och en mötesplats. En mötesplats för olika upplevelser, kulturella, lekamliga, idrottsliga - turism etc., i en inspirerande arkitektur. Terrasseringen ner mot den öppna vattenytan kan nyttjas som utomhusscenen på sommaren och inomhusscenen på vintern. Döda ytor måste minimeras för att skapa trygghet. Detta kräver en levande miljö med omfattande kvällsaktiviteter. Bussterminalen bör byggas i två plan med utsikt över Strömmen och Skeppsholmen. Rondell vid Räntmästartrappan bör ånyo övervägas för att förbättra för trafik från Hornsgatan till Stadsgården, annars måste 1 500 bilar i stället ta Folkungagatan vilket inte är acceptabelt.

*Förvaltningen:* En inriktning mot "Nya Slussen" bör väljas då denna bättre överensstämmer med dagens krav på funktionalitet. Slussen bör bibehålla karaktären som handels- och kommunikationsknutpunkt och ytor för vistelse och aktivitet bör utvecklas. Det fortsatta planarbetet måste noga belysa trygghets- och tillgänglighetsfrågorna.

***Trafik- och renhållningsnämnden, 2007-10-23, – Nya Slussen***

Nämnden beslöt att i huvudsak godkänna kontorets förslag och att därutöver anför följande: Stockholm växer och antalet resenärer till och från staden blir ständigt fler. Trafiklösningen ska därför fortfarande vara en central del i Slussens framtida funktion. Större infrastrukturprojekt såsom Östlig förbindelse eller tunnelbana till Nacka ligger så pass långt fram i tiden att Slussens trafikfunktion fortfarande måste ses som avgörande vid ombyggnaden. Det är av yttersta vikt att infrastrukturens utveckling vid Slussen ses på lång sikt och klarar trafikkapaciteten även när Stockholm växer. Platser som Slussplan och angöringar till bland annat Stadsgårdsleden, Hornsgatan, Katarinavägen och Söder Mälarstrand bör definieras som funktionella trafikplatser och konstrueras och dimensioneras därefter och för framtida behov.

*Trafikkontoret:* Nybyggnadsförslaget ger en god trafiklösning med bra orienterbarhet och säkerhet med tillräcklig kapacitet för alla trafikantkategorier, samt en attraktiv stadsmiljö med goda utblickar och höga vistelsevärden. Trafikytorna ska vara tillräckliga, och inte överdimensionerade. Nybyggnadsförslaget har goda förutsättningar för att utvecklas till en attraktiv handelsplats och mötesplats för kultur och rekreation och är också fördelaktigare ekonomiskt. En bussterminal i två plan skapar en levande kaj och trevligare vistelseytor för busstrafikanterna. På Södermalmstorg förordas en bebyggelse i måttfull skala. Bebyggelsen bör ge en tydlig rumskänsla utan att förhindra utblickarna över Mälaren, Saltsjön och Gamla Stan. På kajplanet bör de ytor som skapas i första hand nyttjas för vistelse och evenemang samtidigt som det går att utveckla parkmarken vid Sjöbergsplan.

***Trafikkontoret, avd. för avfall***

Inom planområdet finns idag en återvinningsstation för förpackningar och tidningar. Staden är skyldig att anvisa ny plats för återvinningsstation om den befintliga ytan tas i anspråk. Logistik för maskinell hantering av avfall bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

***Vägverket – Nya Slussen***

Vägverket ställer sig positiv till ombyggnad som skapar förbättringar av orienterbarheten, den fysiska miljön, gång- och cykeltrafiken samt avtappning av Mälaren. Platsen utgör en strategisk plats för stockholmsregionens trafiksystem. Platsen är omgiven av riksintresse för hamn för både Skeppsbron och Stadsgården. Det bör redovisas hur riksintresset för hamn påverkas av planförslagen. Dimensionering av Slussens trafiklösning bör göras utifrån ett scenario där varken Östlig förbindelse eller tunnelbana realiseras på längre tid. Tillväxten av bostäder och arbetsplatser i östra Stockholm, Nacka och Värmdö kommuner är stark, varför en beredskap för fler bussar kommer att behövas. En viktig aspekt vid ombyggnad av Slussen är att den lösning som väljs medger en flexibel användning av ytorna. Möjlighet till ett ökat kollektivt resande på båt bör beaktas. Likaså är det viktigt att strukturen för gång- och cykeltrafiken förbättras. Nya Slussen förordas.