



Handläggare: Anders Roman
Region Innerstad
Tel: 508 285 20
anders.roman@gfk.stockholm.se

2001-02-22

Dnr 93-630-3605

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

”Slussens framtid”, program för 2000-talet

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetskontoret får i uppdrag att genomföra en formgivningstävling för Slussenområdet grundad på de utgångspunkter som föreslås i utlåtandet.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetskontoret har på nämndens uppdrag 2000-05-02 nu remissbehandlat lägesrapporten ”Slussens framtid” (*bilaga 1*). 31 st yttranden med synpunkter har inkommit och refereras av kontoret (*bilaga 2*).

En tydlig preferens för ny utformning efter 2000-talets behov uttalas av ett tiotal remissinstanser. Fyra instanser hävdar att 30-talets funktionalistiska klöverbladslösning bör bevaras för framtiden, samtidigt som de alla vill ha bättre funktioner i olika avseenden. Främst gäller det smalare broar mot Gamla stan, större vattenspeglar och synliggörande av tidigare slussar.

Slussens stora betydelse som knutpunkt för kollektivtrafiken framhävs samfällt. Eftersom en eventuell tunnelbana till Nacka bedöms ligga långt fram i tiden kommer utbyggnad av Tvärbanan till Slussen att vara nödvändig och dessutom måste buss-terminalens kapacitet förstärkas. SL hävdar att idéförslaget med en spårvägstunnel till tunnelbanans södra entré är en nödvändig förutsättning för Tvärbanan till Slussen.

Minskad trafik genom Gamla stan är önskvärt, men det anförs även att detta skulle vara orealistiskt, åtminstone till dess att Österleden förverkligats.

Tillgängliga, säkra, trygga och bekväma förhållande för gående och cyklister framförs som angelägna förbättringar.

Fjollårets stora regnmängder och höga vattenstånd indikerar att avtappningskapaciteten för att reglera Mälarens vattenstånd behöver förbättras, kanske genom öppning av tidigare slusslägen.

Den genomförda remissen stärker uppfattningen att Slussenanläggningen inte bara är tekniskt uttjänt utan att den också bör ersättas av funktionella skäl. En ny utformning skapad för 2000-talets behov bör också - bättre än 1930-talets tunga konstruktioner - kunna ta tillvara sådana ickefunktionella egenskaper som de utblickar och den vattenkontakt som platsen erbjuder.

Kontoret föreslår nu följande utgångspunkter för fortsatt planering.

- ? Slussen är en av stadens viktigaste knutpunkter för kollektivtrafiken, vilken måste ges goda villkor med säkra och bekväma omstigningsförhållanden.
- ? Anordningar för biltrafiken behöver inte ha större kapacitet än vad tillfartsgatorna medger och minskad trafik genom Gamla stan eftersträvas.
- ? Trafiksystemet utformas med framkomlighet och överskådlighet - lättorienterat och tillgängligt för alla trafikantgrupper med särskild vikt lagd på bekväma och säkra miljöer för gående och cyklister.
- ? Bro- och däckskonstruktioner bör inte vara mer omfattande än vad som behövs för funktionen och vattenytorna bör vara synliga så mycket som möjligt.
- ? Tydliggörande av landskapet med vilket menas betoning av såväl Söders topografi som det låga näset med vattendrag mellan två öar. I detta landskap ska även sambandet mellan Gamla stan och Söder vara tydligt.
- ? Eventuell ny bebyggelse måste underordnas utsikten från de viktigaste gatuperspektiven.
- ? Förmågan att reglera Mälarens vattenstånd ska förbättras.

Den utmanande stadsbyggnadsuppgiften att omforma denna för Stockholms och rikets historia så betydande och anrika plats kräver många goda kreativa krafter. Kontoret föreslår att detta genomförs som en formgivningstävling, vars ändamål bör vara att finna en eller flera helhetslösningar som kan vara grund för en bearbetning till underlag för ny detaljplan och sedan projektering.

Underlag för beslut inför detaljplanearbete m.m. kan föreligga i början av 2002. Om sedan detaljplanen fastställs under 2004 bör en byggstart under 2006 vara möjlig.

Det senaste årets stigande byggkostnader leder nu till att en ny Slussenanläggning - om den uppfördes idag - bedöms kosta i storleksordningen 1 300-1 400 Mkr.

UTLÅTANDE

Uppdraget

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 2 maj 2000 att utan eget ställningstagande sända kontorets lägesrapport "Slussens framtid" (2000-04-25) till berörda för kännedom och eventuellt yttrande inför beslut om den framtida inriktningen för Slussenområdet. Synpunkterna önskades till senast den 1 oktober 2000. Lägesrapporten bifogas utan bilagor (*bilaga 1*).

Remissen

Lägesrapporten är utsänd till 76 st instanser varav 38 st fastighetsägare och rättighetshavare inom och i anslutning till Slussenområdet. 31 st yttranden med synpunkter ha inkommit.

Yttrandena refereras kortfattat i bifogade sammanställning (*bilaga 2*). De som avstått från att yttra sig är förtecknade. Den fullständiga omgången, med yttrandena i sin helhet, finns tillgänglig hos kontorets handläggare.

Remissen resulterat i många synpunkter som är värdefulla inför den fortsatta planeringen. Kontoret vill särskilt sammanfatta några huvudpunkter.

Rekonstruktion eller ny utformning ?

I denna grundläggande fråga kan först konstateras att ingen remissinstans förespråkar ett fullständigt och helt autentiskt återuppförande av den nuvarande anläggningen. De fyra instanser (Stadsmusienämnden, Skönhetsrådet, Länsstyrelsen och Stockholms Fastighetsägarförening) som tydligt hävdar att 30-talets funktionalistiska klöverbladslösning bör bevaras för framtiden vill alla ha bättre funktioner i olika avseenden. Främst gäller det smalare broar mot Gamla stan, större vattenspeglar och synliggörande av tidigare slussar.

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd föreslår att det modifierade rekonstruktionsalternativet utreds parallellt med en tvåbroarslösning innan slutlig ställning tas.

En tydlig preferens för ny utformning efter dagens och morgondagens behov uttalas av ett tiotal remissinstanser. Övriga avstår från att ta ställning. Några av dessa framför dock förslag och synpunkter som enligt kontorets bedömning bäst kan tillgodoses vid en ny utformning.

Kollektivtrafik

Funktionen som en av de allra viktigaste knutpunkterna för kollektivtrafiken betonas av många. Goda förhållanden för innerstadsbussarna betonas. Den förutsedda kraftiga resandeökningen av från ostsektorn lyfts fram. Tunnelbana till Nacka har förespråkare, men samfällt bedöms den inte kunna vara i trafik på mycket lång tid. Konsekvensen blir att bussterminalen måste vara kvar och utvecklas. SL hävdar att idéförslagets spårvägstunnel är en nödvändig förutsättning för Tvärbana till Slussen. Vägverket liksom regionplane- och trafiknämnden framför att en Slussenombyggnad bör utföras så att framtida spårtrafiklösningar inte hindras.

Gående och cyklister

Tillgängliga, säkra, trygga och bekväma förhållande framförs som angelägna förbättringar.

Biltrafikmängder

Flera instanser uttalar att man vill ha minskad trafik genom Gamla stan. Några efterlyser Österleden, men Vägverket och Regionplane- och trafikkontoret framför att den kan dröja och att man därför bör dimensionera för dagens trafikmängder.

Grannkommunerna Nacka och Värmdö hävdar att det under alla förhållanden är orealistiskt att trafikmängden ska kunna minska och menar att Slussen måste klara en betydande trafikökning från Nacka-Värmdö

Mälarens vattenstånd och slussar

Brandförsvaret och Stockholms Hamn framför att Mälarens vattenstånd måste kunna regleras effektivt. Fjolårets stora regnmängder och höga vattenstånd indikerar att avtappningskapaciteten behöver förbättras, kanske genom öppning av tidigare slusslägen. I sammanhanget förutsätts att Karl Johans Sluss får minst samma prestanda i framtiden, så att båttrafiken kan fortleva.

Kontorets slutsatser

Kontoret finner för sin del att remissomgången sammantaget stärker uppfattningen att Slussenanläggningen inte bara är tekniskt utjänt utan att den också bör ersättas av funktionella skäl. Det kulturhistoriska motivet kan i detta fall inte väga upp de funktionella bristerna. En ny utformning skapad för 2000-talets behov bör också - bättre än 1930-talets tunga konstruktioner - kunna ta tillvara sådana ickefunktionella egenskaper som de utblickar och den vattenkontakt som platsen erbjuder.

Förslag till utgångspunkter för förnyelse

Efter att ha tagit del av remissinstansernas synpunkter och förslag finner kontoret följande punkter vara de viktigaste som grund för fortsatt planering.

- ? Slussen är en av stadens viktigaste knutpunkter för kollektivtrafiken, vilken måste ges goda villkor med säkra och bekväma omstigningsförhållanden.
- ? Anordningar för biltrafiken behöver inte ha större kapacitet än vad tillfartsgatorna medger och minskad trafik genom Gamla stan eftersträvas.
- ? Trafiksystemet utformas med framkomlighet och överskådlighet - lättorienterat och tillgängligt för alla trafikantgrupper med särskild vikt lagd på bekväma och säkra miljöer för gående och cyklister.
- ? Bro- och däckskonstruktioner bör inte vara mer omfattande än vad som behövs för funktionen och vattenytorna vara synliga så mycket som möjligt.
- ? Tydliggörande av landskapet med vilket menas betoning av såväl Söders topografi som det låga näset med vattendrag mellan två öar. I detta landskap ska även sambandet mellan Gamla stan och Söder vara tydligt.
- ? Eventuell ny bebyggelse måste underordnas utsikten från de viktigaste gatuperspektiven.
- ? Förmågan att reglera Mälarens vattenstånd ska förbättras.

Fortsatt planering

Det är en utmanande och krävande stadsbyggnadsuppgift att omforma denna för Stockholms och rikets historia så betydande och anrika plats. För en sådan uppgift måste många goda kreativa krafter mobiliseras och prövas. Kontoret föreslår att detta genomförs som en formgivningstävling, där förslagsvis fem konstellationer av arkitekter, konstruktörer och trafiktekniker väljs ut efter en kvalificering. Tävlingsändamål bör vara att finna en eller flera helhetslösningar som kan vara grund för en vidare bearbetning till underlag för detaljplan, projektering m.m.

För tävlingar av detta slag finns regler i Lag om offentlig upphandling (LOU) och i anslutning härtill svenska tillämpningsregler. De tävlande bör med hänsyn till den betydande arbetsinsatsen arvoderas och därutöver skall en prissumma avsättas. Det är också lämpligt att reglera de tävlandes eventuella engagemang i projektets fortsättning. I detta fall anser kontoret att upphovsmännen till det eller de bästa förslagen ska kunna anlitas för den vidare bearbetningen i samverkan med staden.

Ovan redovisade förslag till mål och utgångspunkter kan enligt kontoret uppfattning ligga till grund för det mer omfattande program som krävs för en formgivnings-tävling med detta innehåll.

Tider

En formgivningstävling tar 10-12 månader, vilket innebär ett underlag för beslut inför detaljplanearbete m.m. bör kunna föreligga i början av 2002. Om sedan detaljplanen kan fastställas under 2004 bör en byggstart under 2006 vara möjlig.

Aktualiserade kostnadsbedömningar

I lägesrapporten av den 25 april 2000 angavs kostnader för de illustrerade alternativa nya utformningarna till storleksordningen 1 200-1 300 Mkr. Vid denna tid hade byggkostnadutvecklingen varit blygsam sedan flera år. Under det senaste året har emellertid en markant kostnadsökning kunnat noteras.

För närvarande är indexutvecklingen sådan att de angivna beloppen bör räknas upp med ca 10%, varför de angivna beloppen i dagens kostnadsläge är av storleksordningen 1 300-1 400 Mkr.

På motsvarande sätt skulle i dag det kulturhistoriskt inriktade alternativet ”Modifierad rekonstruktion” bedömas kosta i storleksordningen 1 600 Mkr.

SLUT