



**Tid** Tisdagen den 14 juni 2011 kl 17.20 – 20.00  
**Plats** Bolindersalen, Tekniska nämndhuset  
**Justerat** Tisdagen den 14 juni 2011

Per Ankersjö

Per Bolund

### Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C) ordföranden  
Per Bolund (MP) vice ordföranden  
Jonas Nilsson (M)  
Torbjörn Erbe (M)  
Per Ola Bosson (M)  
Helena Levy (M)  
Nils Ingelström (M)  
Karin Karlsbro (FP)  
Mikael Magnusson (S)  
Åsa Wester (S)  
Katarina Luhr (MP) §§ 1-22, 24-38  
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Fredrik Canerstam (S)  
Rebecka Carlsson (MP) § 23

för Rana Carlstedt (S)  
för Katarina Luhr (MP)

Ersättare:

Anders Thureson (M)  
Eva Runvald (M)  
Viktor Strååt (M)  
Andreas Lundin (M)  
Frida Johansson Metso (FP)  
Per Johansson (FP)  
Maria Brogren (C)  
Josefin Deiving (S)  
Måns Lönnroth (S) §§ 1-23  
Rebecka Carlsson (MP) §§ 1-22  
Charles Berkow (MP)  
Sara Stenudd (V)

Övriga närvarande:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, tjänstemännen Ingrid Mårtenson, Anette Jansson §§ 1-26, Gustaf Landahl, Håkan Andersson, Jeanette Hagberg, Jonas Tolf, Malin Ekman, Margareta Widell, Ulf Mohlander, biträdande borgarrådssekreterare Frida Demervall, samt Christer Baad från trafikpolisen, Stockholm city § 31.

## § 26

### **Detaljplan för Slussen, underrättelse om utställning Remiss från stadsbyggnadskontoret, S-Dp 2005-08976-54**

Dnr 2010-5968

#### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan under förutsättning att:
  - Miljöförvaltningen anser att planen i första hand bör utformas så att miljö kvalitetsnormer för luft kan följas. Om detta inte är möjligt ska överskridanden ske på platser där människor sällan vistas.
  - Ventilationsgaller för tunnelventilation placeras så att luftföroreningar ventileras ut på välventilerade platser där människor inte vistas, och så att utsläpp av luftföroreningar från tunnelmynningarna minimeras.
  
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att följande beaktas i det fortsatta arbetet:
  - Uppföljning av luftföroreningar bör göras av driftansvarig (trafikkontoret), till exempel genom att utföra långtidsmätningar, minst ett halvår, på utvalda vistelsezoner. Mätningar bör göras både före och efter projektet för att det ska kunna utvärderas.
  - Staden bör arbeta vidare med den akustiska gestaltningen i genomförandet av detaljplanen, för att få en så god ljudmiljö som möjligt på de platser där människor ska vistas, t.ex. med skärmar, ljudabsorbenter, ljudskärmande räcken och att minska ljudreflektioner från fasader. Högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå bör eftersträvas där människor vistas. Ansvar för bulleråtgärder i genomförandet bör läggas fast i genomförandebeskrivningen.
  
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 30 maj 2011.

Skrivelse från medborgare, inkommen den 10 juni 2011.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) föreslår (se beslutet).
  
- 2) Vice ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:
  1. Tillstyrka förslaget till detaljplan under förutsättning att:
    - Planen utformas så att miljökvalitetsnormer för luft kan följas.
    - Ventilationsgaller för tunnelventilation placeras så att luftföroreningar ventileras ut på välventilerade platser där människor inte vistas, och så att utsläpp av luftföroreningar från tunnelmynningarna minimeras.
  2. Föreslå att följande beaktas i det fortsatta arbetet
    - Uppföljning av luftföroreningar bör göras av driftansvarig (trafikkontoret),

till exempel genom att utföra långtidsmätningar, minst ett halvår, på utvalda vistelsezoner. Mätningar bör göras både före och efter projektet för att det ska kunna utvärderas.

- Staden bör arbeta vidare med den akustiska gestaltningen i genomförandet av detaljplanen, för att få en så god ljudmiljö som möjligt på de platser där människor ska vistas, t.ex. med skärmar, ljudabsorbenter, ljudskärmande räcken och att minska ljudreflektioner från fasader. Högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå bör eftersträvas där människor vistas. Ansvar för bulleråtgärder i genomförandet bör läggas fast i genomförandebeskrivningen.

3. För sin del förorda att bron mellan Södermalm och Gamla Stan smalnas av genom att bilkörfält tas bort samt att biltrafikytorna i planförslaget generellt minskas ned.
4. Förklara beslutet omedelbar justerat.
5. I övrigt anföra följande:

Förslaget till detaljplan är betydligt bättre än tidigare planförslag för nya Slussen. Vi välkomnar att ett grönområde nu planeras i området och att bebyggelsen på Slussplan minskats ner och gjorts mindre dominerande. Den breda bron mellan Södermalm och Gamla Stan är dock fortfarande inte en lämplig lösning i den känsliga miljö som är Stockholms hjärta. Förslaget bör ändras så att bilkörfält tas bort och bron smalnas av rejält och görs smäckrare. Eftersom varken Gamla Stan eller Hornsgatan klarar ens det trafiktryck de har idag är det orimligt att planera Slussen för sådana trafikmängder som i förslaget. Planen bör därför revideras för att anpassas till en trafikvolym som omkringliggande områden klarar av. Mer grönska och träd bör planeras in för att göra nya Slussen mer trivsamt och mindre steril än i det liggande förslaget. Risken för en kraftig höjning av havsytan med 1-2 meter måste också tas i beaktande.

- 3) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut, samt 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.

Det nya förslaget är förvisso bättre än det förra. Men det finns en rad punkter där ytterligare bearbetningar, förändringar och vidare överväganden behöver göras. Därför är det en brist att inte ytterligare underlag arbetats fram och möjliga alternativa kreativa lösningar beaktats.

Det finns också frågetecken som måste klargöras innan ett slutgiltigt beslut fattas.

Frågetecken

- Ett av de stora klimathotet mot Stockholm, är saltvatteninträngning i Mälaren. En nordisk expertgrupp har nyligen prognostiserat havsvattennivåhöjningen till 0,9-1,6 meter – och utesluter inte en höjning med 2,0 meter. För att undvika att Slussen behöver byggas om enbart några decennier bör Slussen byggas för att bättre klara hotet mot Stockholms dricksvattenreservoar.

- Kostnadstäckning är viktigt. 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.
- Slussen med omnejd har höga kulturvärden och ligger inom ett av de områden som miljöbalken anger är av riksintresse för kulturmiljövården. Inom utredningsområdet finns bebyggelse med höga kulturvärden. Geotekniska utredningar har fastslagit att sättningar, förändringar i grundvattennivåer och vibrationer från grundläggning och andra byggnadsbeten kan medföra allvarlig påverkan på bebyggelsen om inga skadeförebyggande åtgärder vidtas. Innan kommunfullmäktige fattar beslut om Slussen ska en redovisning av vilka skadeförebyggande åtgärder som man planerar åta för att skydda bebyggelse med höga kulturvärden presenteras.

#### Krav på bearbetningar:

- Vägtrafiklösningen bör ses över för att minimera utsläppen av partiklar och andra luftföroreningar, för att få ner bullernivåerna och för att säkerställa ett smidigt trafikflöde. Dels är T-korsningen vid Skeppsbron och T-korsningen under Slussen utmaning. Dels bör man allvarligt överväga att minska antalet filer på den nu motorvägsliknande bron, för att undvika köbildningar med mera avgas- och bulleralstrande körbeteenden.
- Området är en värdefull kulturmiljö som måste värnas och som har förbättringspotential relativt dagens utformning. Vyerna från Södermalmssidan utöver Saltsjön, Gamla Stan och Mälaren med bland annat Stadshuset som storslagen vy måste 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.
- Genomskinligheten i glasbyggnaderna på Södermalmstorg kan på goda grunder ifrågasättas. Ska de vara kvar bör de minska i omfattning och deras gestaltning och funktion utvecklas.
- Det som från början var tänkt att anpassa Slussen till minskad motortrafik och förbättra för gång och cykel har förvandlats till hur trafiken och bussterminalen ska kunna anpassas till de kontor och gallerior som ska pressas in i området. I det nu liggande förslaget kommer ytterligare tung trafik att ledas in till Slussen för att försörja en galleria. Utöver att det ur ett miljöperspektiv är problematiskt riskerar det att försvåra trafiksituationen vid Skeppsbron och gå ut över cyklister och gångtrafikanter. Det är också tveksamt huruvida ytterligare en galleria efterfrågas av stockholmarna och vilken eventuell påverkan ytterligare en galleria på Söder kommer att få för handelskvarteren runt Götgatan. Vi ser inget skäl en galleria i detta läge.
- Det är viktigt att de byggnader som tillkommer på Södermalmstorg och kring Slussen inte domineras av kommersiell verksamhet utan också kan bli platser kreativitet och kulturell verksamhet.
- Bullerkartorna över den föreslagna lösningen visar på fortsatt höga bullernivåer, och på vissa avsnitt än sämre bullersituation än idag. Detta måste åtgärdas, dels för de boende i området men också för att möjliggöra en utveckling av Slussens vistelseytor. Det förslag vi har att ta ställning till har ambitionen att göra Slussen-området till en plats där människor vistas

och möts i trevliga miljöer. Det är en positiv ambition, men om det kräver att bullersituationen ses över.

- Cykeln har blivit ett allt viktigare trafikslag i Stockholm. Alla ansträngningar behöver göras för att ytterligare stärka cyklismen i Stockholm. Säkerhetsaspekterna kan förstärkas ytterligare i föreliggande förslag.
- Tunnelbanan är ett miljövänligt transportsätt med enorm kapacitet. Därför behöver ett växande Storstockholm ett utbyggt tunnelbanenät. När nu Slussen byggs om måste en förberedelse för en utbyggnad av tunnelbanenätet göras.
- Det är viktigt att gångvägen mellan bussterminalen och tunnelbanan är trygg och så kort som möjligt. Innan kommunfullmäktige fattar beslut om en ny bussterminal måste det tydliggöras hur stort avståndet mellan bussterminal och tunnelbana blir, det längsta avståndet, det kortaste avståndet och medelavståndet.
- Ett modernt Stockholm är ett Stockholm som är tillgängligt för alla stockholmare och besökare. Nya Slussen ska anpassas så att alla ramper, trappor och broar är tillgängliga oavsett årstid.

- 4) Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att förvaltningens förslag till beslut avslås, samt därutöver anföra följande:

Dagens förslag till beslut rörande Slussens ombyggnad bygger på den tidigare prognosen rörande havsytans stigning framtagna av den holländska s.k. Delta-gruppen i samarbete med FN:s klimatpanel. Det förslaget förutsatte en sannolik ökning till 2100 på mellan 0,6 och 1,3 m, vilket av Stockholms stad angavs till 1,0 m. Enligt stadens Slussen experter är 1,0 m den högsta vattennivå som dagens Slussen förslag kan klara. Det innebär att Slussen om 100 år måste göras om från grunden. Ställning måste då tas till frågan om havsvatten ska tillåtas tränga in i Mälaren (och dricksvatten tas från ex. Vättern) eller om man genom mycket omfattande damm konstruktioner ska skydda den inre skärgården från havsytans stigning och omvandla detta området till en vik av Mälaren.

En nordisk expertgrupp har på Arktiska Rådets begäran (inkl. den svenska regeringen) precis redovisat en reviderad prognos om havsytans stigning och anger den sannolika nivån år 2100 till +0,9-1,6 m och man utesluter inte en höjning till 2,0 m. Detta beroende på den allt hastigare avsmältningen av främst Grönlandsisen. Oavsett om man väljer medelvärdet (+1,25 m) eller det högre sannolika värdet (+1,6 m) innebär detta att dagens förslag till ny Slussen inte håller i de beräknade 80 åren. Hur länge förslaget skulle kunna fungera beror på rad frågor som inte är utredda bl.a. effekten av höga flöden till Mälaren samtidigt som nivåskillnaden gentemot havet är 0 m eller rent av positiv. Varje års förkortad livslängd av projektet innebär ökade avskrivningskostnader med 1,2 %.

Vi har utöver detta flera invändningar mot Slussen förslaget rörande hushöjd, luftkvalité, handikappanpassning och vägbredd och anser dessutom att förslaget rörande nedgrävning av Söderleden i tunnel bör provas ordentligt om nu en försening ändå blir nödvändig.

Vi anser därför att en grundlig analys måste göras vad gäller både Slussen projektet och andra havsytberoende verksamheter och byggnationer. Detta kan innebära att ställning kan behöva tas till frågan om och/eller när saltvatten ska

tillåtas tränga in i Mälaren. Vi anser därför att förslaget till ombyggnad av Slussen nu måste omarbetas.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt Per Ankersjös (C), Jonas Nilssons m.fl. (M) och Karin Karlsbros (FP) förslag.

### **Reservation**

Vice ordföranden Per Bolund m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Mikael Magnusson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Vid protokollet  
Ingrid Mårtenson

Rätt utdraget intygar:

---