



**Bilaga 7**

Maria Palme m.fl. (s)  
Birger Jeansson (mp)  
Heinz Spira (v)

**Ärende 29**

**Samråd om program för Slussen i stadsdelen Södermalm.  
Remiss från stadsbyggnadskontoret**

**Särskilt uttalande**

Vi anser att nedanstående riktlinjer bör ligga till grund för ett beslut om Slussens utformning.

**Slussen – navet för kommunikation och kultur i Stockholm.**

Vi anser att förslaget ”Nya Slussen” skall placeras i främsta rummet då det är bättre för fotgängare och cyklister än det krångliga klöverbladet.

**Biltrafik**

Genomfartstrafiken genom Gamla Stan bör begränsas med hänsyn till buller, luftföroreningar och fotgängarmiljö. Om man väljer en lösning med lägre kapacitet än vad som krävs för dagens trafikvolym bör den kombineras med en kapacitetsökning vid befintliga eller nya trafikleder mellan stadens norra och södra delar.

**Gångtrafik, cykeltrafik och öppna platser**

Gång- och cykelstråken i Hornsgatan/Götgatan och Västerlånggatan bör förbindas med attraktiva gång- och cykelförbindelser över Slussen.

Gång- och cykelstråket runt Södermalm bör få en attraktiv passage förbi Slussen mellan Söder Mälarstrand och Stadsgården.

Gångstråken skall tillgänglighetsanpassas. Med det menar vi att de ska utformas så att de ska kunna användas av alla oberoende av handikapp. Likaså skall de utformas så att risken för brott och annat busliv minimeras så att alla känner sig trygga i den offentliga miljön och vågar nyttja kommunikationsytorna.

Vi delar synpunkten att det är bra att skapa sammanhängande ytor och att separera de olika trafikslagen.

Stadsgården bör upprustas för att användas för turism, t ex kryssningsfartyg, sightseeingbussar och – båtar mm. En attraktiv gångförbindelse med Gamla Stan bör eftersträvas.

Gamla Stan har visat sig vara en mycket lämplig plats för stora evenemang, typ Vattenfestivalen och Millenniefirandet. Detta talar för en fortsatt reduktion av biltrafiken samt utbyggnad av attraktiva leder för gångtrafikanter mot Södermalm och Norrmalm.

De lokaler som skapas i den nya konstruktionen bör utformas så att de kan upplåtas för opera och annan kulturinriktad verksamhet. Södermalm saknar idag sådana lokaler och dagens operahus är uttjänat. Ytterligare köpgallerior skall, så långt det går, undvikas.

### **Kollektivtrafik**

Terminalerna för Nacka/Värmdöbussarna och för Saltsjöbanan är idag estetiskt och miljömässigt oacceptabla och har otillräcklig kapacitet. Åtgärder för att förbättra dessa förhållanden är nödvändiga. Vi delar förvaltningens synpunkter om att bussterminalen ska byggas i två plan dels för att frigöra ytor för andra aktiviteter och dels för att ge en god utsikt över Saltsjön för bussresenärerna.

### **Arkitektoniska och kulturhistoriska synpunkter**

En lösning med enbart en bro ger bättre vattenkontakt än en lösning med två broar, där det kan uppstå ett mellanområde som upplevs som avskilt från vattnet (exempelvis nuvarande Karl Johans Torg). Brokonstruktioner på en nivå högre än kajplanet bör utföras öppet och luftigt så att vattenkontakten kan bibehållas under brospannen.

### **Angränsande frågor**

En ombyggnad av Slussen skall inte förhindra en framtida sänkning av T-banan till en tunnel under Riddarfjärden. Vattenkontakten vid Södermalmstorg och Kornhamnstorg skulle därvid få ett avsevärt högre estetiskt värde. Dessutom skulle torget vid T-banestationen kunna sänkas och Stadsmuseet återfå en öppen gård mot Saltsjön.