



2010-05-27

Dnr 2005-08976-54

Planavdelningen
Martin Schröder
Tfn 08-508 266 28
martin.schroder@sbk.stockholm.se

Detaljplan för
Slussen
del av fastigheten Södermalm 7:85 m.fl.
i stadsdelarna Södermalm och Gamla Stan
i Stockholm
Dnr 2005-08976-54

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Sammanfattning av synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	2
2. Hur programsamrådet bedrivits	13
3. Hur plansamrådet bedrivits	14
4. Länsstyrelsen	15
5. Lantmäterimyndigheten	16
6. Sakägare	17
7. Boende, privatpersoner och näringsidkare	19
8. Intresseföreningar m.fl.	24
9. Remissinstanser	28

Samrådsredogörelsens kapitel 4-9 utgör en sammanfattning av inkomna synpunkter under plansamrådet. Samtliga yttranden i sin helhet finns tillgängliga i akten för Slussen, Dnr 2005-08976-54, på stadsbyggnadskontoret.



Slussen idag, vy mot Södermalm med Gamla Stan i bildens nedre del.

Bild: Stadsbyggnadskontoret.

1. SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Synpunkter

Gensvaret under plansamrådet från allmänheten har varit mycket stort och många, både remissinstanser, organisationer, sakägare och privatpersoner, har yttrat sig. I kapitel 4-9 i denna redogörelse finns en sammanfattning av inkomna yttranden. Här nedan anges en kortfattad redogörelse av dessa.

Länsstyrelsen är positiv till planförslaget men önskar utveckling av flera aspekter som gör att skada på riksintresset kan undvikas. Framför allt gäller detta omfattning på ny bebyggelse, läsbarheten i landskapet, näsets gestaltning huvudbrons landfästen och dess relation till de enligt länsstyrelsens uppfattning raka kajerna.

De kommunala remissinstanserna är positiva, om än med önskan om revideringar och utveckling på en del punkter. Framför allt kulturnämnden önskar minskad bebyggelse samt utveckling så att de kulturhistoriska aspekterna blir bättre tillvaratagna. Södermalms stadsdelsförvaltning motsätter sig bostäder på platsen.

Nacka och Värmdö kommuner yttrar sig framför allt om frågor rörande trafik och bussterminalens storlek, där man är oroad över terminalens dimensionering och att denna inte svarar upp mot framtida transportbehov i och med ostsektorns framtida befolkningsökning.



Planförslaget från plansamråd 2010, situationsplan. Ny bebyggelse redovisas i mörkare grå nyans. Den streckade linjen visar befintliga kaj- och brolinjer.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

SL menar att planen måste hålla öppet för olika lösningar avseende Saltsjöbanan/Tvärbanan. I övrigt framförs vikten av att det finns tillräckligt med utrymme för både trafik och trafikanter under byggnation och i en färdig lösning. Skönhetsrådet är starkt kritiska till planförslaget. Gamla Stan Sällskapet och Samfundet S:t Erik är negativa till planförslaget.

Övriga remissinstanser framför synpunkter som antingen är neutrala till planförslaget eller där man ställer sig positiv till kommande utveckling. Specifika sakfrågor lämnas också beroende på respektive sakområde som varje instans bevakar och representerar.

Flertalet direkt berörda fastighetsägare på Södermalm är negativa till den nya bebyggelsen i anslutning till deras egen fastighet samt att delar av deras fastighet med nuvarande planförslag blir förbyggd. Detta innebär att man får mörka lokaler i bottenvåningarna vilka idag är dagsljusbelysta och uthyrningsbara.

En mängd olika yttranden har inkommit från olika intresseföreningar, privata grupperingar och politiska partiers lokalgrupper. Många av dessa yttranden hanterar specifika sakfrågor som t.ex. vikten av möjlighet till kollektivtrafik på vattnet, men också mer generella aspekter så som utsiktsfrågan, trafiklösningen och den nya bebyggelsen.

Omkring 1 100 privatpersoner och näringsidkare har lämnat synpunkter. De mest förekommande synpunkterna rör utsikterna, vyerna och öppenheten där man är mycket negativ till de inskränkningar av vyerna som den nya bebyggelsen innebär.

Andra frågor som också engagerar och delvis upprör allmänheten är biltrafiklösningar och broutförningar samt gestaltning och arkitektur. Ett förhållandevis fåtal kommenterar bevarande och upprustande av befintlig anläggning respektive en nedgrävning av tunnelbanan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret konstaterar att samrådet gett många synpunkter som måste tas i beaktande i det fortsatta planarbetet och inför framtagandet av den slutliga detaljplanen. Här nedan ger kontoret sin syn på inkomna synpunkter samt hur dessa bör hanteras i det fortsatta arbetet. Det är viktigt att påpeka att Slussen är ett komplext projekt med många intressenter, en mängd olika intressen, både enskilda och allmänna, som på bästa möjliga sätt ska sammanvägas samt ett långt och ur många aspekter komplicerat genomförande.

Det är av största vikt att snarast möjligt kunna påbörja rivningen av nuvarande Slussen och nybyggnationen av framtidens Slussen. För att kunna starta dessa arbeten och ersätta dagens konstruktion som är i mycket dåligt tekniskt skick är det angeläget att planprocessen följer fastställda tidplaner. För att Slussen-projektet ska vara ett framgångsrikt projekt med ett bra genomförande och utgöra en god och attraktiv miljö i det framtida Stockholm är det viktigt att det finns en förståelse för olika intressen och att det finns en önskan och ambition från alla berörda och inblandade parter att hitta lösningar som på bästa sätt tillgodoser dessa olika intressen.

Vissa frågor kan inte ges ett slutligt svar på under planarbetet och kommer inte att vara helt lösta när den färdiga detaljplanen ställs ut och senare antas, varför en viss generalitet i detaljplanens utformning måste finnas. Detta dels för att ge utrymme för t.ex. tekniska lösningar som kan framkomma efter planens antagande men också utifrån att eventuella framtida funktioner inom ny bebyggelse och överbyggda ytor idag inte helt är klarlagda, t.ex. den slutliga lösningen för Saltsjöbanan/Tvärbanans stationsläge vid Slussen.

Stadsbild – nya byggnader och vyer, utsikt och öppenhet

Ett flertal av de synpunkter som inkommit från allmänheten hanterar frågan om vyer och öppenhet som framförs som en viktig del av Slussens karaktär. Yttrandena är starkt kritiska till de föreslagna byggnaderna som innebär att vyer begränsas eller försvinner. Kontoret anser att vyerna och närvaron av vattnet är en viktig del av Slussens specifika karaktär och det är utan tvekan den fråga som engagerat mest på utställningen och det som fått utrymme i media. Kontoret menar att det är viktigt att ta till sig dessa synpunkter och arbeta vidare utifrån studier av hur känslan av rymden på nuvarande Slussen kan föras vidare i framtidens utformning.

Det är dock viktigt att också påpeka att en del av visionen för framtidens Slussen innebär nya publika funktioner i nya byggnader för att uppnå devisen *Mötesplats i världsklass*. Hur dessa två intressen, utsikt respektive mötesplats med nya verksamheter, ska kombineras får det fortsatta planarbetet utvisa. Kontoret finner dock för sannolikt att en del av de under plansamrådet föreslagna byggnaderna kommer att minskas i utbredning och höjd, alternativt helt utgå. Det gäller framför allt byggnaderna benämnda C1, W1 och E1, vilka också är de som enligt yttrandena mest påverkar upplevelsen av närheten till vattnet och vyerna negativt.

Kulturmiljö

Många synpunkter berör frågor som direkt eller indirekt har bäring på kulturhistoriska aspekter av planförslaget. Inte minst länsstyrelsen och stadsmuseet framför i sina yttranden frågor som måste hanteras i det fortsatta planarbetet. De flesta frågorna är sådana som kommer att studeras inför utställningen av detaljplanen och kontoret kommer att fortsätta det sedan tidigare givande

samarbetet med stadsmuseet som en viktig kunskapskälla att utveckla planförslaget och inarbeta dessa aspekter.

Länsstyrelsen lämnar synpunkter som bland annat behandlar vyer, utsikt och öppenhet samt, kopplat till detta, vikten av synlighet av befintlig äldre bebyggelse. Kontoret bedömer att det primärt handlar om kvarteren C1, W1 och E1, vilka kommer att studeras i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen påpekar också vikten av läsbarhet av de topografiska förhållanden på platsen där nivåerna på Södermalm sänker sig ned mot Slusstorget och övergången till Gamla Stan. Kontoret är positivt till en sådan utveckling av planförslaget och tror att det skulle ge kvaliteter även till de ovanliggande publika rummen Ryssgården, Södermalmstorg och platsen runt Katarinahissen som på så vis skulle ges en större närhet till vattnet.

Vidare påpekas att äldre slussanläggningar bör bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Detta allmänna intresse, möjligheten att bevara kulturhistoriska anläggningar, måste ställas i relation till vikten av att utöka avtappnings-möjligheten från Mälaren till Saltsjön och på så sätt minska översvämnings-riskerna i Mälardalen och genom det nu pågående miljödomsarbetet fastställa en ny reglering av Mälaren. Möjligheten att bevara äldre slussanläggningar har studerats och det som befunnits möjligt tidigare, vilket kvarstår även idag, är att Nils Ericsson-slussen från 1800-talet kan bevaras. De övriga två slussarna, Karl Johan-slussen från 1935 och Polhemsslussen från 1700-talet, kan inte bevaras då dessa måste ge plats för de utökade avbördningskanalerna och den nya slussrännan.

Ytterligare synpunkter gäller näsets gestaltning mellan Södermalm och Gamla Stan. Denna fråga har diskuterats och studerats inför plansamrådet och ett försök att teckna näset har varit att ge huvudbron en mer gestaltad lösning som inte bara uttrycker bro utan också en funktion och byggnation som redovisar övergången över Söderström. Lokalerna under huvudbron, mot kajerna och de låga broarna, är ett försök att ta hand om denna fråga. Huruvida näset ska uttryckas ännu starkare och gestaltas måste studeras i det fortsatta planarbetet. Dock ska påpekas att det öppna vatten som nu redovisats i de två avbördningskanalerna samt den nya slussrännan är vad som krävs för att öka avbördningen på erforderligt sätt. Ett gestaltat näs skulle endast innebära att man genom ytterligare överdäckningar över vattnet, utöver broarna, skulle teckna näset, utan att det är en solid landmassa. Huruvida detta är önskvärt måste diskuteras vidare i samtal med kulturhistorisk kompetens. Vidare ska påpekas att en viktig aspekt i planförslaget varit att lyfta vattnet som ett positivt element i den nya stadsbygden, att göra mer vatten tillgängligt för Stockholmare.

Gestaltning och utformning

Planförslaget har inte haft till syfte att redovisa en gestaltning av byggnader och allmänna platser som är fullständig, det betonades noggrant i planhandlingarna. Det som presenterades under plansamrådet var en redovisning av volymer snarare än arkitektur. Många har ändå kommenterat byggnadernas gestaltning, vilket får ses som att det är en fråga som engagerar. Kontoret måste tillsammans med berörda fundera vidare på möjligheten att redovisa översiktliga intentioner avseende dessa frågor i den färdiga detaljplanen, utan att de blir alltför låsande. Att i detta läge låsa fast en detaljerad gestaltning för både eventuell ny bebyggelse samt torg och kajer, som kan komma att färdigställas om flera år, bedöms som svårt. Dock måste också frågan som länsstyrelsen lyfter om ett något mer preciserat gestaltungsprogram beaktas.

Användning – funktioner i ny bebyggelse samt avgränsning mellan allmänna och enskilda framtida fastigheter

Planförslaget redovisade en generell bestämmelse CK på samtliga föreslagna byggnader och underbyggda ytor samt även B på de tre östliga byggnaderna, framför KF-huset och Glashuset. Kontoret menar att den generella bestämmelsen CK är bra då den ger stora möjligheter för en blandad användning som rymmer både kommersiell och offentlig service, kultur samt även kontor och hotell. Denna bestämmelse kommer att kvarstå då detta ger möjlighet för ett flexibelt nyttjande över tid, men också utifrån att flera publika verksamheter, något som är önskvärt på platsen, idag inte är klara. Inte minst gäller detta eventuella framtida kulturella verksamheter. Verksamheter som ryms inom CK-bestämmelsen behöver heller inte komma i konflikt med krav på nya verksamheter som kan ställas gentemot befintliga bostäder i anslutning till planområdet och ny bebyggelses nyttjande.

Avseende bostäder är dock frågan mer komplicerad. Bostäder har i princip alltid tolkningsföreträde som användning före andra verksamheter vid eventuella störningar. Detta innebär att nya bostäder vid Slussen kan komma att ställa krav och restriktioner på befintliga verksamheter, vilket framför allt gäller bostäder i relation till hamnverksamheten. Buller från hamnverksamhet räknas som industribuller vilka ställer andra krav gentemot bostäder än vad t.ex. trafikbuller gör. Nya bostäder får inte komma att inverka negativt på befintliga hamnverksamheter, t.ex. Birka Cruises verksamhet. Hamnen klassas som en del av riksintresset Stockholms hamn. Vidare tar detaljplanen höjd för en framtida möjlighet att nyttja kajen mellan Birka Cruises och huvudbron för båttrafik i form av angöring för reguljärtrafik. Om denna möjlighet försvinner genom nya bostäder skulle en viktig aspekt gå om intet med framtidens Slussen då detaljplanen anger möjligheten att i framtiden skapa en nod i kollektivtrafiken mellan bussar, tunnelbana och båtar. Denna fråga måste således utredas vidare innan slutlig användning på eventuell ny bebyggelse i östra delen av planområdet kan fastställas.

Destination Slussen framför flera mer specifika synpunkter på detaljutformningar avseende tillgänglighet till den nya handelsplatsen. Frågor av denna art får studeras inom ramen för fortsatt planarbete.

Lantmäterimyndigheten påpekar att gränsdragningen mellan allmänna och enskilda ytor och fastigheter på kajplan och mellanplan (Stadsgårdsledens dragning i de undre planen) måste redovisas tydligare. Plankartan kommer att kompletteras med förtydligande av detta genom att ange avgränsningen för Stadsgårdsledens dragning.

Allmänna platser och grönska

Kritik har framkommit om att de nya publika platserna inom framtidens Slussen inte är tillräckligt bra. Kontoret menar att de platser som kommer att tillskapas har stora möjligheter att bli attraktiva publika rum med olika karaktär. Fördelen med föreslagen lösning jämfört med dagens situation är att trafikytorna kan minskas till förmån för plats för gående och cyklister samt för vistelseytor, något som kontoret anser mycket angeläget för att nyttja platsens potential till framtida mötesplats i staden. Kopplingarna mellan de två nivåerna torgplan och kajplan behöver studeras vidare för att få en bättre kontakt mellan dessa två och för att kajplanet ska kännas som en naturlig del av platsen och inte bli en otrygg del av Slussen.

Möjligheten till planteringar och grönska på platsen är begränsad i och med de stora underbyggda ytorna vilket försvårar att skapa bra växtmiljöer för träd. Frågan bör dock studeras vidare för att se till möjligheterna att på olika sätt tillföra mer grönska inom området, alternativt studera möjligheten till grönkompensation t.ex. på det sätt som stadsdelsförvaltningen framför i sitt yttrande.

Trafik

En av de mest förekommande synpunkterna under plansamrådet var att huvudbron med dess åtta körfält är alltför stor och liknade den vid en motorväg som skulle leda till en trafikökning i Gamla Stan. Trafiklösningen som presenterats bygger på att skapa god framkomlighet för alla trafikslag samt att ge platsen en god orienterbarhet, något som är en brist i dagens Slussen. Kontoret anser att vald trafiklösning är bra och att den ger goda möjligheter till upplevelser för gångtrafikanter över gångbron och de låga gång- och cykelbroarna mellan kajerna samt en gen och enkel cykelväg mellan Södermalm och befintlig cykelbana vid Munkbron via den nya cykelbron utmed tunnelbanebron. Detaljstudier för dessa broar avseende trygghet och framkomlighet kommer att göras i det fortsatta planarbete.

Biltrafiken samlas på huvudbron och leds därefter vidare på Skeppsbron respektive Munkbron. Dimensioneringsgrunderna för trafiklösningen i form av storlek på trafikflödena genom Slussen ska studeras ytterligare för att utreda möjligheten att minska antalet körfält på huvudbron. Framkomligheten för kollektivtrafik i form av bussar och eventuell framtida spårväg på bron måste prioriteras, likaså goda utrymmen för gående och cyklister. Utrymme för nya garageplatser inom planområdet är mycket begränsad, vilket innebär att ersättningsplatser för borttagna platser i de s.k. Karl Johangaragen blir svåra att anordna.

Kollektivtrafik

Planförslaget innebär en uppgradering av miljön för kollektivtrafikresenärerna med möjligheter till smidiga byten mellan olika trafikslag i en attraktiv miljö. Vissa synpunkter gör gällande att den nya bussterminalen för Nacka-Värmdöbussarna är otillräcklig med tanke på framtida befolkningsökning i ostsektorn. Andra synpunkter lyfter frågan om en utbyggd blå tunnelbanelinje mot Nacka. I dessa frågor sker ett nära samarbete med SL som prognostiserar framtida behov av busstrafik till Nacka och Värmdö, vilka ligger till grund för dimensioneringen av den nya bussterminalen. Staden förlitar sig på att SL levererar korrekt underlag för deras trafikala behov i framtiden och att den framtida bussterminalen därmed får erforderlig dimensionering. En förlängning av tunnelbanan skulle vara önskvärd, men är idag inte aktuell. Tunnelbana mot Nacka skulle inte heller helt ta bort behovet av bussterminalen vid Slussen. Om en förlängning av tunnelbanan i framtiden genomförs ska de delar av bussterminalen som då inte längre behövs kunna omvandlas till annan användning i anslutning till bytespunkten.

Frågan avseende Saltsjöbanan/Tvärbanans slutstation och lösning kring denna är inte klarlagd i dagsläget. Det tidigare förslaget innebar en gemensam slutstation för båda banorna i OKQ8 vid Katarinavägen, något som är önskvärt ur både planerings- och genomförandaspekt för Slussenprojektet. För närvarande diskuteras dock om Saltsjöbanan ska ligga kvar i befintligt läge med station på kajplan och i anslutning till den nya terminalen för Nacka-Värmdöbussarna och Tvärbanan ges en sträckning efter Danvikstull som

innebär en stadsspårväg som via Folkungagatan och Renstiernas gata når en slutstation i gatan på Katarinavägen intill KF-huset.

Den sistnämnda lösningen får stora konsekvenser för Slussenprojektet. Dels innebär Saltsjöbanan i anslutning till bussterminalen att kajen måste flyttas ut mot norr ytterligare för att rymma alla funktioner på ytan mellan KF-huset och kajkanten dels gör ett hållplatsläge för Tvärbanan på Katarinavägen att kapaciteten på vägtrafiknätet inskränks. Ytterligare konsekvenser kan t.ex. innebära en svårighet att i framtiden konvertera stombusslinje 2 och 3 till spårvagn då utrymmet blir begränsat i korsningen Folkungagatan/Renstiernas gata. Eftersom frågan inte är löst, och förmodligen inte kommer att ha nått en slutlig lösning innan den slutgiltiga detaljplanen för Slussen ska vara klar, måste lösningen för framtida Slussen inrymma båda alternativen. Planen ger möjlighet för en förlängning av eventuell framtida stadsspårväg via Slussen utmed Skeppsbron till Kungsträdgården och Spårväg City. Bron mellan Södermalm och Gamla Stan ska klara detta eventuella framtida behov.

Kajer, båttrafik och slussfunktion

Slussen är i den nya översiktsplanen för Stockholms stad utpekad som en nod för framtida båttrafik med omstigningsmöjlighet till övriga kollektivtrafiknätet. I flera yttranden framförs vikten av att tillvarata Slussens goda läge för just denna typ av funktion. Detaljplanen ger möjlighet att anlägga bryggor och nyttja kajer till reguljär båttrafik. I dag finns inga konkreta planer på denna båttrafik men att hålla öppet för sådana lösningar menar kontoret är av stor vikt inför framtiden. Av denna anledning kommer det troligtvis inte bli aktuellt att, när byggnationen av Slussen är klar, åter lägga t.ex. Patricia vid kajen framför KF-huset. Möjligheten att hitta alternativa kajplatser till dessa båtar med tillhörande funktioner och verksamhet som idag har kajplats här måste studeras vidare tillsammans med Stockholms Hamnar. Djurgårdsfärjans läge i planförslaget, något norr om nuvarande placering vid Skeppsbron, är avstämt med berörda parter som önskar att denna ligger kvar på Gamla Stansidan och inte flyttas över till Södermalm.

Birka Cruises nyttjar idag ytor på kajen som i planförslaget kommer att tas i anspråk för delar av den nya bussterminalen samt övrig byggnation i den östra delen av planområdet. Förslagsvis bör de funktioner som Birka idag har väster om sin terminal kunna lösas öster om den samma. Frågan måste studeras vidare i detalj.

Flera har lyft frågan om en ökad kapacitet i den nya slussrännan. Bland annat Strömma önskar att den seglingsfria höjden i slussen ökas markant. Kontoret vill då påpeka att det inte är den nya bron i Skeppsbrons förlängning som anger begränsningen i frihöjd över den nya slussrännan utan Centralbron med järnvägsbron samt tunnelbanebron. Dessa broars seglingsfria höjd är dimensionerande för båttrafiken genom Söderström och således kommer den seglingsfria höjden i den nya slussrännan inte att justeras uppåt som önskats utan kvarstå på den nivå som redovisats i planförslaget. Den nya slussrännans bredd och längd kan diskuteras vidare med möjlighet till ökad kapacitet jämfört med dagens.

Andra funktioner kopplade till vattnet

Vattnet är ett bärande element i det framtida Slussen och flera synpunkter har inkommit som syftar till att använda vattnet på fler sätt än det som föreslagits i planförslaget. Kontoret ser positivt på detta då allt som ökar attraktionen kring vattnet är positivt. Förslag som inkommit behandlar bland annat ett mini-

kraftverk för att utnyttja höjdskillnaden mellan Mälaren och Saltsjön, en laxtrappa för ett synligt djurliv på Slussen och en surfbar våg i en av avbördningskanalerna. Kontoret kan inte i nuläget ge svar på om förslagen är möjliga att genomföra men önskar på olika sätt utreda dessa vidare.

Miljö

Flera frågor som har lyfts under plansamrådet gäller miljöfrågor. Det gäller bland annat vattenkvalitet, luftkvalitet, buller, dagvatten och risker. Vattenkvalitetsfrågan kopplat till dagvattenhanteringen från detaljplaneområdet kommer att utvecklas i MKB:n inför utställningen. Vattenkvalitetsfrågor kopplade till den nya avtappningskapaciteten och regleringen av Mälaren kommer att beskrivas i vatten-MKB:n som är underlag för tillståndsansökan enligt miljöbalken. I båda dessa fall är MKN för fisk och musselvatten en viktig bedömningsgrund. Samråd om ny avtappningskapacitet och reglering av Mälaren kommer att ske under hösten 2010. Dagvattenfrågan utreds vidare i planarbetet och möjligheten att avsätta utrymmen för dagvattenanläggningar utredas. Prioritet för rening är de högt trafikerade vägvägnitten inom planområdet.

Beräkningen av halter PM10 och analysen av konsekvenser utgår från dagens dubbdäcksanvändning för att belysa värsta tänkbara fall. Planen avses klara miljökvalitetsnormen för PM10 oavsett om framtida förbättringar av luftkvaliteten i området inträffar eller inte. Avseende kvävedioxid finns ingen anledning att misstänka att framtida halter ska öka i utomhusluften. Planen bedöms klara normen även om dagens situation kvarstår. Vad gäller luftkvaliteten i bussterminalen måste denna fråga utredas vidare.

Inför plansamrådet fanns inte detaljerat underlag gällande byggskedets konsekvenser. I plan-MKB:n görs en beskrivning av vilken typ av verksamheter som ger upphov till konsekvenser och vilka typer av konsekvenser som kan uppstå men inga resultat redovisas. Hänvisning sker till projekt-MKB:n och de kommande samråden om verksamheten. Mot bakgrund av att byggskedet är långt och att det i en detaljplan av denna storleksordning är rimligt att även MKB:n för detaljplanen innehåller en beskrivning av byggskedets konsekvenser kommer redovisningen att vara mer detaljerad inför utställningen av detaljplanen.

Bullerfrågan avseende bostäder är komplicerad då den berör befintlig hamnverksamhet. Frågan avses studeras vidare. Om detaljplanen kommer att medge bostäder kommer planbestämmelse införas som gör gällande att avstegsfall B ska klaras. Kontoret har uppmärksammat riskfrågorna och planen kommer att kompletteras med studier av risk- och säkerhet med koppling till detaljplanen.

SL och staden har tidigare konstaterat att den av vissa framförda översvämningensrisken i tunnelbanan är överdriven. SL har efter det extrema högvattenståndet i Mälaren år 2000 genomfört skyddsåtgärder, skaffat material och redskap samt har färdiga beredskapsplaner för att möta hotet om högt vatten i Mälaren. Några svårigheter att skydda spåraneläggningen mot instörtande vatten föreligger inte enligt SL.

Frågan om behovet av erosionsskydd på vattenanläggningar med hänsyn till en högre vattenströmning genom Slussen/Söderströmmen är en viktig del av tillståndsansökan enligt miljöbalken för nya avtappningskanaler och en ny reglering av Mälaren. Bedömning av behovet av erosionsskydd omfattar broar, kajer,

tunnlar och ledningar från Östra Mälaren till Blockhusudden. Det genomförda arbetet kommer att redovisas inom ramen för samrådet för vattenverksamheten under hösten 2010.

Översvämningsriskerna runt Mälaren är idag oacceptabelt stora. Hotet ligger i de potentiellt stora vattenflöden som finns till Mälaren i kombination med att avtappningskapaciteten för Mälaren är för liten. Infrastruktur och dricksvattenkvaliteten i Mälarenregionen skulle vid eventuella översvämningar drabbas hårt. För att minimera riskerna och säkra tillgången på dricksvatten för Mälardalens två miljoner invånare måste kapaciteten att tappa vatten ur Mälaren byggas ut. När avtappningskapaciteten byggs ut behöver Mälarens reglering förändras. I planerna för Slussens ombyggnad ingår en kraftfull ökning av Mälarens avtappningskapacitet från dagens ca 800 kbm/s till totalt 2000 kbm/s. De nya kanalerna i Slussen/Söderström kommer att ha tillräckligt stor kapacitet för att utsatta områden, t.ex. tunnelbana, vägar och flygplatser runt Mälaren ska skyddas mot de översvämningsrisker som finns idag.

Enligt SMHI måste avtappningskapaciteten byggas ut oavsett om klimatet ändras eller inte. En större avtappningskapaciteten och den nya regleringen av Mälaren skapar också bättre förutsättningar och högre säkerhetsmarginaler än vad vi har idag än vad vi har idag att möta framtida klimatförändringar och ett stigande havsvattenstånd. För att långsiktigt planera för klimatanpassningar på regional nivå i Sverige har länsstyrelserna en central roll. Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, MSB, har ansvar för frågor om samhällets säkerhet när det gäller skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar

Ekonomi – intrång i befintliga fastigheter och exploateringsgrad

Fastighetsägarna till Tranbodarne 11 (KF-huset), Tranbodarne 12 (Glashuset) samt Tranbodarne 13 (Sjömansinstitutet) framför att planförslaget innebär intrång i deras fastigheter som inverkar negativt på dessa. Planförslaget redovisade överbyggda ytor på kajplan, mellanplan och torgplan, ytor som framför allt omfattar den nya bussterminalen, handelsplatsen samt Stadsgårdsleden. Detta innebär att flera våningsplan som idag ligger mot norr i de tre fastigheterna och som idag används som uthyrningsbara lokaler med dagsljus skulle bli motbyggda. Den negativa påverkan och intrånget på fastigheterna skulle enligt fastighetsägarna innebära att man kommer att ställa ersättningskrav på staden om planen genomförs enligt planförslaget.

Staden har undersökt vidare om det är möjligt att på ett fullgott sätt klara av att lösa de infrastrukturella frågorna i form av ny bussterminal, eventuell slutstation av Saltsjöbanan samt en omdragen Stadsgårdsled på mellanplanet utan att behöva bygga mot befintliga fastigheter i kvarteret Tranbodarne. Detta har visat sig möjligt vilket innebär att den nuvarande gatan som löper utmed kvarterets norra del kan finnas kvar även i framtiden. En effekt av detta är dock att ytorna i den framtida handelsplatsen kan komma att minska på mellanplan. Hur en slutlig lösning ska utformas måste studeras vidare, men en trolig lösning är att gatan utmed kvarteret kommer att ligga kvar i dagens läge för att därmed också minimera intrånget i befintliga fastigheter i kvarteret Tranbodarne och på så vis bibehålla existerande angöring och funktioner i fastigheterna som i dagsläget.

Många bland allmänheten har framfört sitt missnöje över att staden säljer ut Slussen i form av ny exploatering för att bekosta byggnationen av Slussen, vilket får till följd att utsikter, rymd och öppenhet byggs bort. Staden har som målsättning med framtidens Slussen att skapa en attraktiv mötesplats med en

mängd olika funktioner. Dessa skulle bland annat inrymmas i delar av den nya bebyggelsen där både kommersiella och kulturella funktioner och lokaler ger en bred och intressant upplevelse.

Planeringen av Slussen hanterar flera motstående allmänna intressen, t.ex. en god ekonomi i projektet för att minska belastningen för Stockholms skattebetalare kontra utsikten. Hur dessa intressen ska vägas mot varandra måste studeras i fortsatta arbeten, men det är ändå viktigt att poängtera att de av allmänheten som lämnat synpunkter på denna fråga värdesätter öppenheten och vyerna högre än intäkter från framtida byggrätter. Det ska också påpekas att de intäkter staden kalkylerat med för den nya bebyggelsen och de överbyggda ytorna motsvarar drygt 10 % av projektets totala budget om 8 000 mnkr. I sammanhanget måste detta ses som en relativt begränsad kostnadstäckning även om den enskilda summan om uppemot 1 000 mnkr i intäkter från byggrätter i sig är stor.

Stadens tekniska försörjning och infrastruktur

Många frågor och synpunkter framförs från stadens ledningsdragande bolag om nuvarande infrastruktur, lösningar under genomförandet samt behov i den färdiga lösningen. Många av dessa frågor hanteras i det nu pågående arbete med att hitta en lösning för hur ledningsdragningen i framtiden ska lösas mellan Södermalm och Gamla Stan. De frågor som inte löses i detta arbete måste lyftas och diskuteras med respektive bolag inför framtagandet av den slutgiltiga detaljplanen. Slussenprojektet har för avsikt att fördjupa samarbetet med bolagen, eventuellt inom ramen för de arbetsgrupper som redan idag finns avseende framtidens ledningsdragningar. Huruvida framtida ledningsdragningar ska redovisas på plankartan som u-områden måste diskuteras vidare med berörda parter.

Planprocess, alternativa lösningar och planens omfattning

Staden har arbetat med Slussen under många år och har presenterat flera olika alternativa lösningar. Den första tävlingen hölls 1991 men ledde inte vidare till planförslag. Den andra tävlingen, som hölls 2004, redovisade åtta olika alternativ och det efterföljande programsamrådet 2007 presenterade två alternativ. Efter detta skede bjöd staden under 2008 in fem arkitekter som presenterade olika förslag på gestaltning av framtidens Slussen. Därefter fattades beslut i maj 2009 i berörda nämnder att ett av dessa fem förslag skulle ligga till grund för fortsatt planering. Det är en utveckling av detta förslag som sedan redovisats för allmänheten och andra berörda under nu genomfört plansamråd. I samband med besluten i maj 2009 fattades också beslut att alternativa förslag inte skulle utredas eller studeras vidare, t.ex. en nedgrävning av tunnelbanan.

Kontoret menar således att staden jobbat brett och öppet med frågan om alternativa studier för framtidens utformning av Slussen. Det har också funnits generösa möjligheter för allmänheten att ta del av materialet på utställningar och via webben. Frågan om alternativa studier och hur dessa ska redovisas i planhandlingarna för att förtydliga stadens gedigna arbete fram till en färdig detaljplan kommer att studeras vidare.

Frågan om ett bevarande av nuvarande Slussen, som en opinion under plansamrådet lyft, är inte aktuell. Detta diskuterades under programsamrådet som genomfördes 2007. Då presenterade staden ett bevarandeförslag *Nybyggd bevarande* som innebar en återuppbyggnad av nuvarande Slussen samt ett förslag vilket var det vinnande från tävlingen 2004. Resultatet av detta samråd

var att staden skulle jobba vidare med det vinnande förslagets principer, klöverbladet i nuvarande Slussen kommer således att försvinna i framtiden. Detta fattade också stadsbyggnadsnämnden beslut om i december 2007.

Gyllenforsen Fastigheter önskar att planområdet utvidgas till att också omfatta deras fastighet Tranbodarne 11 (KF-huset) för att möjliggöra utveckling av denna. Kontoret ser positivt på att utveckla intilliggande fastigheter till att bli en del av en integrerad lösning för framtidens Slussen med både nya och befintliga fastigheter. Avseende befintlig bebyggelse måste utveckling av dessa ske på ett sätt som tillvaratar och bejakar byggnaders kulturhistoriska värde och i dialog med kulturhistorisk kompetens samt, om så är nödvändigt, inom ramen för samråd i framtagandet av en ny detaljplan. Kontoret kommer inte att utöka planområdet till att omfatta även Gyllenforsens fastighet i detta skede. Slussenplanen rymmer en mängd frågor av mycket komplex art. Att då utöka planen till att omfatta ytterligare frågor ses inte som görligt, och ur en tidsaspekt inte heller lämpligt då ambitionen är att kunna påbörja rivnings- och byggnadsarbeten så snart som möjligt efter det att detaljplanen har vunnit laga kraft. En utökning av planområdet avseende Gyllenforsens fastighet skulle, enligt kontoret, fördröja planprocessen och därmed också genomförandet.

Genomförande

Boende och fastighetsägare i anslutning till planområdet påpekar vikten av information inför och under genomförandet men också vidare studier och undersökningar av framtida störningar samt byggnaders tekniska status och hur de kan komma att påverkas i och med framtida rivning och byggnation av Slussen. Staden arbetar med information till berörda, både genom ett elektroniskt nyhetsbrev, men också genom direktutskick med informationsbrev till närboende. Detta kommer att ske kontinuerligt under hela processen. Arbetet med att ta fram lösningar som begränsar störningar under byggprocessen pågår och kommer att fördjupas inför framtida genomförande.

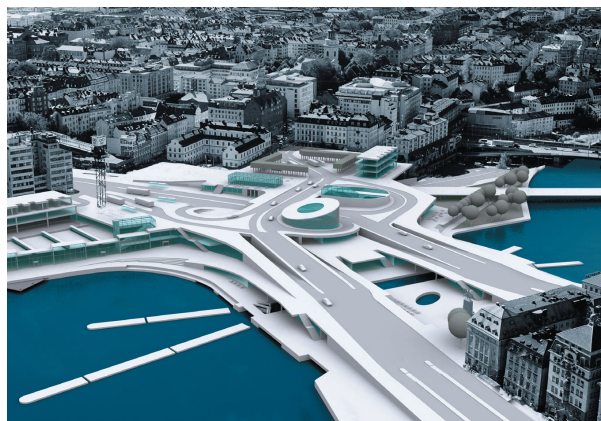
Genomförandet av framtida Slussen innebär en stor och omfattande byggverksamhet som kommer att påverka långt fler än bara de kringboende vid Slussen. Det gäller framför allt alla de som passerar platsen via stadsbussar, med cykel eller till fots samt reser med Saltsjöbanan och Nacka-Värmdöbussarna och byter mellan dessa trafikslag och tunnelbana. Att ha en fungerande kollektivtrafik på Slussen under genomförandet är naturligtvis mycket viktigt. Vilka lösningar som på bästa sätt tillgodoser detta kommer att studeras vidare, och naturligtvis i samråd med SL. Hur övrig trafik ska passera platsen studeras också, men inskränkningar i framför allt biltrafiken på platsen ses i dagsläget som mycket svårt att undvika. Dock gäller det att hitta lösningar som minimerar dessa samtidigt som byggnationen av nya Slussen kan göras på ett säkert, bra och kostnadseffektivt sätt.

2. HUR PROGRAMSAMRÅDET BEDRIVITS

Programsamråd genomfördes under tiden 10 juli – 31 oktober 2007.

Två samrådsmöten hölls den 4 och 10 september 2007 i Södra Latins aula vilka samlade totalt ca 140 personer. 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 2007. Under denna tid kom det totalt ca 4 000 besökare till lokalen.

Programsamrådet uppmärksammades med artiklar i dags- och lokalpress samt inslag i lokal-TV. Totalt inkom ca 100 samrådsyttrande och av dessa utgjordes ca 60% av synpunkter från privatpersoner.



De två förslag som presenterades under programsamrådet 2007; till vänster Nya Slussen och till höger Nybyggt bevarande.

Bild: t.v. Nyréns Arkitektkontor, t.h. White Arkitekter.

Programsamrådet redovisade dels ett utvecklat förslag av det vinnande förslaget från tävlingen från 2004 framtaget av Nyréns Arkitekter, kallat Nya Slussen, dels ett förslag som var en nybyggnation av Slussen med nuvarande klöverbladsform som utgångspunkt. Detta förslag togs fram av White Arkitekter och benämndes Nybyggt bevarande. Resultatet av programsamrådet var att flertalet remissinstanser förordade förslaget Nya Slussen. Efter programsamrådet sammanställdes inkomna skrivelser samt stadens synpunkter i en samrådsredogörelse, dat. 2007-11-27.

När programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i december 2007 gav nämnden i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen ska utgå från Nya Slussen. Därmed beslutades också att klöverbladsprincipen från 1935 kommer att försvinna när Slussen i framtiden byggs om.

I ovan nämnda beslut i stadsbyggnadsnämnden 2007 beslutades också att staden skulle se vilka gestaltningsmöjligheter Nya Slussen gav utrymme för, dvs. hur kan principlösningar för trafik, kollektivtrafik och ökad avbördning av Mälaren från Nyréns vinnande förslag från 2004 användas som grund men gestaltas på ett annat sätt. Stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret handlade då upp fem olika arkitektkontor för detta uppdrag. Uppdraget presenterades i oktober 2008 och fanns under följande fyra månader utställda på Stadsmuseet. I maj 2009 fattade stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden likalydande beslut att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för det fortsatta arbetet med planarbetet och kommande ombyggnation av Slussen.

3. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS

Rekordstort gensvar från allmänheten

Plansamrådet för Slussen är förmodligen bland det mest ambitiösa samråd som staden genomfört för ett enskilt planprojekt. Många stockholmare har aktivt tagit del av planförslaget genom att lämna synpunkter samt att besöka utställningen. Under samrådets nio veckor besökte nästan 10 000 personer utställningen och stadsbyggnadskontoret har tagit emot nästan 1 200 skrivelser varav drygt 1 100 är från boende och privatpersoner. Kontoret ser mycket positivt på detta breda gensvar och tycker det är både viktigt, angeläget och inte minst roligt att så många tagit sig tid att bilda sig en uppfattning om planförslaget.

Visning av planförslag och information till allmänheten

Plansamråd har genomförts under perioden 25 januari – 29 mars 2010. Under denna tid har planförslaget visats i en utställningslokal på Peter Myndes Backe 3 (Sjömanshemmet) vid Slussen. På utställningen redovisades information om planförslaget i form av planscher, illustrationer en enklare informationsfilm samt en stor modell. Utställningen höll öppet måndag-onsdag kl. 12-18, torsdag kl. 12-20 samt fredag kl. 12-16. Utställningen hade under samrådstiden också öppet tre lördagar kl. 12-16 då projektledningen var på plats. Planhandlingarna i form av plankarta med tillhörande handlingar fanns också tillgängliga för allmänheten i Tekniska Nämndhuset.

Information om plansamrådet har gjorts genom annonsering i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet och information på Hallå Stockholm-sidan i samtliga lokaltidningar som delas ut inom Stockholms stad (bl.a. Mitt-i-tidningarna och Södermalmsnytt). Vidare har en fyrsidig informationsfolder skickats ut till nästan 15 000 hushåll i Gamla Stan och på Södermalm runt Slussen samt i området från Katarina till Mariatorget.

Temakvällar och informationsmöten

Under samrådet genomfördes två temakvällar i ABF-huset på Sveavägen, dels en föreläsning om Slussen om historia av Martin Rörby från Skönhetsrådet dels en paneldebatt om Slussen som framtida mötesplats med inbjudna personer. Till dessa temakvällar kom ca 80 respektive 50 personer.

Projektledningen har bjudit in till ett separat informationsmöte för berörda fastighetsägare. Detta möte samlade ett 20-tal personer. Projektledningen har bjudit in berörda fastighetsägare till ett separat informationsmöte som samlade ett 20-tal personer. Projektledningen har också tagit emot besökare och intressenter till utställningslokalen samt genomfört ca 40 föredragningar och studiebesök för interna och externa intressenter. Grupperna har t.ex. utgjorts av hyresgäster i vissa intilliggande fastigheter, Gamla Stan Sällskapet, Samfundet Sankt Erik, Stockholms Handelskammare, länsstyrelsen, studenter samt olika politiska partier.

Press

Plansamrådet uppmärksammades med artiklar i dags- och lokalpress, inslag i lokal- respektive riks-TV samt i radio.



Planförslaget som redovisades under plansamrådet 25 januari – 29 mars 2010.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

4. LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen anser att föreliggande förslag på ett rationellt och tekniskt förtjänstfullt sätt löst trafiksituationen i Slussen med avseende på kollektivtrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafik. Den föreslagna lösningen har också förutsättningar att skapa en attraktiv och trygg miljö för alla de som dagligen vistas eller passerar området. Planförslaget har vidare, påpekar länsstyrelsen, bearbetats avseende kulturmiljön. Länsstyrelsen anser dock att förslaget behöver bearbetas ytterligare med avseende på byggnadsvolymer och hur de olika offentliga rummen och platserna bäst ska bindas samman och detaljutföras för att på så sätt undvika skada på riksintresset. Vidare anser man att rivningen av Slussen innebär en stor förlust av kulturmiljövärden, vilken kan accepteras om den förstärker och tydliggör vissa övriga kulturmiljöaspekter på platsen.

Länsstyrelsen ser positivt på att staden aktivt arbetar med att omhänderta de kulturhistoriska aspekterna. Dock behöver planförslaget bearbetas ytterligare för att skada på riksintresset inte ska uppstå. I det fortsatta planarbetet bör flera värdefulla vyer säkerställas och kajernas utformning studeras så att landskapets värde i form av förkastningsbranten och det lägre utskjutande näset går att förstå även i den ombyggda Slussen. Man anser att byggnad C1, om den överhuvudtaget ska behållas, bör minskas i volym och ges en mer fristående utformning för att behålla den öppna karaktär som idag kännetecknar Slussen. En trappning av marknivån mellan de nya broarna ner mot vattenytan skulle också bidra till en förståelse av landskapet.

Byggnad E1 behöver studeras ytterligare så att vyer och den äldre värdefulla bebyggelsen förblir synlig i stadsbilden. Den föreslagna huvudbron behöver bearbetas så att näset ges en läsbar gestaltning och en förankring skapas vid brons landfästen. Vidare påpekas att gestaltungsprogrammet bör omfatta formuleringar avseende väsentliga utformningsfrågor för stadsbyggnadsprinciper och offentliga rum. Länsstyrelsen anser vidare att äldre sluss-

anläggningar bör bevaras så långt som möjligt och att dessa kan bli en del av gestaltningen av vattenrummet mellan Gamla Stan och Södermalm.

Vattenkvalitetsfrågan behöver hanteras i den fortsatta planläggningen. Det avser miljökvalitetsnormer för vatten samt miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Avseende dagvatten kommer länsstyrelsen att lämna mer detaljerade synpunkter i samband med den kommande miljöprövningen. Vad gäller frågan om luftkvalitet önskar man ett fördjupat underlag som även belyser förhållandet mellan framtida utsläpp och halter. De trafikmängder som passerar Slussen gör att vistelseytor kan komma att bli oattraktiva om inte åtgärder görs för att sänka bullernivåerna. Om bostäder blir aktuellt i delar av den föreslagna bebyggelsen förutsätts att planhandlingarna säkerställer att avstegsfall A kan tillämpas, vilket innebär att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet har tillgång till en ej bullerstörd sida.

I planhandlingarna bör det framgå i vilken omfattning sprängnings- och massförflyttningsarbeten kommer att ske för att kunna realisera planen. Samordningen mellan planarbetet och vattenverksamhetsprövningen avseende dessa frågor behöver samordnas bättre.

Det är av stor vikt att planen ger utrymme för en ökad cykeltrafik inom området, och man tror att cykeltrafiken förbi området i framtiden kan komma att öka mer än de prognoser staden tagit fram. Frågan om Saltsjöbanan och Tvärbanans gemensamma anslutning till tunnelbanan är viktig och den framtida utformningen av Slussen bör hålla öppet för flera olika alternativa lösningar. Vidare förutsätts att staden i samråd med SL hittar lösningar för tillfälliga hållplatslägen för pendlingstrafiken mot Nacka-Värmdö under byggperioden, också med avseende på den planerade utvecklingen av östra Storstockholms bostadsbyggande. Möjligheten att utveckla sjötrafik som alternativ för att avlasta pendlingstrafiken skulle behöva belysas i detta sammanhang.

Länsstyrelsen vill också uppmärksamma att det transporteras farligt gods på järnvägen inom planområdets västra del och där risken för olyckor bör bedömas särskilt med avseende på planerad överbyggnad i denna del. Slutligen påpekas att planförslaget är svårtolkat vad gäller övergripande struktur och detaljer i hur de olika kommunikationslederna med skilda trafikslag och flöden utformats i planområdets olika plan. Av denna anledning kan man inte ta ställning till eventuella olycks- eller hälsorisker i de föreslagna trafikfunktionerna under mark främst vad gäller behov av utrymningsvägar.

5. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten har inga erinringar mot planförslaget men lämnar flera punkter som ska förtydligas i planhandlingarna i det fortsatta planarbetet. Det gäller bland annat att förtydliga avgränsningarna mellan kvartersmark (C1, H1, T2, T3, P1) och allmän platsmark (HUVUDGATA1) i de undre planen. Lantmäterimyndighetens förslag i detta fall är att göra en plankarta för varje plan för att tydliggöra de olika funktionerna för att underlätta kommande fastighetsbildning.

Vidare måste förtydliganden göras vad gäller x1-bestämmelsen. Ledningsrätter bör på plankartan redovisas som u-områden inom kvartersmark. Mark som

idag är kvartersmark läggs ut som allmän platsmark, vilket måste kungöras enligt 5 kap 24§ PBL – 6 kap 17-19§§ PBL. Slutligen lämnas också förslag till förändringar i texten i genomförandebeskrivningen.

6. SAKÄGARE

Atrium Ljungberg AB anser att planförslaget i alltför liten grad tar hänsyn till Slussens befintliga kvaliteter i form av byggnader, verksamheter och historiskt ursprung. Detta tar sig uttryck bland annat genom att Glashuset hamnar på undantag, att förkastningsbranten skymms och att stora befintliga värden förstörs. Man motsätter sig planförslaget för de delar som berör fastigheten Tranbodarne 12 eftersom förslaget inte alls tar hänsyn till befintliga förhållanden för fastigheten, bland annat kommer flera av de nedre planen bli förbyggda och den norra angöringen till fastigheten raderas ut. Dessa frågor har inte beaktats i planförslaget. Vidare innebär planförslaget att den karaktäristiska glasade fasaden mot Saltsjön byggs för och att lokalytorna i Glashuset då får sämre ljusvärden. Atrium Ljungberg framför också att man anser att det finns brister i handläggningen av planärendet samt att det av staden tagits motstridiga beslut avseende fastigheten Tranbodarne 12. En kulturskyddsmärkning gjordes för fastigheten i en ny detaljplan strax innan beslut fattades 2004 om inriktningen för Slussen i och med tävlingen som vanns av Nyréns Arkitekter. Man framför att förändringar och kompletteringar av planen måste göras, bland annat ska byggrätterna norr om Tranbodarne 12 utgå, lösning för angöring och last/lossning till fastigheten anordnas, att provisorier under byggtiden redovisas och klargörs m.m.

Birka Cruises AB påpekar att angöringstrafik till och från deras fartyg vid kajen strax öster om planområdet måste kunna fortgå även i framtiden på samma tillfredsställande sätt som det görs idag. Detta förtydligas i yttrandet med bland annat 10-15 bussar per dag, proviant- och logistiktransporter till fartyget, tillgänglighet för fotgängare till och från Slussen, taxitransporter, parkering samt annan teknisk och infrastrukturell försörjning. Vidare påpekar man att man är en del av den arbetsgrupp som studerar simuleringar med vattenrörelser i och med den ökade avbördningen från Mälaren och hur dessa kommer att påverka Birka Cruises kajplats. Slutligen anser man att det är viktigt att området ges en fungerande planlösning som tillfredsställer stadslivet och där prioriteringar ska ligga på logistik för fordon, fotgängare och transporter till och från området.

Bostadsrättsföreningen Mälartorget 13 menar att planförslaget inte alls tar hänsyn till den unika miljö som Gamla Stan utgör. I och med den hårda kommersiella exploateringen som planförslaget innebär går området miste om de kvaliteter som idag ger området dess värde. Bostadsrättsföreningen är starkt kritisk och förvånad över att detta planförslag har presenterats och menar att det behövs ett nytt planförslag som tydligt redovisar förslagets konsekvenser.

Destination Slussen AB är positiv till planförslaget som helhet och anser att många frågor fått en bra lösning. Dock finns ett antal punkter som försvårar möjligheterna att uppfylla de intentioner som genomsyrar markanvisningsavtalet som bolaget erhållit sedan tidigare. Med föreslagen lösning blir det svårt att utnyttja de nedre planen i Tranbodarne 11 och Katarinahissens förlängning kan bli svår att genomföra på ett för handelsplatsen bra sätt utan att detta får stora ekonomiska konsekvenser. Man anser att det är viktigt att

innehållet i byggnaderna C1, W1 och E1 måste förtydligas innan det är möjligt att uttala sig om huruvida Slussen kommer att bli en mötesplats i världsklass. Speciell omsorg behöver ägnas åt trygghetsfaktorer för området under broarna samt trapporna mellan kaj- och torgplan. Det är viktigt att fotgängare ges företräde före bil, buss och cykel i kopplingen mellan de tre torgen. Man förordar att verksamheten på Södermalmstorg organiseras och kanske också delvis görs väderskyddad för att bli en attraktion för att förmedla kontakten med övriga kommersiella stråk från Södermalmstorg vidare mot Götgatan och Hornsgatan. Alternativt kan kvarteret W1 byggas ut över del av Södermalms-torg. Vidare bör atriet på Katarinahissentorget begränsas i sin omfattning för att inte begränsa rörelsebehovet på torgytan och underliggande plan, kvarteret närmast Tranbodarne 11 bör utökas för att nå närmare Katarinavägen, att handelsytorna uppgår till åtminstone 20 000 kvm och helst 30 000 kvm i en sammanhängande naturlig utformning samt att övriga aktiviteter vid Slussen bör integreras med handelsplatsen. Man framför också ett antal funktioner inom handelsplatsen som måste vidarestuderas. Slutligen vill man påpeka vikten av en stark och kompetent organisation under projektets hela process.

Fastighetsbolaget Utkiken AB och Pandox AB menar att förutsättningarna för befintlig verksamhet inom fastigheten (Hilton Slussen Hotel) inte får försämrats jämfört med dagsläget. Man motsätter sig nya byggnader framför hotellet om detta inte kan ske som delar av ett förändrat hotell inom nuvarande verksamhet. En sådana eventuell utveckling måste föregås av fördjupade analyser. Det framförs att om det i framtiden ska vara aktuellt att utvidga hotellet måste höjden på de föreslagna byggnaderna justeras upp från föreslagna +27 meter till +32 meter. Vidare måste också vissa andra justeringar göras för föreslagen byggrätt som anpassas till rådande förhållanden inom fastigheten. Sammanfattningsvis motsätter man sig planförslaget i nuvarande form men emotser ett möte med kommunen för fortsatta diskussioner.

Gyllenforsen Fastigheter KB menar att planen ger goda förutsättningar för en positiv utveckling av Slussen som helhet. Dock innebär de föreslagna fastigheterna framför Gyllenforsens fastighet (Tranbodarne 11) en rad negativa effekter. Man framför att det för Gyllenforsen kan vara intressant att utveckla och äga de fastigheter som redovisas i planförslaget. Intentionerna att utveckla Katarinahissen ses som positivt. De negativa aspekter för befintlig fastighet som kommenteras är försämrade ljusförhållanden och utblickar, försämrat fastighetsvärde, lokalytor i de nedre planen som blir förbyggda, lokalytor inom den befintliga Slussengallerian som försvinner och svårigheter under byggtiden. Vidare anser man att föreslagna byggrätter inkräktar för mycket på Katarinahissens roll som landmärke. Gyllenforsen önskar att planområdet utvidgas till att också omfatta deras fastighet för en utveckling av fastighetens övre delar med bland annat ett s.k. skydeck. Slutligen påpekar man att Slussenprojektet är ett långsiktigt och viktigt projekt där Gyllenforsen är en del av detta projekt för att bidra till platsens möjligheter och utveckling.

Hufvudstaden AB är i huvudsak positiva till omdaning av Slussen och tillstyrker att projektet genomförs. I direkt anslutning till Hufvudstadens fastigheter i Gamla Stan är det viktigt att trottoarbredder bibehålls eller utökas. Det är också viktigt att gatubeläggningen hålls samman samt att gångbrons möte med Munkbron mot Järntorgsgatan utrustas med trafikljus. Det är också viktigt att utreda projektets påverkan på befintliga fastigheter vad gäller grundläggning, buller och damm samt att fastigheterna hålls tillgängliga under hela projektet för alla berörda.

Lady Patricia framför att den nya detaljplanen ska omfatta rätt för Lady Patricia och andra båtar att ligga vid kaj på det sätt som sker idag.

Stadsholmen framför att deras fastigheter kommer att få en mindre framträdande roll i stadsbilden om förslaget realiserar. Det framförs också att man är angelägen om att den stora framtida ombyggnationen sker med största hänsyn till befintlig värdefull bebyggelse samt att byggnader vid Södermalms-torg och Skeppsbron är känsliga för stora ingrepp med sprängningar och eventuella grundvattensänkningar.

Stiftelsen Sjömanskyrkan i Stockholm – Sjömansinstitutet menar att planförslaget innebär synnerligen negativ påverkan på fastigheten Tranbodarne 13. Fastigheten berörs i stor grad och man menar att detta inte framkommer av planhandlingarna. Bullernivån för hyresgästerna torde öka då Stadsgårdsleden förläggs en våning upp jämfört med dagsläget. Vidare kommer de tre nedre planen i fastigheten att bli förbyggda vilket innebär kraftigt reducerade hyresintäkter för dessa lokaler. Man motsätter sig planförslaget och anser att planen borde återkallas i sin nuvarande utformning.

Strömma Turism & Sjöfart AB anser att möjlighet till snabba angöringar ska anordnas i Franska bukten. I anslutning till detta bör det finnas uppvärmda väntutrymmen och en smidig omstigningsmöjlighet till andra trafikslag utöver båtar. Motsvarande kajläge bör också finnas på Mälarsidan. Förflyttningen norrut av Djurgårdsfärjan innebär en försämring. Den nya slussrännan bör få en seglingsfri höjd om 9,5 meter. Inom planen bör det finnas tankar kring verksamheter som alltid uppstår på kajer i form av försäljning och servering, något som i vanliga fall brukar begränsa möjligheter till båttrafik om detta görs utan tankar kring helheten. Vidare bör det också redovisas om det kan förväntas finnas pontoner inom området i framtiden.

Sveriges Riksdag genom Riksdagsförvaltningen ser positivt på en utveckling av Slussenområdet. Dock vill man, som fastighetsägare till närliggande fastigheter, göra gällande att erforderliga fastighetsundersökningar ska genomföras innan byggnadsarbeten påbörjas. Vidare påpekar man att det är viktigt att minimera framtida störningar i samband med byggnationen samt att kommunikationen mellan Gamla Stan och Södermalm upprätthålls under byggnadstiden.

7. BOENDE, PRIVATPERSONER OCH NÄRINGSIDKARE

Enskilda yttranden

Plansamrådet har engagerat många Stockholmare och stadsbyggnadskontoret har tagit emot rekordmånga yttranden från privatpersoner. Drygt 1 100 privatpersoner och näringsidkare har lämnat synpunkter. För att kunna hantera denna mycket stora mängd material har kontoret valt att sammanställa yttranden och synpunkter på ett sätt där synpunkterna redovisas i ett antal kategorier som redovisas nedan, där de huvudsakliga synpunkterna inom respektive kategori redogörs för. Kategorierna täcker i stort in de synpunkter som lämnats och yttrandena är av både positiv och negativ karaktär.

Till denna samrådsredogörelse finns en bilaga i form av en matris som redogör för vem som lämnat yttrande samt inom vilka kategorier denne har lämnat synpunkter. Ett yttrande kan innehålla synpunkter inom flera olika kategorier,

exempelvis har många lämnat synpunkter gällande både utsikt och vyer respektive biltrafik och broutformning.

På grund av omfattning av matrisen (35 sidor) har kontoret valt att lägga denna som bilaga till detta dokument istället för att infoga materialet i löptexten under detta kapitel.

Av de totalt drygt 1 100 yttrandena fördelar sig synpunkterna inom respektive kategori enligt följande (procentsatsen anger antal yttranden som behandlar respektive sakfråga):

1. Utsikt & vyer	82 %
2. Biltrafik & broutformning	40 %
3. Öppenhet	38 %
4. Gestaltning & arkitektur	28 %
5. Publika ytor	26 %
6. Finansiering & handel	23 %
7. Gång- och cykelstråk	17 %
8. Kulturmiljö	16 %
9. Miljö & grönska	13 %
10. Samrådet	11 %
11. Positiv till förändring	9 %
12. Kollektivtrafik	9 %
13. Bevarande & upprustande	9 %
14. Gräv ner T-banan	5 %
15. Protest utan motivering	5 %
16. Sluss och sjöfart	2 %

Här nedan ges en sammanfattning av vad de yttrandena inom varje sakområde i huvudsak berör.

1. Utsikt & vyer

"UTSIKTEN OCH VYERNA BLOCKERAS"

Idag kännetecknas Slussen av sin vida panoramautsikt över Gamla Stan, Djurgården och vattenlandskapet. Utsikten från Slussen är unik, även internationellt sett, för stadens boende och besökare. Den föreslagna bebyggelsen bildar en mur som effektivt blockerar vyerna och kontakten mellan stadsdelarna i båda riktningarna (norr-söder). Möjligheten att avläsa de naturliga topografiska förhållandena försvagas. Kontakten med Katarinahissen och stadsmuseet riskeras. I synnerhet blockerar byggnaden benämnd C1 i planen men även W1. De nya platserna nära vattnet kan inte ersätta dagens vyer.

2. Biltrafik & broutformning

"DEN 8-FLUGA MOTORVÄGEN DOMINERAR STADSBILDEN OCH LIGGER INTE I TIDEN"

Den föreslagna huvudbron har ett motorvägsliknande utseende som väsentligt förfular och dominerar stadsbilden. Planförslaget uppfattas gynna och prioritera biltrafik på bekostnad av gående och cyklister. Förslaget ligger inte i linje med att minska biltrafiken i innerstaden och stadens miljömål. Trafiken leds in i den känsliga och värdefulla miljön i Gamla Stan. Trafiken borde gå på

Centralbron. Om antalet filer minskas kan gående ges större utrymme och hastigheter och buller reduceras. Möjligheterna att avlasta Slussen måste utredas noggrant. Ett fåtal menar att många problem kan lösas genom att bygga Österleden. Man frågar sig också hur trafiken ska fungera under utbyggnadstiden.

3. Öppenhet

"DEN ÖPPNA TORGKÄNSLAN, LUFTIGHETEN OCH RYMDEN FÖRSMINNES"

Södermalmstorg är idag en öppen plats, en av få som finns kvar i innerstaden. Förslaget stänger in och hindrar den öppna torgkänslan som är platsens signum. Den hårt trafikerade platsen kräver ljus och luft, inte mer förtätning. Här får man idag en frihetskänsla genom luftigheten, rymden och ljusförhållandena.

4. Gestaltning & arkitektur

"FÖRESLAGEN BEBYGGELSE ÄR FUL OCH ALLT FÖR DOMINERANDE PÅ PLATSEN"

Den föreslagna bebyggelsens arkitektur och utformning upplevs som tråkig, ful, fyrkantig och anonym. Bebyggelsen är av förortslänkande karaktär och kommer genom sin höjd och skala att dominera i allt för hög grad. Byggnadernas uttryck passar inte i sammanhanget och tar inte hänsyn till sin omgivning. Något mer genuint stockholmskt efterfrågas, något som tar större hänsyn till omkringliggande bebyggelse, Gamla Stan, Stadsmuseet och Söders karaktärsdrag i stort. Flera drar paralleller till omvandlingen av Klarakvarteren. Vissa tycker att föreslagen arkitektur ger ett jämntjockt intryck, att något spektakulärt saknas. Platsen kräver och tål en mer uppseendeväckande bebyggelse. Ett fåtal upplever planen i dess helhet som allt för strikt. En uppmjukning av byggnader, gator och broar samt strandlinje skulle skapa ett vänligare och humanare Slussen.

5. Publika ytor

"FÖRSLAGET SKAPAR OATTRAKTIVA, OTRYGGA OCH SKUGGIGA PLATSER"

De nya platser och publika ytor som skapas genom förslaget är bristfälliga. Framförallt skuggas de sjönära platserna av den nya bebyggelsen. Det är ett misstag att lägga trafik ovanför människor. Det är svårt att upprätthålla ett bra stadsliv i två nivåer, den nedre nivån kan komma att bli en otrygg, skuggig avkrok med motsvarande problem som Sergels torg. Koncentrera antalet platser för att öka kvaliteter. Vissa betonar att Slussen redan idag är en befolkad och fungerande mötesplats, den nya bebyggelsen krävs alltså inte för ökad rörelse. Om möjlighet finns borde nivåskillnaderna framför stadsmuseet utjämnas för att få denna plats att framträda bättre.

6. Finansiering & handel

"SLUSSENS VÄRDE FÅR INTE FÖRSTÖRAS AV EKONOMISKA INTRESSEN OCH HANDELSYTORNA ÄR ÖVERDRIVNA"

Förslaget tycks vara resultatet av en ensidig kommersiell lösning där ekonomiska och kommersiella krafter har fått styra. De föreslagna handelsytorna är överdrivna. Ombyggnaden av Slussen måste vara möjlig utan uppförandet av ny bebyggelse. Finansiella källor måste sökas på annat vis än genom stora säljbara ytor. Många är beredda att betala högre skatt för att säkerställa att Slussen inte exploateras för hårt. Stadsbyggnadsprojektet kan inte bara baseras på ytor för handel, kontor och gallerior. Gallerior är redan överrepresenterade i staden.

7. Gång- och cykelstråk

"GÅNG OCH CYKELTRAFIKANTER BORDE GES ÖKAT UTRYMME I ALLMÄNHET, GC-BROARNA KAN KOMMA ATT UPPLEVAS BLÅSIGA OCH OTRYGGA"

Man frågar sig varför gående och cyklister har separerats. Cykelbron bör breddas och ges ökat svängutrymme i mynningarna. GC-broarna förstärker distansen mellan de båda stadsdelarna. Det är stor risk att broarna kommer att upplevas blåsiga och otrygga. Hur är säkerheten under nattetid?

8. Kulturmiljö

"STOCKHOLMS HISTORISKA BEBYGGELSE OCH KÄRNA RISKERAS"

Stadsförnyelsen kring Slussen måste ta större hänsyn till dess omgivning. Mötet mellan Södermalm och Gamla Stan måste hanteras mera varsamt. Förslaget visar inte tillräcklig respekt till omkringliggande kulturmiljö som är av riksintresse. Slussen har i sig en historieberättande funktion och värden som inte framhävs i planförslaget.

9. Miljö & grönska

"GRÖNSKA MÅSTE INGÅ I PLANEN, VAD FÅR FÖRSLAGET FÖR KONSEKVENSER PÅ MILLÖN?"

Planförslaget saknar tillräckligt med grönyta och träd. Ett grönare Slussen efterfrågas. Varför inte anlägga en park? I flera skrivelser undrar man vad förslaget får för konsekvenser på miljö och hälsa. Man frågar sig också om planförslaget verkligen överensstämmer med hållbar stadsutveckling, samt hur vattennivåerna och buller hanteras. Ljudmiljön bör förbättras med bullerdämpande åtgärder, t.ex. mot tunnelbanan.

10. Samrådet

"UTSTÄLLNINGEN FÖRSKÖNAR FÖRSLAGET OCH/ELLER ÄR KRÅNLIG"

Illustrationerna är inte verklighetstroga och fågelperspektiven visar inte hur man upplever platsen. Att presentera husen i modellen som genomskinliga glashus ger en falsk bild. Informationen om förslaget är för knapphändig eller generell för att man ska kunna bilda sig en uppfattning eller förstå förslagets konsekvenser. Ett fåtal menar att redovisningen är krånglig och svårtolkad. Vissa undrar vart övriga tävlingsförslag har tagit vägen. Några enstaka önskar förlängd utställningstid och utökade öppettider på sjömanshemmet.

11. Positiv till förändring

"FÖRÄNDRING AV SLUSSEN ÄR NÖDVÄNDIG OCH VÄLKOMMEN"

Förslaget har flera positiva sidor men vissa saker kan lösas betydligt bättre, framförallt utsikten.

12. Kollektivtrafik

"FÖRSLAGET BORDE LÄGGA STÖRRE VIKT VID KOLLEKTIVTRAFIKFRÅGOR"

Klarar förslaget av ett utökat kollektivresande? Det saknas information om Saltsjöbanan. Hur hanteras Nacka- och Värmdötrafiken? Gatunätet måste klara en framtida utbyggnad av spårtrafik. Möjligheten till kollektivt resande med båt måste utredas närmare. Man frågar sig också hur anslutning mellan olika resmedel ska fungera i praktiken.

13. Bevarande & upprustande

"NUVARANDE LÖSNING ÄR BÄTTRE ÄN FÖRSLAGET"

Dagens trafiklösning är mycket genomtänkt. Den utformning som Slussen har idag bör vara utgångspunkt vid förnyelse. Varför kan man inte rusta upp dagens Slussen?

14. Gräv ner T-banan

"I SAMBAND MED FÖRNYELSEN AV SLUSSEN BORDE TUNNELBANAN GRÄVAS NER"

Villkoren för att gräva ner T-banan måste utredas, titta på förslaget "Ny syn på Slussen".

15. Protest utan motivering

"PROTEST MOT FÖRSLAGET UTAN SÄRSKILD MOTIVERING"

Ett antal skrivelser som endast framför en rak protest mot planförslaget utan vidare argument.

16. Sluss och sjöfart

"FRÅGAN OM SLUSSFUNKTIONEN OCH SJÖFARTEN BEHÖVER BEAKTAS YTTERLIGARE"

Båtlivet och slussningen i allmänhet beaktas inte tillräckligt i förslaget.

Enskilda med eget förslag till gestaltning

Under samrådstiden har 16 stycken egna författade förslag inkommit som kan delas in i tre grupper. Den första gruppen utgår ifrån samrådsförslaget men gör större eller mindre förändringar vad gäller byggnaders placering och funktion, mängden bebyggelse och stadssiluetten samt byggnaders och platsers relation till vattnet. Förslag i denna grupp är insända av:

Bengt Lindroos Bellmansgatan 6b, Urban Blomberg Rosenlundsgatan 29, Fritz Håkon Halvorsen Ringvägen 143, Ulf Björkman Fatburs Brunnsgata 27, Ulf Christerson Tideliussgatan 71.

Den andra gruppen fokuserar på trafiklösningar med olika lägen för broar, trappor eller helt nya trafiklösningar, med eller utan tunnlar, för mer och mindre trafik. Följande har lämnat förslag av denna karaktär:

Mats Wahlstedt Rålambsvägen 65, Sten Könberg Fjällstigen 25, Leif Hjortborg ingen adress, Håkan Nordenadler Bällstavägen 289, Gunnar Lindquist Tavastgatan 30.

Den sista gruppen kan inte relateras till samrådsförslaget utan föreslår bl.a. mer grönska på Slussen på olika sätt, att skapa en stadspark genom att bygga över centralbron fram till Riddarholmen, hur man kan utveckla stadsgården som ett nöjescentrum och slutligen helt egna förslag på byggnader vid Slussen.

Följande har författat förslag:

Lennart Carlsson Hagalundsgatan 36, Sandra Björklin ingen adress, Mikael Grahn ingen adress, Isabelle Sirelius ingen adress, Ulf Nyberg ingen adress.

Namnlistor

Utöver de enskilda yttrandena har flera namnlistor lämnats in.

#1 En Facebook-grupp, administrerad av Sofie Björck, som vid insändandet av listan 2010-03-29 hade 1 557 medlemmar. Listan som inkommit till stadsbyggnadskontoret och som är ett utdrag av medlemmar i Facebook-gruppen redovisar 1 032 personer. Gruppen är för bevarande och restaurering av nuvarande Slussen. Man vänder sig mot den tråkiga gångbron, en åttafilig motorväg samt stereotyp och menlös jättegalleria.

#2 Omfattar 525 namn. Man protesterar mot planförslaget och anser att detta måste arbetas om. Man önskar bevara vyerna av Söders höjder, undvika planskilda och trafikseparerade vägar, man säger nej till motorled över Slussen och önskar komplettera kollektivnätet med färjetrafik. Vidare vill man att

Södermalmstorg ska förbli en öppen plats samt att intäkter från exploatering bör hämtas på andra mindre känsliga ställen.

#3 Inskickad av Birgitta Rhenmark och omfattar 78 namn. Man protesterar kraftigt mot planförslaget och vänder sig mot att utsikten försvinner och att de höga betongmurarna vid Söder Mälarstrand och Stadsgården förfular och avstänger människor från vattnet. Vidare anses inte den åttafiliga bron innebära att trafiken minskar, vilket framförs att planförslaget låter påskina.

#4 Inskickad av Nina Hjerpe och omfattar 18 namn. Man ser gärna en stor grön park på Slussen, då gröna träd och vegetation är viktigt för livsglädje, trivsel och för syrets skull. Detta är viktiga faktorer när man rör sig i området.

#5 Omfattar 53 namn. På listan framförs att man saknar grönska vid vattnet och popplarna vid Sjöbergsplan. Det öppna torglandskapet på Södermalm är något att eftersträva och delar av förslagets nya bebyggelse innebär att vyer blockeras. Husen som byggs bör anpassas till Gamla Stan och runt Södermalmstorg. Varje kvarter bör innehålla flera hus med olika material och färger. Husen ska vara hyres- och bostadsrätter och inte kontor. Man vill inte ha ett dött kontorshuslandskap liknande det vid Brunkebergstorg.

Gästbok på utställningen

På utställningen på Peter Myndes Backe fanns en digital gästbok där besökarna hade möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget, vilket omkring 250 personer gjorde. Många synpunkter rör utsikten och de fria vyerna från Södermalm som byggs bort. Många tycker också att trafiklösningen innebär att en alltför bred bro byggs mellan Södermalm och Gamla Stan. Av de lämnade synpunkterna är det många som behandlar olika sakfrågor utan att vara varken direkt negativa eller positiva. Av de som tydligt tar ställning för eller emot är ca 40 % negativa och 20 % positiva mot planförslaget.

8. INTRESSEFÖRENINGAR M.FL.

Cykelfrämjandet i Storstockholm genom Kjell E. Johansson anser att separata cykelbanor ska finnas i tillräcklig omfattning, att anslutningarna måste vara fler och noggrant utformade och att gångtrafiken måste ges separata ytor.

Folkpartisterna Södermalm genom Ola V Palm anser att det är nödvändigt att byta dagens konstruktion men inte till priset av att alla dagens funktioner försvinner, att grundkonceptet är bra men att byggnaden C1 och E1 därför bör tas bort, att torget runt Katarinahissen kan bli bra, att Sjöbergsplan bör vara kvar och att man inte får lyfta Munkbron/Skeppsbron med 1,5 meter. Vidare framförs att man bör däcka över Nils Ericsson-slussen för t.ex. uteservering, att Djurgårdsfärjan bör flyttas till ett läge nedanför Katarinahissen, att man bör starta direkt med cykelbron längs tunnelbanan, att det är felaktigt att modellens hushöjder inte visar den fulla byggrätten samt att en ny korrekt utställning måste genomföras innan antagandet.

Föreningen Södermalm genom Topsy Bondeson anser att trafikföringen på Stadsgården och bussterminalen är bra men att man bör ta bort bebyggelsen på Södermalmstorg samt huset ovan tunnelbanestationen, att bebyggelse framför KF- och Glashusen kan accepteras om de är väl utformade och inte hindrar utsikten, att bilbron verkar överdimensionerad samt att de öppningsbara

broarna kommer att väcka irritation sommartid. Slutligen uppmanas att tunnelbanan ska grävas ner.

Föreningen Södermalmsparkernas vänner genom Bitte Lidberg ordf. menar att man inte tillgodosett riksintresset för kulturmiljövården då planförslaget inte är anpassat till naturen och vattenfronten mot Saltsjön och Mälaren, vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakter med vattnet, stadssiluetten, byggnader och miljöer med anknytning till konstnärliga verk och personer. Därför är den nuvarande lösningen den bästa lösningen ur kulturmiljösynpunkt.

Trafiken har, tvärt emot en av utgångspunkterna, minskat tillgängligheten för cyklister och fotgängare genom en 8-filig motorled och dåliga förbindelser mellan kajplan och Södermalmstorg. Den smala gångbron känns otrygg. En station för Saltsjöbanan i Katarinagaraget lär bli mycket dyr och inte särskilt attraktiv för resenärer. Istället bör man integrera buss- och Saltsjöbanans terminal som idag. Slutsatsen är att klöverbladskonstruktionen är den mest funktionella för alla trafikanter.

Mötesplatserna i det nya förslaget är bara attraktiva under mycket heta sommark dagar då de i princip har dåliga solförhållanden. Miljökonsekvensbeskrivningen är förödande för planförslaget. Ekonomiska hänsyn tycks styra hela förslaget vilket inte är acceptabelt för en så viktig plats. Presentationen av förslaget är vilseledande och borde betecknas som falsk marknadsföring.

Gamla Stans socialdemokratiska förening genom Ingemar Ingvik anser att bilbron ska göras smalare och att utsiktsskymmande bebyggelse ska utgå. Vidare bör man noggrannare studera förslaget "Ny syn på Slussen". Det framförs också att utformningen ska ha ett 100-års perspektiv, att minska biltrafiken, att förlänga tunnelbanan till Nacka alternativt omlokalisera bussterminalen, att gång- och cykeltrafiken prioriteras och ges mer attraktiva sträckningar samt att beakta ökade havsnivåer. Slutligen påpekas att trafiklösningen under genomförandetiden måste redovisas.

Hembygdsföreningen Gamla Stan genom Sture Holmbergh ordf. anser att de två mittersta byggnaderna absolut inte bör byggas samt att den anmärkningsvärt breda bron är ful och omotiverad. Vidare påpekas att den viktigaste delen i ombyggnationen av Slussen är att gräva ner tunnelbanan, all annan ombyggnad bör vänta tills detta är genomfört.

HSB Stockholm Distrikt Innerstaden-Lidingö och Södermalm genom Roland Gröndal anser att exploateringsgraden är för hög och att de två fastigheterna norr om stadsmuseum måste ersättas med ett plant torg, att Hornsgatan bör reduceras till ett körfält i vardera riktning och att gångbrons "mage" bör tas bort.

Hyresgästföreningen Norrmalm protesterar mot planförslaget och anser att alla aspekter av Slussen får stå tillbaka till förmån för trafiken, som bland annat rymmer en åttafilig motorvägsbro. Utgångspunkten i framtidens Slussen bör framför allt vara hur stadsbilden och folklivet ska fungera. Man önskar en samsyn från politiskt håll om vad Slussen i framtiden ska användas till och att det tas fram en övergripande såväl stadsbyggnadsplan som trafikplan. Av denna anledning vädjar man att man måste backa och börja om med planerna för framtidens Slussen.

Knutpunkt Slussen genom Olle Markstedt menar att detaljplanen har sådana brister att det inte går att yttra sig över denna. Planen uppfyller inte de grundläggande krav som redovisas i PBL 5 kap 18 § enär Miljöbalkens 6 kap 12 § uppfylls. Planen strider mot EU:s MKB-direktiv 85/337/EEG. Man framför sin synpunkt att Knutpunkt Slussen är alternativ till Nya Slussen som i alla avseende är ett bättre förslag än nu liggande planförslag. Vidare anser man att nu aktuellt planförslag strider mot ytterligare kapitel inom MB samt att man i övrigt hänvisar till frågor ställda till staden tidigare inom plansamrådet. Man föreslår slutligen att staden återremitterar planen till berörda nämnder och att företrädare för rimliga alternativ erbjuds möjlighet att beskriva sina förslag. Detta för att staden ska kunna bedöma de olika alternativens miljömässiga kvaliteter i jämförelse med huvudalternativet Nya Slussen.

Kungliga Djurgårdens intressenter genom Sven Lorentzi anser att Djurgårdsfärjan bör få ett färjeläge på Södermalmssidan i direkt anslutning till övrig kollektivtrafik samt att den reguljära båttrafiken i Saltsjön bör utvecklas.

Nacka miljövårdsråd genom Jan Åman ordf. anser att det är av yttersta vikt att shopping och liknande inte tillåts inverka på väsentligheterna i området: kollektivtrafiken, biltrafiken och avbördningen från Mälaren. Man är tveksamma till lösningen för bussterminalen där bussarna tvingas backa ut i samband med avfärd och befärar att bussterminalen inte kommer att klara av trafikbehovet. Bron anses för bred och byggnad C1 bör inte byggas. I övrigt har man inga synpunkter på redovisad ny bebyggelse. Man påpekar att de planerade tillkommande vattenytorna på Slussen är mycket värdefulla. Slutligen påpekas att man i grunden är positiv till planförslaget och inser att det nuvarande klöverbladssystemet tjänat ut.

Naturskyddsföreningen Stockholm anser att man bör utforma Slussen efter kollektivtrafikens, cyklisters och gångtrafikanternas nuvarande och framtida behov, att halvera antalet körfält mellan Gamla Stan och Södermalm samt att utforma trafikplaneringen efter en framtida trängselskatt mellan Gamla Stan och Södermalm. Vidare påpekas att man bör öka andelen grönska i förslaget, att inte bygga för Stockholms landskapsprofil och att integrera ett kraftverk i strömmen.

Naturskyddsföreningens Stockholmskrets, Arbetsgrupp för energi genom Bertil Nyman anser att man bör pröva ett vattenkraftverk i strömmen som symbolvärde för Stockholm som en miljöstad.

Ny syn på Slussen genom fem idealister (Monica Andersson, Kjell Forshed, Svante Forsström, Ulla Joneborg och Torsten Westman) har arbetat ideellt med att ta fram ett alternativt förslag som innebär att tunnelbanan mellan Slussen och T-Centralen via Gamla Stan grävs ner. Huvudmålet med idealisternas förslag, framför man, är att den öppna karaktären ska bevaras, att broarna ska vara horisontella och inte lutande, att Södermalmstorg ska sänkas till sin gamla nivå samt att Gamla Stan inte ska belastas med genomfartstrafik. Man menar att stadens förslag helt nonchalerar platsens historiska roll och att förslaget innebär att Slussen inte blir en trevlig plats att vistas på. Detta är ett allvarligt brott mot stadens utbyggnadshistoria och Slussen måste förbli en öppen plats. Man menar att förslaget är en gåva till staden, med genomtänkt och vacker stadsbyggnadslösning som utgår från platsens inneboende och instängda skönhet.

Svante Forsström har lämnat in ytterligare en skrivelse, denna tillsammans med **Klas Cederwall, professor emeritus i vattenbyggnad vid KTH**. I denna skrivelse lyfts frågan om vikten av att hantera riskerna för bland annat översvämning i tunnelbanan samt frågor om reglering av sjösystem.

Resenärsforum genom Kurt Hultgren generalsekreterare anser att man inte ska låsa fast utformningen av det framtida Slussen med viss andel biltrafik och kollektivtrafik med ändhållplats Slussen. Det krävs tydliga spårvägsreservat för högklassig spårvägstrafik med hög kapacitet och samlade hållplatslägen med god orienterbarhet för resenärerna. Slussen måste planeras för genomgående spårvägstrafik med bra hållplatslägen och det ska finnas god kontakt mellan Djurgårdsfärjan och skärgårdsbåtarna till tunnelbanan. Vidare anser man att det inte ska finnas några nya hus på Södermalmstorg och att viktiga estetiska frågor för Slussen rör utblicken och utsikten för medborgarna. Man menar också att den planerade bussterminalen kan utgå eller bli tillfällig om genomgående spårvägslinjer inrättas.

Skärgårdens trafikantförening genom Bengt Adamsson ordf. m.fl. vill betona Slussen som en omstigning för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen där även båttrafik bör inbegripas. Därför bör det beredas plats även för bra anlöpsplatser för båttrafik. Det är angeläget att en ny sluss får större dimensioner än idag med en större bredd, längre slussbassäng samt att den segelfria höjden ökas jämfört med nuvarande synnerligen blygsamma dimensioner. Man framför också att det vore djupt olyckligt att planera för låga uppfällbara broar vilket gör att gångtrafiken hamnar i konflikt med båttrafiken.

Stockholm Suburban Surfers genom Ants Neo anser att man bör utreda möjligheten till en surfbar stående våg i strömmen.

Stockholms läns hembygdsförening genom Eric Magnusson ordf. anser att förslaget behöver förändras på några punkter. Man instämmer i Samfundet S:t Eriks yttrande som framför att förslaget tar bort möjligheter att förstå Stockholms historiska framväxt, att byggnaderna skär av utsikter, att upplevelsen av befintliga byggnader på platsen ska stärkas och att bebyggelsefronten ska utgå. Vidare påpekas att Slussen i framtiden ska ge utrymme för kollektivtrafik på vattnet och som också samordnade nära andra trafikslag.

Stockholms Sjögård anser att det ska finnas en knutpunkt för vattenburen kollektivtrafik i ett nära läge samordnat med andra trafikslag, att ramper för kanotister bör finnas så att de kan undvika slussning samt att Nils Ericsson-slussen ska bevaras och friläggas.

Stockholmspartiet genom Elisabet Delang ordf. anser att det är viktigt att planförslaget inriktas dels på att lösa framkomligheten för trafikanter på ett smidigt sätt dels på att bevara den karaktäristiska stadsmiljön i området. Man menar att biltrafiken fått alldeles för stort utrymme på bekostnad av kollektivtrafiken och framkomligheten för cyklister och fotgängare. Man förutsätter vidare att förslaget ändras så att utsikten förblir fri mot Slussen både från Gamla Stan och Södermalmstorg.

Svenska turistföreningen genom Ing-Britt Källman ordf. m.fl. anser att viss ytterligare bearbetning av planförslaget krävs med hänsyn till kulturmiljön. Näset mellan Södermalm och Gamla Stan bör framgå tydligare. Det är också viktigt att Stockholms identitet inte får skymmas vilket innebär att föreslagna

byggnader bör hållas lägre än vad som redovisats samt att byggnader, allmänna platser och broar bör ges en nygammal prägel. Vidare framförs synpunkter om vikten av att huvudbron har gångbanor och att utformning av broar inte ska locka till hög fart eller ytterligare genomfartstrafik. Man förordar att den stora byggnaden i områdets mitt bör reserveras för ett betydelsefullt ändamål, t.ex. stadsbibliotek eller opera.

Södermalms socialdemokratiska områdesorganisation genom Karin

Gustafsson anser att man inte bör bygga några byggnader vid Södermalmstorg som täcker utsikten, att husen framför KF-byggnaden bör rundas av eller tas bort av samma anledning, att bilbron bör ges en vackrare mer stilfull utformning och överväga att minska antalet körfält. Vidare framförs att cykeltrafiken mellan kajen och Södermalmstorg måste förbättras, att tunnelbanespåren bör inglasas samt överdäckas och upplåtas för caféer o dyl. samt att passager under broar och jord måste göras attraktiva och trygga.

Tanto-Zinkens socialdemokratiska förening genom Mikael Magnusson

anser det bra att trafikytorna blir mindre och vattenytorna större. Man framför att man bör förbättra cykelvägen mellan Stadsgårdsleden och Söder Mälarstrand och Södermalmstorg samt att bilbron bör göras mindre motorvägslik, att inga byggnader ska uppföras utan istället anlägga en urban park med olika funktioner. Det påpekas också att förslaget inte enbart kan finansieras utifrån byggrätter inom planområdet.

Yimby genom Anders Gardebring

anser att bebyggelsen ska komma närmare vattnet då avståndet minskar mellan Södermalm och Gamla Stan. Det är inte byggnaderna som i sig utgör en barriär, tvärtom är det de stora ödsliga ytor man ogärna passerar till fots. Byggnadernas höjder bör variera samt ge utrymme för en markör/märkesbyggnad, gärna med en takterrass, förutom Katarinahissen som fortsättningsvis bör synas tydligt. Sockeln bör lösas upp för att undvika den horisontala linjen och istället arbeta med större vertikala skillnader där olika arkitekter skapar en intressant variation. Cykelbron längs tunnelbanan bör vidgas för att tillåta fotgängare och cykelanslutningarna från Stadsgårdskajen och Söder Mälarstrand till Södermalmstorg bör omarbetas. Bilbron bör omformas för att tona ned uttrycket av en motorväg, kanske kan två av filerna förläggas till gångbron. Slutligen framförs också att spårväg bör planeras in.

9. REMISSINSTANSER

Exploateringsnämnden beslutade enligt exploateringskontorets förslag.

Planförslaget har utarbetas i nära samarbete mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret och på så sätt har exploateringskontorets synpunkter beaktats i planförslaget. Alla frågor är ännu inte lösta men kommer att belysas i det vidare arbetet.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt trafikkontorets förslag.

Man framför att planförslaget har utarbetas i nära samarbete mellan trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. På så sätt har trafikkontorets synpunkter beaktats i planförslaget. Vissa frågor kvarstår att lösa, dessa kommer dock att belysas i det vidare arbetet.

Kulturnämnden beslöt att i huvudsak tillstyrka förslaget till detaljplan samt att därutöver föreslå en bearbetning av förslaget utifrån kulturförvaltningens synpunkter. Kulturförvaltningen svarar på remissen genom stadsmuseets kulturmiljöenhet. Förvaltningen har under planarbetet fört diskussioner med planförfattarna vilket resulterat i förändringar som förbättrat planförslaget ur kulturhistorisk synvinkel. Dock innebär alla förändringar en väsentlig påverkan på området. Den höga exploateringen som föreslås är inte förenlig med områdets stadsbildsmässiga och kulturhistoriska värden. Den öppnade vattenytan mellan Södermalm och Gamla Stan har ingen historisk tradition och de tillskapade raka strandlinjerna accentuerar de borttagna sista resterna av det näs som en gång tecknade övergången mellan de två stadsdelarna. Det är positivt att Nils Ericsson-slussen åter kommer i dagen, men främmande att förlägga den nya slussrännan i en öppen vattenyta. Planförslaget får inte innebära att marknivån vid Gamla Stan höjs.

Förvaltningen anser att byggnaderna C1 och W1 väsentligt minskas i sin omfattning samt att höjden sänks betydligt. Om ny byggnad uppförs vid platsen för C1 och W1 bör denna medge ut- och inblickar, inte bryta sambandet mellan Södermalm och Gamla Stan samt att en sådan byggnad upplevs som en fristående byggnad på Södermalmstorg och inte som en del av en storskalig kvartersbebyggelse som reser sig från kajnivå. Man anser vidare att bebyggelsen i öster, framför kvarteret Tranbodarne, bör omarbetas och exploateringen minskas samt att torgytan i öster framför Tranbodarne tas bort. Byggrätten E1 bör begränsas för att förstärka Katarinahissen som symbol för platsen samt att 1600-talets stadsfront med Skeppsbron, husen vid Södermalmstorg samt Södra Stadshuset kan upplevas. Sammanfattningsvis innebär detta att förvaltningen anser att planförslaget bör omarbetas i stora delar så att öppenheten, siktlinjerna och kontakten mellan Södermalm och Gamla Stan, Södermalm och Södermalmstorg och Saltsjön ska bestå och de mångfasetterade kvaliteterna i detta unika stadsrum inte ska utplånas. Riksintresset med Stockholms innerstad och Djurgården kan då bättre tillgodoses.

Vid genomförandet av framtida Slussen är det mycket viktigt att byggnader i planens omedelbara närhet så som Södra Stadshuset och bebyggelsen i Gamla Stan säkerställs så att skador på bebyggelsen inte uppkommer. Man anser att en genomarbetad genomförandeplan och rivningsplan är en förutsättning för att framtida rivnings- och byggnadsarbeten ska kunna genomföras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade enligt miljöförvaltningens förslag. Förvaltningen tillstyrker planförslaget under förutsättning att luftkvaliteten i den nya bussterminalens väntutrymmen minst kommer att motsvara vad som gäller för miljökvalitetsnormen utomhus, att fortsatt arbete med bostäder anpassas efter de villkor för bl.a. buller som länsstyrelsens prövningsdelegation kommer att meddela för den prövade hamnverksamheten, att planbestämmelsen om ljudnivån från stomljud i boningsrum inte får överstiga 30 dB(A) (slow) inte begränsas till att avse tågtrafik utan allt stomljud. Vidare anser förvaltningen att det i det fortsatta planarbetet särskilt redovisas hur problemen med överskridanden av miljökvalitetsnormen vid tunnelmynningar ska följas upp, hur bostädernas lek- och rekreationsmöjligheter enligt stadens parkprogram kommer att tillgodoses samt hur ljudnivåer på gång- och cykelvägar samt vistelseytor kan minskas.

Förvaltningen bedömer att förslaget får positiva effekter för människors möjligheter att gå, cykla och vistas i området. Dock menar man att de

öppningsbara låga broarna mellan Södermalm och Gamla Stan inte tillgodoser den snabbhet och säkerhet i kommunikation som de cyklade kan förvänta sig. Man menar att den fortsatta planeringen bör studera alternativ till dessa öppningsbara broar. Slutligen lyfter förvaltningen frågan om vikten att få in mer grönska inom planområdet, t.ex. vid Katarinahisstorget.

Södermalms stadsdelsnämnd bifaller i huvudsak förvaltningens utlåtande men vill tillägga att Slussen får inte bara vara en trafikplats utan även en mötesplats för olika upplevelser.

Södermalms stadsdelsförvaltning vill att Slussen även i framtiden ska vara en plats att vistas på samtidigt som den behåller sin nuvarande karaktär som viktig kommunikationsknutpunkt. Slussen bör fortsättningsvis ha en stark prägel av offentlighet varför bostäder inte bör byggas utan istället låta kulturella inslag såsom musik, teater, konst, biograf och bibliotek få en framträdande roll. Handelsplatsen bör ha en inriktning som skiljer sig från andra gallerior med ett varierat utbud av hög kvalitet.

Cykeltrafiken har fått en hög prioritet i förslaget men måste studeras närmare vid de öppningsbara broarna för att minimera störningar samt säkra att det finns tillräcklig tillgång till platser att parkera på. Bilbron får inte överdimensioneras och måste anpassas till områdets känsliga karaktär samt möjliggöra en framtida spårvagnsdragnings. Slussentorget kan locka till vistelse men förvaltningen är tveksam till de stora vattenytorna vilka bör minskas till förmån för bredare kajer.

Byggnadsvolymer, framförallt de i anslutning till Södermalmstorg samt närmast Katarinahissen, bör anpassas så att utblickar inte minskar mer än nödvändigt. Verksamhetsinnehållet i byggnaden C1 bör vara av kulturell art och det är viktigt att trygga allmänhetens möjlighet att fritt ta del av utsikten mot Gamla Stan genom halvoffentliga miljöer såsom foajéer, utställningslokaler mm.

Trygghet och tillgänglighet är viktigt samt att inga otrygga och mörka partier skapas. Risk finns att kajerna kan bli sådana områden och därför bör lokaler längs kajen innehålla verksamheter som har aktiviteter på kvällarna. Även det östra området riskerar att bli otryggt och här bör finnas starka målpunkter. Cykelförbindelsen mellan Södermalmstorg och Söder Mälarstrand bör få en annan lösning än nu föreslagen kopplingen mellan Centralbron och tunnelbanebron.

Offentliga toaletter, bemannade och med skötrum, bör finnas i området. Funktionshindrades behov måste beaktas och stor omsorg läggas på att göra Slussen tillgänglig för alla. Grönkompensation för Sjöbergsplan som försvinner bör göras genom att rusta parkområdet Tunnelbacken. Barnkonsekvensbeskrivning bör tillkomma i det kommande arbete.

AB Storstockholms lokaltrafik har deltagit i arbetet med förslaget och ser positivt på att staden har för avsikt att bygga om Slussen. Finansieringen är en mycket viktig förutsättning för projektet och man kan inte acceptera de delar av genomförandebesluten där SL förutsätts stå för hela investeringen av den nya bussterminalen och ny entré till tunnelbanan.

Saltsjöbanan/Tvärbana Osts slutstation vid Slussen är inte bestämd och SL utreder olika alternativ bland annat med en separat stadsspårvagn på

Folkungagatan och Katarinavägen och Saltsjöbanans station i samma plan som bussterminalen. Det är därför viktigt att planförslaget omstuderas så att en funktionell bussterminal och station för Saltsjöbanan kan utformas.

Tunnelbanans nya anslutningar är endast översiktligt redovisade och måste detaljeras i det fortsatta arbetet likaså att den nya bebyggelsen ovanpå tunnelbanestationen måste specialstuderas samt ta fram en mycket genomarbetad konstruktionslösning, arbetssätt och metoder så att grundförstärkningar eller tunnelbanans funktion i övrigt inte äventyras. SL förutsätter att tunnelbanetrafiken kan bedrivas utan hinder under hela byggtiden och att genomförandeavtal tecknas i den mån tunnelbanas konstruktioner berörs av ombyggnationer.

Bussterminalens kapacitet måste planeras utifrån de prognoser som SL tagit fram om resandeökning med 45 % till 2030 och ca 42 000 påstigande resenärer jämfört med dagens 29 000. Terminalen måste därför kunna erbjuda generösa ytor för gångförbindelser och väntytor i anslutning till den nya tunnelbanan samt vikten av att de är en integrerad del av övriga funktioner i kajplanet, dock får inte handel och övrig verksamhet påverkar trafiken. SL önskar därför studier där resenärslödena säkras innan ytterligare funktioner läggs till.

Innerstadsbussar kommer att placeras kring det nya Katarinahisstorget och bli en viktig bytespunkt. Viktigt är då att säkerställa goda möjligheter till byten mellan innerstadsbussar och bussar i det undre planet samt att en god överblickbarhet skapas så att bussarna och dess hållplaster syns tydligt. En förstudie kring en ny kapacitetsstark busslinje (BRT, Bus Rapid Transit) från Nacka/Värmdö och behovet av ytterligare hållplatser kan därför bli aktuellt.

Busstrafiken under genomförandetiden är oklar och inte tillräckligt utredd. Under byggtiden bör busstrafiken från Nacka/Värmdö kunna angöra Slussen för att möjliggöra ett byte till tunnelbanan. SL förutsätter att staden bekostar de åtgärder avseende infrastruktur som krävs av SL för att trafiken ska fungera under byggtiden. Buller och vibrationer bör kontrolleras i de bostäder som planeras innan inflyttning sker samt regleras via avtal. SL deltar gärna i arbetet med det separata trafik-pm som staden avser ta fram.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd påpekar vikten av vilplan i ramperna på huvud- och gångbron, att parkeringsplatser för handikappade ska finnas i området och att det ska vara möjligt för funktionshindrade att ta sig till alla delar av området, att uppmärksamma de risker som finns vid kajkanten utan avskärmningsskydd samt att man redan nu tänker på utrymningsrisken vid brand och gasläckor för människor utan såväl som med funktionsnedsättning.

Stockholm Business Region välkomnar förslaget till detaljplan som innebär en mycket välbehövlig upprustning av platsen som gagnar både Stockholmare och besökare. Man välkomnar att dagens motorvägslösning med de 100 meter breda trafikytorna över vattnet tas bort. Vidare förordar man att rivningen av nuvarande trafiklösning startar omedelbart och att trafiken kan ledas på tillfälliga konstruktioner allt medan nya avtappningskanaler från Mälaren till Saltsjön börjar byggas.

Stockholm Parkering anser att det är angeläget att behovet av nya garageplatser klarläggs och inarbetas i det fortsatta planarbetet. Det bör också inräknas ersättning för de ca 65 platser som försvinner i befintliga garage, de s.k. Karl Johangaragen. Om en station för Saltsjöbanan/Tvärbanan ska

anordnas i berget i anslutning till nuvarande OKQ8 måste detta göras så att infarten till befintlig garageanläggning i P-hus Slussen inte äventyras.

Storstockholms brandförsvaret har inga direkta invändningar mot planförslaget men lämnar frågor som man önskar få beaktade och/eller besvarade innan utställningsskedet. Man påpekar att insatsmöjligheterna till Gamla Stan och Södermalm inte får försämrats vare sig under byggtiden eller efter färdigställande. MKB bör vara mer detaljerad och utförligare avseende olycksrisker med påverkan inom respektive utanför planområdet samt olycksrisker i omgivningen som kan komma att påverka planområdet. Vidare bör åtgärdsförslag identifieras och skrivas in som planbestämmelser, samordning ske mellan andra intressen och pågående planering så som bl.a. Danvikslösen samt att samtliga väg- och tunnelavsnitt, spårbunden trafik etc. projekteras enligt lagar och förordningar. Brandförsvaret ser med tillförsikt fram emot ett samarbete och fortsatt dialog inom dessa sakfrågor.

Stockholms Hamnar framför att man är positiv till att Slussen byggs om och förnyas. Man ställer sig positiv till att kajerna i Slussenområdet görs tillgängliga för fartygstrafik. Hamnen önskar att kajen invid Ränthästartrappan kan vara i funktion både under och efter ombyggnationen då denna del av kajen används i stor omfattning av Hamnens kunder. För att kunna utnyttja de framtida kajerna i Franska bukten samt kajerna väster om Slussen mot Söder Mälarstrand behövs tillgänglighet för leveranser och servicetransporter. Det är också lämpligt att bygga in infrastruktur i kajerna, så som el, VA, sopsug och tele. På samtliga kajavsnitt behövs kajstegar, livräddningsstationer och grabb-linor. För att möjliggöra framtida ankringsplatser förordas en kajkonstruktion som klara dessa eventuella framtida ombyggnader.

Karl Johan-slussen trafikeras årligen av ca 23 000 båtar. Hamnen framför att det är önskvärt att den framtida slussen breddas något med avseende på ökad säkerhet i slussrännan samt att frihöjden görs något högre än idag. Höjden bör vara lika hög som frihöjden under Centralbron, 5,7 meter. Den framtida slussen behöver utrymmen som kan spärras av för slusspersonalens verksamhet. Ledverken utmed slussrännan behöver vara minst 4 meter breda. Tillgängligheten till verksamheterna på Stadsgården samt bussar till Birka Cruises måste anordnas.

Stockholm Vatten AB påpekar att man har en mängd ledningar inom området med avgörande betydelse för Stockholms vatten- och avloppsförsörjning. Samtliga va-ledningar och anläggningar som berörs till följd av Slussens ombyggnad samordnas av exploateringskontoret i samråd med Stockholm Vatten. Ledningsrätt och/eller u-områden kan fastställas först efter detaljprojektering. Vidare framförs en mängd tekniska data och förutsättningar som gäller inför ombyggnation samt för eventuella nya anläggningar och bebyggelse. Man påpekar att planförslaget medför mycket omfattande konflikter med både ledningar och anläggningar tillhörande Stockholm Vatten. Bland annat rör det avloppspumpstationer som idag är förlagda vid Ränthästar- respektive Borgmästartrappan. Dessa anläggningar med tillhörande funktioner så som ventilation, tillgänglighet etc. ska beaktas.

Dagvattenhanteringen inom området bör hanteras på så sätt att förorenings-tillförseln till recipient via dagvattnet minimeras, helst så nära källan som möjligt. Allt trafikdagvatten bör helst renas, frågan om var spolvatten från trafiktunnlar ska renas får avgöras i det fortsatta arbetet. Materialval för både bebyggelse och övriga anläggningar ska väljas så att föroreningar i dagvattnet

minimeras och allt dagvatten ska i möjligaste mån fördröjas och avledas till annan recipient än reningsverk.

Fortum Distribution Nätplanering meddelar att planens genomförande medför att befintliga ledningar måste läggas om, att befintlig nätstation i Stadsgårdshamnen berörs och måste ersättas med en ny, att en ny nätstation måste till för att klara elförsörjningen i planens västra del, att inbyggda nätstationer skall ges egenskapsgräns i planen för att möjliggöra upprättandet av ledningsrätt, att stadens magnetfältspolicy skall beaktas samt att alla åtgärder på Fortums befintliga anläggningar utförs efter beställning och bekostas av byggherren.

Nacka kommun anser att Slussens utformning ur trafiksynpunkt är av mycket stor betydelse för Nackas invånare och att det är beklagligt att det separata trafik-pm som Stockholms trafikkontor avser att ta fram inte är en del av samrådsmaterialet. Speciellt är utformningen av bussterminalen viktig, att det skapas tillräckligt utrymme för smidig omstigning mellan olika trafikslag samt att korta gångvägar och omstigning över perrongen ska eftersträvas.

Busstrafiken till Nacka och Värmdö har ökat med 20 % mellan 2003 till 2008 och SL:s prognoser visar på en resandeökning med 45 % fram till 2030 vilket skulle innebära 42 000 påstigande om endast dagens kollektivtrafik skulle finnas, jämfört med dagens 29 000. Förslaget verkar inte ta hänsyn till Nackas ambitioner att öka andelen resor med kollektivtrafik från ostsektorn och ifrågasätter att 20 påstigningsplatser räcker, även om nya kollektivtrafiksystem skulle tillkomma.

Saltsjöbanans slutstation hamnar i nuvarande Katarinagaraget i planförslaget. Alla andra placeringar skulle betyda stor påverkan på planförslaget. Att denna fråga inte är löst innebär en stor osäkerhet. För Nacka kommun är det ett mycket starkt krav att Saltsjöbanan får en attraktiv station med två spår, samt en gen och bra koppling till tunnelbana och bussar.

Biltrafiken nyttjar idag Slussen som en mycket viktig länk för att nå norra Stockholm. Enligt Nackas prognoser kommer trafiken på Värmdöleden att öka med ca 40 % till 2015 och skulle då överskrida den i trafikanläggningens möjliga ökning med 20 %. Det är därför viktigt att utrymme säkras för en utveckling av genomgående trafik med direktbussar från ostsektorn. Med tanke på ostsektorns expansion och trafikmängder är det av stor vikt att en östlig förbindelse snarast kommer till stånd.

Vattenburen kollektivtrafik anser Nacka ha stor betydelse för det totala kollektivtrafikarbetet och vill därför att man planerar in reservat med angrörning från sjön i goda lägen. Genomförandet av Slussen sammanfaller med Danvikslösen och Saltsjöbanans genomförande och en mycket noggrann samordning måste ske mellan projekten. Möjligheten att nyttja sjötransporter både för att underlätta genomförandet och föra att långsiktigt öka kapaciteten i kollektivtrafiksystemen har inte beaktats i tillräcklig omfattning. Hur en framtida tunnelbana och en östlig förbindelse kan komma att påverka Slussen som trafikplats behöver belysas på ett bättre sätt.

Värmdö kommun är totalt sett väldigt positiv till nya Slussen och anser det viktigt att ombyggnationen kommer igång så snart som möjligt. Man påpekar att Slussen är en port till den expansiva ostsektorn med Nacka och Värmdö kommuner som beräknas öka sin folkmängd med ca 43 % de kommande 20 åren. Av denna anledning är det viktigt att framtida Slussen har en kapacitet

och funktion som motsvarar sektorns väntade utveckling. Med anledning av detta ser man att Slussen som kollektivtrafikknutpunkt måste belysas utförligare innan planerna läggs fast, förslagets bussterminal verkar inte motsvara dagens, trots att andelen resenärer väntas öka. Vidare bör framkomligheten i trafikanläggningen för kollektivtrafik bättre redovisas samt att kollektivtrafik, gående och cyklister ska ha företräde i trafikapparaten. Tydlighet, tillgänglighet och trygghet är aspekter som ska prioriteras i den nya terminalen.

Man påpekar att dagens bussterminal är helt oacceptabel och redan innan en ny terminal är färdigställd bör dagens miljö städas och snyggas upp provisoriskt. Den föreslagna terminalen har många fördelar jämfört med dagens lösning och skapar en attraktivare miljö för resenärerna.

Vidare framförs att planförslagets koppling till vattnet är fantastisk och att kopplingen mellan Södermalm och Gamla Stan ser fin och funktionell ut. Den ökade vattenkontakten och de nya kajerna anses som bra. Det framförs också att ambitionen att skapa en mötesplats i framtiden är positiv och att Slussen i framtiden kan bli en målpunkt för boende i Värmdö, nära bussar hem. Man ställer sig också positiv till bygganden C1 och påpekar att det är välkommet med nya verksamheter med kulturell betoning.

Ekerö kommun anser att stadsbyggnadskontoret måste tillförsäkra en bytespunkt för vattenburen kollektivtrafik samt att projektet med vatten-avbördningen samordnas med bebyggelseprojektet.

Stockholms handelskammare anser att planeringen för en ny östlig förbindelse samt tunnelbana till Nacka måste skynda på om inte Nya Slussen ska stoppa upp den ökade trafiken på grund av befolkningsökningen i ostsektorn. Osäkerheten med Saltsjöbanan/Tvärbanan ost är mycket olycklig och riskerar försena Nya Slussen och utan samordning dem emellan kommer det att skapas stora framkomlighetsproblem. Bebyggelsen är ett mycket positivt tillskott i ett attraktivt läge. Mycket stora krav måste ställas på dess gestaltning och kan med publika verksamheter bli en dynamisk, mångfunktionell och vacker plats.

Regionplanenämnden ser det som positivt att planeringen för framtida Slussen fortskrider med ambitioner att tillgodose både funktionen som viktig bytespunkt för kollektivtrafiken och som attraktivt, sammanlänkande stadsrum.

Banverket vill meddela att Söderströmbro, bro över Söder Mälarstrand och viadukten söder om Söder Mälarstrand, är i behov av upprustning och att man inom en tioårsperiod planerar att påbörja en ombyggnation. Detta bör samordnas mellan staden och Banverket/Trafikverket. Banverket vill även upplysa om att den ökade avbördningen från Mälaren ökar erosionen vid Munkbrohamnen och kan skapa framtida problem.

Sjöfartsverket förutsätter att den nya slussen anpassas för den aktuella sjötrafiken. Man ska vidare beredas möjligheten att lämna synpunkter under ombyggnationen.

Hyresgästföreningen Södermalm avstyrker planförslaget i sin helhet. Man vänder sig mot den 8-filiga bron, 6-våningshusen som helt stänger utsikten samt skymmer befintlig bakomliggande bebyggelse, att Katarinahissen försvinner som landmärke samt att uteserveringarna hamnar i skuggan. Man

föreslår att fortsatt planering istället ska utgå från en vidareutveckling som bygger på förslaget "Nybyggt bevarande".

Hyresgästföreningen Södermalm, remissgruppen genom Anders Loosme och Per Lindroos framför flera olika synpunkter på planförslaget. Man anser att muren vid Slussterrassen är för hög och lång, att kajerna inte ska flyttas ut, att huvudbrons anslutning vid Gamla Stan ska sänkas till nuvarande nivå eller lägre, att Djurgårdsfärjans läge inte ska flyttas, att Slussterrassen och Katarinahissentorget ska sänkas samt göra torget mindre. Vidare anser man att huvudbron bör vara längre och ha mindre lutning, att de östra föreslagna kvarteren bör utgå, vilket även de västra bör göra. Utsikten och vyerna måste behållas, slussrännan bör flyttas mot södra slusskajen och de seglingsfria höjden i rännan kan göras lägre för att huvudbron inte ska bli så hög och brant. Planförslaget bör innehålla mer gröna inslag, spårvägstrafik ska vara möjlig på Skeppsbron via huvudbron samt bostadshus istället för föreslagen bebyggelse. Det framförs också förslag på ett transportmuseum under Katarinahissentorget samt att ny tunnelbana eller spårväg österut kan gå på bro över biltrafiken på Stadsgården. Över detta kan sedan ny bebyggelse uppföras. Det är viktigt att det finns personal som sköter och vårdar Slussen så att betongen inte förstörs. Slutligen bör en stor modell i skala 1:100 byggas som redovisar hur Slussen såg ut på t.ex. 1960-talet med slussrännan och förortsspårvagnarna 16 och 17 som då vände på Södermalmstorg.

Hyresgästföreningen Region Stockholm anser det anmärkningsvärt att det inte finns ett färdigt förslag om hur kollektivtrafiken från Nacka-Värmdö ska angöra Slussen. Man anser att planförslaget lämnar mycket att önska avseende kollektivtrafiken. Man emotsätter sig att resenärer ska behöva gå genom en galleria för att byta mellan de olika kollektivtrafikslagen. Man är positiv till överdäckningen av Stadsgårdsleden. Man önskar att kommunen ska arbeta aktivt för att minska buller och utsläpp i området för att skapa förutsättningar för ett varierat utbud av verksamheter och bebyggelse, vilka skapar en tryggare miljö. Detta skulle också möjliggöra att bygga bostäder på Slussen och inte bara kommersiella lokaler. Vidare finner man det märkligt att de nya offentliga miljöerna inte på ett bredare sätt redovisar allas behov av ett intressant publikt rum, även för unga vuxna och barn.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet anser att planförslaget uppvisar så många brister och grava problem i nuvarande form att det inte kan läggas till grund för det fortsatta arbetet. Platsens historia och karaktär gör att det måste ställas exceptionellt höga krav för att dessa värden inte ska försvinna, utan tvärtom stärka dessa ytterligare. Rådet ser positivt på att gångbrons placering justerats så att den nu landar i mynningen av Järntorgsgränd. Vidare uppskattar man greppet att bygga under huvudbron med lokaler. Den skulpturala form som broarnas undersidor fått kännas också som ett steg i rätt riktning. Dock kvarstår en mängd problem sedan tidigare, vissa av mycket grav art, samt att nya komplikationer uppkommit som avsevärt försämrar planförslaget. Det gäller särskilt den föreslagna bebyggelsen framför kvarteret Tranbodarne. Rådet oroas också över att problematiken med stigande vattennivåer inte tagits på tillräckligt allvar.

De visuella kontakterna mellan Södermalm och vattnet försämrats i och med planförslaget. Placeringen av ryttarstatyn ifrågasätts, Gamla Stans sydöstra hörn blir inte alls läsbart i och med planutformningen, huvudbrons många körfält är ett visuellt problem, att reducera platsen framför Råntmästarhuset är negativt, utvidgningen av kajen på Saltsjösidan kan inte kompenseras av nya

öppna vattenytor väster om körbron. Dessa vattenytor utgör snarare ett problem då de bassängliknande vattenytorna inte är tillgängliga och inte tillför något liv till platsen. Platsen mellan Södermalm och Gamla Stan har istället historiskt präglats av karaktären av näs som tecknat övergången mellan de två stadsdelarna. Det utvidgade trädäcket framför Kornhamnstorg dämpar dynamiken i vattnets oregelbundna form.

Den nya bebyggelsen, som enligt rådet uppkommit med en ambition från planförfattarna att läka ett sår i stadsväven, tyder på en bristande förståelse för Stockholms särart. En av de stora kvaliteterna i dagens Slussen är de stora frilagda ytorna vilka nu försvinner i och med planförslaget. Att bygga för stadsmuseet och bostadshusen vid Södermalmstorg skulle vara mycket olyckligt. Vidare innebär den föreslagna bebyggelsen framför KF-huset och Glashuset i öster att dessa befintliga hus helt försvinner.

Rådet anser det nödvändigt att planförslaget åtgärdas på en rad punkter, det är genom reduktion, inte addition som platsens unika värden kan förstärkas och utvecklas vidare. Man anser att huvudbron måste förskjutas åt väster till förmån för Saltsjöns vattenyta och Gamla Stans sydöstra hörn, de bassängliknande vattenytorna på ömse sidor om slussrännan måste minskas, huvudbron måste göras smalare, terrassanläggningen på Södermalmssidan måste bearbetas och framkanten pressas i höjd samtidigt som vattenkontakten stärks, terrassanläggningens norrvända fasader behöver omformas för att inte upplevas som svårforcerade barriärer. Vidare menar man att relationen mellan Råntmästarhuset och kajplanet måste bearbetas så att kontakten dem emellan stärks, att all bebyggelse med undantag för W2 och W3 utgår, på platsen för W1 skulle en lite större paviljong som är fritt formad kunna vara aktuell, ramplösningen mellan tunnelbanebron och Centralbron bör tas bort samt att rymtarstatyn flyttas och får en annan placering än den nu föreslagna.

Gamla Stan Sällskapet anser att planförslaget är helt utsiktslöst och att samrådsunderlaget lider av mer eller mindre allvarliga brister. Man framför också att vissa av sällskapets medlemmar undrar om planförfattarna drabbats av hjärnsläpp. Sällskapet menar att ett omdaningsarbete av Slussen i första hand ska utgå från att förlägga tunnelbanan i tunnel vid Slussenområdet. Man anser att ökänslan av Gamla Stan kraftigt försvagas, att de sköna utblickarna från Järntorget upp mot Södermalm försvinner, att den 8-filiga bron för evigt kommer att skada Sveriges historiska hjärta samt att den föreslagna bebyggelsen inte ska komma till stånd.

Samfundet S:t Erik menar att planförslaget tar bort den mesta av utsikten på platsen. Slussrännan ska gå genom en landmassa, näset, och inte på det sätt som nu redovisats. Samfundet önskar vidare en grundlig och förutsättningslös utredning av vad en nedgrävning av tunnelbanan skulle innebära. Samfundet framför en mängd synpunkter rörande planförslaget, bland annat måste den föreslagna bebyggelsefronten utgå, en långsiktig och effektiv kollektivtrafiklösning för Nacka-Värmdösektorn ordnas utan stor bussterminal vid Slussen, vilket bör vara utgångspunkt för Slussenområdets framtida utformning. Vidare bör den föreslagna motorvägsbron omstuderas, projektets samhällsekonomi beaktas samt att staden måste beakta åtgärder för att förhindra översvämning av tunnelbanan.