



Handläggare: Martin Schröder
Tfn 08-508 266 28

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av plansamråd och ställningstagande inför utställning av förslag till detaljplan för Slussen i stadsdelarna Södermalm och Gamla Stan

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och uppdrar åt kontoret att utreda och bearbeta planförslag för Slussen i enlighet med detta utlåtande samt att därefter ställa ut planförslaget.

Susanne Lindh

Torsten Malmberg

Katrin Berkefelt

SAMMANFATTNING

Slussens framtid har diskuterats under många år. Två tävlingar har genomförts, 1991 och 2004, ett programsamråd under 2007 redovisade två alternativa utformningar och fem arkitektkontor redovisade 2008 hur Slussen skulle kunna gestaltas. I samband med beslut i stadsbyggnads-, exploaterings- samt trafik och renhållningsnämnden i maj 2009 togs ställning för ett förslag från Foster+Partners tillsammans med Berg Arkitektkontor. Staden hade därmed också, genom en bred programsamrådsprocess och därefter genom studie av flera olika alternativa utformningar, tagit ställning för ett förslag.

Detta förslag utvecklades och studerades vidare under hösten 2009 för att sedan presenteras på ett plansamråd under perioden 25 januari – 29 mars 2010. Tonvikt under plansamrådet var lagd på förslagets övergripande principer, framför allt stadsbyggnadsfrågan avseende kommunikationer, samband, ny bebyggelse, olika funktioner samt det offentliga rummet i form av gator, torg och kajer. Plansamrådet lyfte inte frågor om arkitektur för den föreslagna bebyggelsen, ej heller specifik gestaltning av de offentliga rummen.

Bilaga: Samrådsredogörelse plansamråd, dat. 2010-05-27



Slussen idag, flygbild från norr mot Södermalm med Gamla Stan i bildens förgrund.
Bild: Stadsbyggnadskontoret.

Framtidens Slussen engagerar många Stockholmare. Under plansamrådet fanns planförslaget tillgängligt för allmänheten på en utställning på Peter Myndes Backe 3 på Slussen, där bland annat en stor modell över förslaget visades. Under samrådets nio veckor besökte nästan 10 000 personer utställningen. Stadsbyggnadskontoret har fått in ca 1 200 yttranden, varav drygt 1 100 från allmänheten. Kontoret har för avsikt att tillsammans med exploateringskontoret trafikkontoret och andra berörda arbeta vidare med förslaget inför utställningen utifrån inkomna synpunkter samt utifrån stadens vision om Slussen som framtida mötesplats.

Den fråga som utan tvekan engagerat mest är den föreslagna bebyggelsen på Södermalmstorg och delar av densamma framför KF-huset och vad dessa innebär i form av begränsade utblickar, färre vyer samt en exploatering av det allmänna värdet som uppskattas mest på Slussen – rymden och öppenheten samt kontakten med vattnet. Frågan om antalet körfält på bron mellan Gamla Stan och Södermalm har också kommenterats av många.

Många har kommenterat den historiskt viktiga platsen som Slussen utgör och menar att förslaget inte tillräckligt väl tar hand om detta. Man menar att flera olika aspekter bättre måste tas om hand i det fortsatta planarbetet för att detaljplanen inte ska innebära risk för skada på riksintresset Stockholms innerstad samt de specifika kvaliteter som Slussen består av.

Kontoret konstaterar att det finns många frågor att utreda vidare, inte minst frågan om eventuell ny bebyggelse kontra utsikten, vyerna och rymden på dagens Slussen som uppskattas av Stockholmare, något som tydligt visat sig under plansamrådet. Kontoret har för avsikt att fördjupa arbetet utifrån inkomna synpunkter. Detta ska göras utifrån stadens vision om Slussen som en framtida mötesplats med upplevelserika offentliga rum och nya funktioner inrymda i ny bebyggelse förenat med utblickar och vyer. Vissa har under plansamrådet hävdat att staden säljer ut utsikten och vyerna till förmån för nya byggrätter som ska finansiera ombyggnaden. Kontoret vill påpeka att de föreslagna byggrätterna ger en kostnadstäckning på endast ca 10 % av projektets totala kostnad av omkring 8 000 mnkr.

Trafikfrågan har också engagerat många. Föreslagen lösning innebär att biltrafiken samlas på huvudbron och leds därefter vidare på Skeppsbron respektive Munkbron. Vidare studier i det fortsatta planarbetet ska se över möjligheten att minska antalet körfält på huvudbron. Framkomligheten, framför allt för kollektivtrafik samt gående och cyklister, är dock av stor vikt.

Frågan om Saltsjöbanan/Tvärbanans slutstation är inte klar varför en slutgiltig detaljplan måste ta höjd för både alternativet med en gemensam station i OKQ8 vid Katarinavägen så som tidigare planerats samt en lösning där Saltsjöbanan ligger kvar med en station på kajplanet i anslutning till den nya bussterminalen och där Tvärbanan efter Danvikstull utförs som en stadsspårväg och via Folkungagatan når sin slutstation på Katarinavägen i ett läge intill KF-huset.

Flera direkt berörda fastighetsägare har yttrat sig om planförslaget. Framför allt är de tre fastighetsägarna till fastigheterna i kvarteret Tranbodarne (KF-huset, Glas-huset och Sjömansinstitutet) kritiska till de delar av planförslaget som innebär att delar av deras fastigheter blir motbyggda och att de på så sätt förlorar idag dagsljusbelysta lokaler som är uthyrningsbara.

Ett mindre antal yttranden hanterar frågan om bevarande av Slussen. Detta är en fråga som diskuterades under programsamrådet som genomfördes 2007. Då presenterade staden ett bevarandeförslag 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.

Alternativa lösningar har diskuterats under hela planprocessen, t.ex. nedgrävningen av tunnelbanan. Detta är dock en fråga som endast ett fåtal yttrande lyfter. I samband med inriktningsbeslut i maj 2009 då stadsbyggnads-, exploaterings- samt trafik- och renhållningsnämnden fattade beslut att staden skulle jobba vidare med förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor fattades också beslut att alternativa förslag inte skulle utredas eller studeras ytterligare.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Slussen är uttjänt

Slussen tillkom i sin nuvarande utformning 1935 och var då en modern och funktionell trafiklösning. Idag har Slussens konstruktioner tjänat ut. Trafikkapaciteten är överdimensionerad och anläggningen uppfattas som nedsliten, osäker och svårorienterad. Hela den gamla konstruktionen måste ersättas och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt för att upprätthålla funktionen i väntan på nybyggnad.

Slussen så som den idag är utformad är anpassad efter 1935 års behov och förutsättningar. Dessa har delvis förändrats under årens lopp, framför allt har behovet av en stor trafikplats så som den utformades 1935 förändrats. Detta ger möjlighet att skapa en plats där stockholmarnas behov i form av mötesplats ges utrymme. Slussen kan i framtiden bli en plats för möten och rekreation då trafikområden anpassas till dagens behov, vilket innebär att dessa kraftigt minskas jämfört med idag.

Stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren

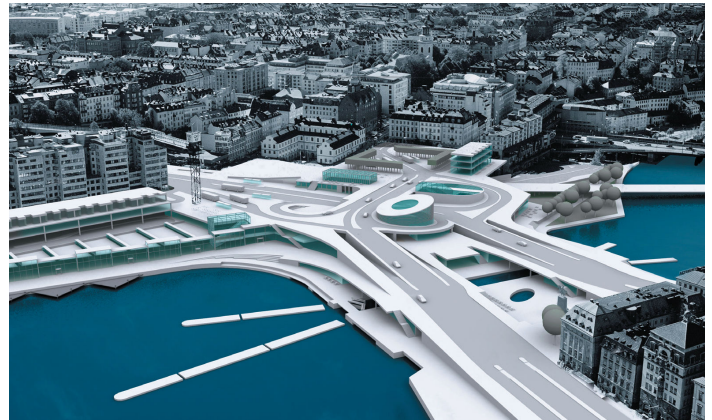
Mälarens vattenstånd regleras bland annat i Slussen (Söderström). Klimatförändringarna tros öka vårfloderna med risker för översvämnning men också skapa torrare somrar vilket är negativt för dricksvattnet och sjöfarten. Idag är möjligheten att reglera vattenståndet begränsad och därför måste de nya kanalerna vid Slussen anpassas till klimatförändringarna.

Tävlingar

Arbetet med att ta fram en ny lösning för Slussen startade som en idéävling i början på 1990-talet men ledde aldrig till ett genomförande. Frågan togs åter upp 1998 och år 2001 fick stadens förvaltningar i uppdrag genomföra en ny tävling. Nyréns Arkitektkontor utsågs 2004 till vinnare och parallellt med detta beslöts att ett referensalternativ, utifrån den nuvarande klöverbladsmodellen, skulle tas fram för att studera vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi. De två inriktningarna utgjorde grunden för ett programsamråd.

Programsamråd 2007

Programsamråd för två olika alternativ genomfördes under 2007. Dels redovisades ett utvecklat förslag av det vinnande förslaget från tävlingen från 2004, 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. 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.



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

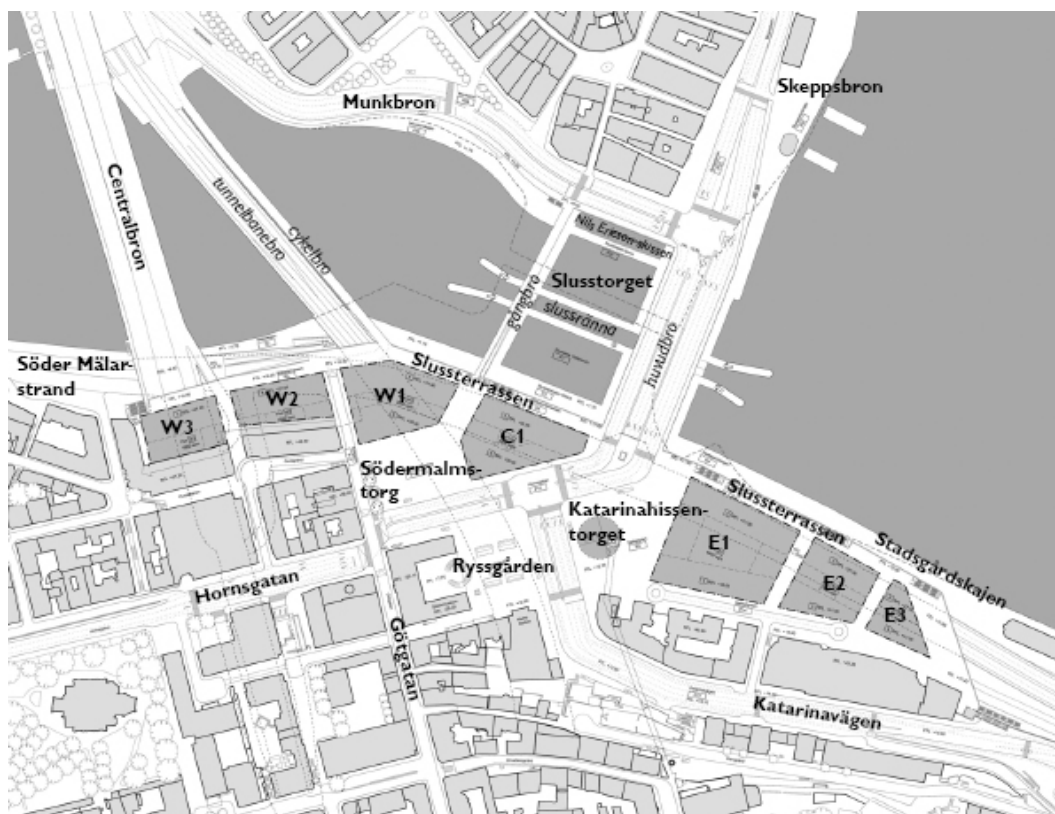
Bild: t.v. Nyréns Arkitektkontor, t.h. White Arkitekter.

Arkitektuppdrag 2008 och nämndbeslut 2009

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 de följande fyra månaderna 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.

Utvärderingen som låg till grund för besluten konstaterade att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor var det förslag som bäst uppfyllde det som staden i framtiden önskar sig av Slussen. Förslaget ger de bästa förutsättningarna att tillvarata de platsspecifika värden som finns på platsen idag samt att skapa nya kvaliteter i den framtida utformningen. Fosters förslag ger goda möjligheter att skapa en urban plats i staden i direkt anslutning till en av de tydligaste kvaliteterna i Stockholm; vattnet och staden i skärgårdslandskapet. Vidare konstaterades i utvärderingen att förslaget har en generalitet vad gäller den föreslagna bebyggelsens innehåll samt att förslaget är robust i den bemärkelse att det klarar bearbetningar och utvecklingar som garanterat följer i den fortsatta planprocessen utan att dess grundkoncept för den skall gå förlorat.



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.

Planförslag, plansamråd 2010

Slussen är en unik plats med den centrala staden i skärgårdslandskapet och närheten till de historiska lagren i Gamla Stan. Planförslaget utgår från tre bärande funktioner – trafik, vatten och stadsliv. Planförslaget omfattar nya gator, torg och kajer samt nybyggnation av Stadsgårdsleden och bussterminal för Nacka-Värmdö-bussarna. På Södermalmssidan redovisas flera olika plan, dels torgplanet i form av gatuplanet dels underbyggda ytor på mellanplan och kajplan. Ovan mark, på torgplan, redovisas nya byggrätter med möjlighet för olika ändamål, t.ex. handel, kontor, kultur och bostäder. På de undre planen finns utrymmen för handel, service, trafikändamål och kollektivtrafik. Planförslaget ger också en möjlighet att bygga nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön för ett framtida ökat utflöde samt en ny slussränna. Reglering av detta sker inom den parallellt pågående tillståndprocessen för ny reglering av Mälaren.

Trafik

Dagens trafiklösning är anpassad efter helt andra behov än dagens situation. Den framtida trafiklösningen vid Slussen bygger på en enkel, effektiv och lätt-orienterad trafikanläggning med god framkomlighet för bilister, cyklister, gående och bussar. Förslaget innebär att dagens två bilbroar mellan Gamla Stan och Södermalm ersätts med en, där alla trafikslag samlas. Dagens totalt 12 körfält (på-

och avfartsramper inräknade) ersätts med 8 körfält på den nya bron. Denna huvudbro utgör en förlängning av Skeppsbron och trafiken på Munkbron kopplas via en trevägskorsning invid Ränthästarhuset till Skeppsbron. I huvudbron finns också en koppling till den omdragna Stadsgårdsleden, som passerar genom området i öst-västlig riktning, under torgplanet på Södermalmssidan. En ny gångbro föreslås mellan Södermalmstorg och Järntorgsgatan samt en ny cykelbro längs med tunnelbanebron, från Södermalm till cykelbanan vid Munkbron.

Slussen är en av stadens mest kollektivtrafiktäta platser och i framtiden ska en attraktiv och trygg miljö för resenärerna tillskapas. I kajplanet, i anslutning till tunnelbaneuppgången, föreslås en ny bussterminal för Nacka- och Värmdö-bussarna samt ytterligare en ny uppgång från kajplanet till tunnelbaneperrongerna. Planförslaget ger utrymme för att Saltsjöbanan kan vara kvar i befintligt läge med en slutstation i en samordnad lösning tillsammans med den nya bussterminalen.



Planförslaget från plansamråd 2010. Flygvy över Södermalm med Slussen i bildens mitt.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Planförslaget från plansamråd 2010. Vy från Skeppsholmen.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Vatten

Vattnet lyfts fram i planförslaget, bland annat genom det s.k. Slusstorget, och blir det viktigaste elementet i den nya stadsbygden där nya kajer och broar ger människor möjlighet att nå vattnet och dess attraktion.

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. 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 (jmf med dagens kapacitet i Söderström om ca 300 kbm/s och planförslaget möjlighet att tappa ut ca 1 500 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. Arbetet fram till en antagen detaljplan och ett tillstånd enligt miljöbalken sker i två parallella lagstyrda processer, en planprocess och en tillståndprocess

Stadsliv och bebyggelse

Planförslaget redovisar sju nya byggnadskvarter med användningsbestämmelsen CK (centrum och kontor). I detta ryms bland annat butiker, restauranger, kulturverksamheter, hotell och kontor. För de östra kvarteren, framför KF-huset och Glashuset anges även B för bostadsändamål. Bebyggelsen redovisas i 3-6 våningar på en sockelvåning om ca 10 meters höjd från kajplan.

Under Skeppsbrons förlängning mot Södermalm (huvudbron) finns nya lokaler för t.ex. kaféer, restauranger och annan publik verksamhet. Detta ansluter till historiska förhållningssätt där funktioner närmast vattnet alltid funnits i tidigare slusslösningar. Lokalerna ger också möjlighet att skapa aktiva och trygga kajmiljöer med funktioner utmed de låga broarna som förbinder Södermalm med Gamla Stan.



Planförslaget från plansamråd 2010. Restauranger och kaféer i kajplan mot Slusstorget.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

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 lokal-tidningar 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- och riks-TV samt i radio.

Sammanfattning av yttranden under plansamrådet

Gensvaret på planförslaget har varit mycket stort, både remissinstanser, organisationer, sakägare och många privatpersoner, har yttrat sig. I samrådsredogörelsen (bilaga 1 till detta utlåtande) finns referat av inkomna yttranden från remissinstanser, sakägare och övriga intresseföreningar m.fl. Här nedan anges en mycket kortfattad sammanfattning av dessa.

Remissinstanser

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 och näsets gestaltning.

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.

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.

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.

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.

Sakägare

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

Intresseföreningar m.fl.

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.

Boende, privatpersoner och näringsidkare

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 vilka i stort täcker in de synpunkter som lämnats. Yttrandena som behandlar de olika sakfrågorna och dess inställning till planförslaget är av både positiv och negativ karaktär.

Till samrådsredogörelsen 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.

Yttrandenas synpunkter fördelas enligt följande (procentsatsen anger antal yttranden som behandlar respektive sakfråga):

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

Protestlistor

Utöver de enskilda yttrandena har fem namnlistor lämnats in. Den mest omfattande listan utgörs av en Facebook-grupp, som vid insändandet 2010-03-29 hade 1 557 medlemmar. Gruppen är för bevarande och restaurering av nuvarande Slussen. Man vänder sig mot den tråkiga gångbron, en åttafilig motorväg samt stereotyp och menlös jättegalleria. En annan lista omfattar 525 namn som önskar bevara vyerna av Söders höjder, undvika planskilda och trafikseparerade vägar, man säger nej till motorled över Slussen och önskar komplettera kollektivtrafiken med färjetrafik. Vidare vill man att Södermalmstorg ska förbli en öppen plats samt att intäkter från exploatering bör hämtas på andra mindre känsliga ställen. Ytterligare tre listor med sammanlagt 149 namn har skickats in. Dessa behandlar bland annat de negativa aspekterna med inskränkta vyer, bredden på bilbron, frågor om grönska inom planområdet, bebyggelsens skala och gestaltning samt dess funktioner.

Gästbok på utställningen

På utställningen på Peter Myndes Backe 3 fanns en digital gästbok där besökare gavs möjlighet att kommentera planförslaget. Efter utställningen hade ca 250 personer lämnat synpunkter. Många av dessa rör utsikten och de fria vyerna från Södermalm som byggs bort. Många tycker att trafiklösningen innebär att en alltför bred bro byggs mellan Södermalm och Gamla Stan. Av de inkomna 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 20 % positiva och ca 40 % negativa till planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Utsikt, vyer och ny bebyggelse

Ett flertal av de synpunkter som inkommit från allmänheten hanterar frågan om vyerna och öppenheten på Slussen idag. Dessa aspekter framförs som en viktig del av platsens karaktär. Yttrandena är starkt kritiska till de föreslagna byggnaderna som innebär att vyer begränsas eller försvinner. Kontoret anser också att vyerna och närvaron av vattnet är en viktig del av Slussens specifika karaktär och menar att ett viktigt utfall av genomfört plansamråd är att så många Stockholmare påpekat just detta. Det är utan tvekan också den fråga som engagerat mest på utställningen och det som media rapporterat mest kring. Kontoret menar att det är viktigt att ta till sig dessa synpunkter och arbeta vidare utifrån studier hur känslan av rymden på nuvarande Slussen kan föras vidare i framtidens utformning. Vidare är det också viktigt att se vilka vyer som är viktiga att bejaka och att i fortsatt samarbete med bland annat stadsmuseet och dess kulturmiljöhistoriska kompetens studera dessa.

Det är dock viktigt att också påpeka att en del av vision 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. Till exempel gäller det studier av nivåerna mellan torgplanet på Södermalmssidan och vattnet vilka kan förbättras, bland annat genom att sockelvåningen förändras i sitt utförande. Bland annat länsstyrelsen önskar att de äldre slussarna bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Möjligheten har undersökts 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 kommer i konflikt med de utökade avbördnings-kanalerna och den nya sluss-rännan. Av denna anledning kvarstår att endast Nils Ericsson-slussen kommer att vara kvar.

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 samrådsmaterialet. 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 och stadens arkitekter fundera vidare på möjligheten att redovisa översiktliga intentioner avseende dessa frågor i den slutliga 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 gestaltningsprogram beaktas.

Användning – funktioner i ny bebyggelse

Planförslaget redovisade en generell bestämmelse CK på samtliga föreslagna byggnader samt 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.

Vad gäller eventuella nya bostäder är frågan något komplex. Bostäder har i princip alltid företräde som användning före andra verksamheter, vilket innebär att eventuella nya bostäder på platsen kan komma att ställa krav och restriktioner på befintliga verksamheter. Nya bostäder får inte komma att inverka negativt på befintliga hamnverksamheter, t.ex. Birka Cruises verksamhet. 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 att ge utrymme att 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.

Trafiklösningen och antal körfält på huvudbron

En av de mest förekommande synpunkterna under plansamrådet var att huvudbron med dess åtta körfält är alltför stor och att detta skulle leda till en trafikökning i

Gamla Stan. Vidare ansåg många att bron var ful samt att förslaget innebär att en motorväg byggs mellan Gamla Stan och Södermalm.

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. 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 cyklist.

Saltsjöbanan/Tvärbanan

Frågan avseende Saltsjöbanan/Tvärbanans slutstation och lösning kring denna är inte klarlagd i dagsläget. Det tidigare förslaget innebar en lösning med en gemensam slutstation för båda banorna i OKQ8 vid Katarinavägen, något som är önskvärt ur både planerings- och genomförandeaspekt 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-Värmdö-bussarna 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 på Katarinavägen för Tvärbanan 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 ta höjd för båda alternativen. Planen tar också höjd 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 och båttrafik

Slussen är i 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. Möjligheten att hitta alternativa kajplatser till de båtar med tillhörande funktioner och verksamhet som idag har kajplats här måste studeras vidare tillsammans med Stockholms Hamnar.

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.

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 fastighets-ägarna innebära att man kommer att ställa ersättningskrav på staden om planen genomförs enligt planförslaget.

Staden konstaterar att 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. Hur en slutlig lösning ska utformas måste studeras vidare, men det är sannolikt att gatan utmed kvarterets norra sida kommer att ligga kvar i dagens läge för att därmed också minimera intrånget i befintliga fastigheter i kvarteret Tranbodarne. En konsekvens av detta kan dock komma att bli att ytor för handelsplatsen på mellanplanet minskar.

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 synpunkter som inkommit i 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.

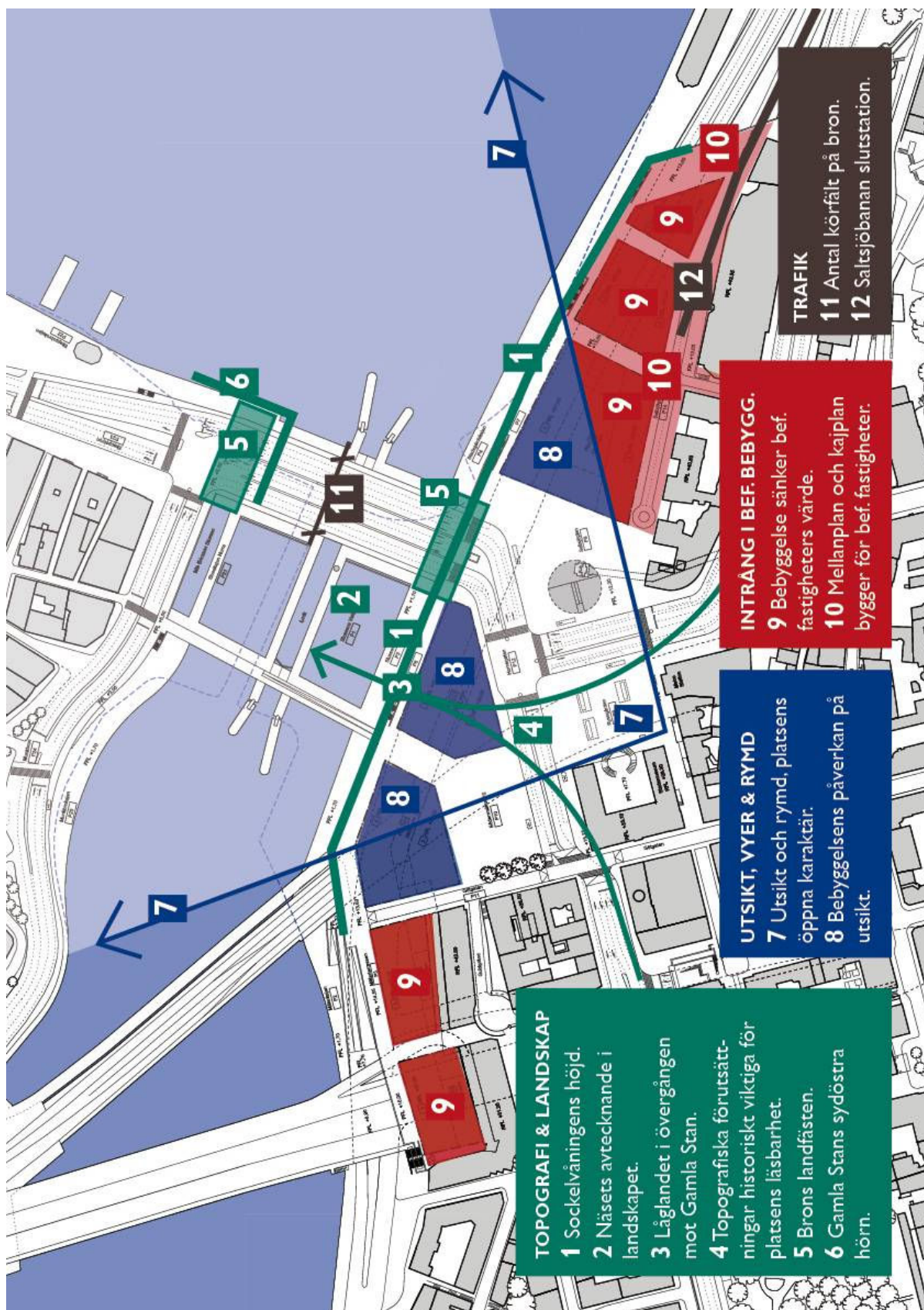
Bevarande och alternativa lösningar

Staden har arbetat med Slussen under många år och har presenterat flera olika alternativa lösningar. Den andra tävlingen om Slussen, som hölls 2004, redovisade åtta olika alternativ, 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 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 *Nybyggt 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.

Tidplan

Redovisning efter plansamråd, beslut i stadsbyggnadsnämnden (SBN)	juni 2010
Bearbetning inför utställning	juni-september 2010
Muntlig redovisning i SBN av slutgiltigt detaljplaneförslag inför utställning	oktober 2010
Utställning av detaljplan	november 2010
Godkännande i SBN	runt årsskiftet 2010/2011
Antagande i kommunfullmäktige	1:a kvartalet 2011



Illustrationsplan som redovisar punkter och frågeställningar att studera och utreda vidare inför utställning av detaljplanen.