



**GEMENSAMT  
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(24)

2007-04-27

**Stadsbyggnadskontoret**

Ulla-Britt Wickström

Tfn 50828249

Dnr 2005-08976-53

**Exploateringskontoret**

Anders Roman

Tfn 508 285 20

Dnr E2007-420-00737

**Trafikkontoret**

Göran Gahm

Tfn 508 280 88

Dnr T2007-420-01110

Stadsbyggnadsnämnden 2007-05-10

Exploateringsnämnden 2007-05-14

Trafik- och renhållnings-  
nämnden 2007-05-15

**Lägesredovisning av Slussen-projektet inför programsamråd**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Stadsbyggnadsnämnden uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att genomföra programsamråd för Slussenprojektet och medverka i den samordnade miljöprövningen av projektet.
2. Exploateringsnämnden uppdrar åt exploateringskontoret att medverka i programsamråd för Slussenprojektet och att driva tillståndsprövningen enligt miljöbalken i samordning med detaljplanarbetet.
3. Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt trafikkontoret att medverka i programsamråd för Slussenprojektet.

Krister Schultz

Ingela Lindh

Magdalena Bosson

## SAMMANFATTNING

Slussen har tjänat ut och måste rivas! Platsen har som historisk entré till Stockholm och förbindelselänk mellan Södermalm och Gamla Stan ett mycket viktigt läge i staden. Många människor passerar här och rummet är starkt exponerat från alla håll. Den stora frågan är nu om Slussen efter rivning ska byggas upp på nytt med ungefär samma utformning som klöverbladslösningen från 30-talet eller om det ska bli en helt ny utformning och trafiklösning.

Nyréns/Tyréns tävlingsvinnande förslag från 2004 kompletterades under 2005 med White/WSP:s rekonstruktionsförslag.

Under 2006 har en mängd analyser, simuleringar och bearbetningar gjorts för att fördjupa beslutsunderlaget för detta komplexa projekt.

- En kulturhistorisk analys har tagits fram för att ge svar på frågor kring vilka kulturhistoriska hänsyn som är relevanta.
- En plats- och rumsanalys har genomförts för att ge svar på Slussens förutsättningar att fungera som en länk i staden och som en trygg och attraktiv vistelseplats med nya målpunkter.
- Simuleringar av trafikbelastning i gatunätet liksom föreslagna lösningar av bussterminalen har genomförts. Bytespunkten buss/tunnelbana har också simulerats för att klargöra kapaciteten både för kommunikationsytor och plattformar.
- En analys av Slussenområdets förutsättningar att utvecklas till en väl fungerande och attraktiv handelsplats har genomförts.
- Väsentliga och alternativskiljande miljöaspekter har identifierats och kompletterande miljöanalyser påbörjats.

Ett programsamråd kommer att genomföras under hösten 2007. Programsamrådets viktigaste uppgift är att välja inriktning för den fortsatta bearbetningen – nybyggnad eller rekonstruktion. Andra viktiga programfrågor som behöver besvaras är:

- Hur mycket ny bebyggelse ska tillkomma och vad ska den innehålla? Ska en ny stadsfront skapas på Södermalmssidan? En ny handelsplats?
- Vilken lösning ska väljas för den nya bussterminalen – en- eller tvåplanslösning?
- Vatten eller näs? Den faktiska landremsan är borta sedan lång tid tillbaka men ska den ”återskapas” eller ska mer vattenytor friläggas?

Sammantaget har nu de två huvudinriktningarna likvärdig och tillräcklig kapacitet för dagens trafikmängder och kollektivtrafikens behov. Båda förslagen placerar Stadsgårdsleden i ett läge närmare berget och frigör genom det delar av kajen på Södermalmssidan från biltrafik.

Det som framför allt skiljer förslagen åt är möjligheten att skapa ett överskådligt, lättorienterat stadsrum med goda förutsättningar för ny bebyggelse med attraktiva nya målpunkter. Den analys som gjorts för att värdera de olika principlösningarnas förmåga att förbättra stadslivet visar tydlig på klöverbladslösningens begränsningar och nybyggnadslösningens stora möjligheter. Båda ger bättre lösningar än dagens Slussen men nybyggnadsförslaget har större fördelar.

Det är framför allt ett val mellan två principlösningar som ska göras i detta skede. Vidare bearbetningar av den valda inriktningen kan göras innan det blir dags för ett plansamråd.

De olika huvudförslagen innehåller i delar alternativa möjligheter till lösningar. Nybyggnadsförslaget ger i detta avseende betydligt större handlingsfrihet. Staden har velat belysa detta med några idéförslag för att göra programsamrådets uppgift tydlig.

Ett av stadens mål med ombyggnaden av Slussen är att säkerställa framkomligheten för bilar och bussar i gatunätet, liksom att skapa moderna, kapacitetsstarka bytespunkter för befintlig och nytillkommande kollektivtrafik. Lika viktigt är önskemålet att skapa en plats som inte bara är central i regionen och en viktig knutpunkt utan också är en viktig länk och målpunkt i den lokala stadsstrukturen i Stockholms innerstad. Slussens läge i relation till resten av staden och sin näromgivning är idag alldeles unik. Som ingen annan plats i innerstaden, möjligen med undantag för Tegelbacken, kombinerar Slussen ett synnerligen strategiskt läge för längre förflyttningar med ett ovanligt svagt samband med näromgivningen. Slussen får därmed en grundkaraktär som bäst beskrivs som anonym och som lätt övergår till en upplevelse av övergivenhet och ödslighet. Många upplever idag Slussen som en otrygg plats att vistas på.

I detta skede måste de ekonomiska bedömningarna vara mycket översiktliga. Kostnadskalkylerna visar inte på någon markant skillnad mellan de två huvudinriktningarna. Om man väger in intäktsmöjligheterna, så finner man att en helt ny utformning är något fördelaktigare. En helt ny utformning innebär även större friheter att bearbeta projektet i ekonomiskt fördelaktig riktning.

En bedömning av de möjliga tiderna för fortsättningen på planeringsprocessen visar i bästa fall att ett bygge kan starta under 2012 och stå färdigt 2018. En förutsättning för att bygget ska kunna starta är att miljöprövningen kan genomföras så att erforderliga miljödomar finns i god tid före byggstart. Detta kräver betydande insatser och en god samordning med detaljplaneprocessen.

I inriktningsbeslutet 2005 avsattes 35 mnkr för planering och förprojekteringar, vilket räcker till utgången av 2007. För utvecklingen av projektets programinnehåll är det angeläget att involvera intressenter för lokaler och att träffa överenskommelser med övriga aktörer.



## UTLÅTANDE

### Bakgrund

#### Historia

Stockholm är enastående på så sätt att vi tydligt kan avläsa förutsättningarna för stadens uppkomst och utveckling samt hur naturförutsättningarna styrt stadsutvecklingen och fortfarande präglar dagens stadsbild. För Slussenområdets särart och tydlighet spelar topografin en central roll. Att förutsättningarna var exceptionella förklarar också stadens snabba tillväxt och att den på kort tid växte från ingenting till att bli en av de viktigaste städerna i Östersjöområdet. Stadens strategiska läge ekonomiskt, politiskt och försvarsmässigt framstår klart. Näset, den skyddade stadsholmen och Helgeandsholmen utgjorde låset i den trånga passagen vid Mälarens utlopp och enda möjligheten till en korsande landsväg i östra Mälarregionen. Den som behärskade ön kontrollerade sjöfarten, med den viktiga järnexporten från hela Mälaronrådet och stora delar av Mellansverige, och på samma gång ostkustens nordsydliga landsvägsförbindelser.

Genom näset fanns från medeltiden två grävda rännor: Kvarnströmmen, där det låg kvarnar, slakterier och liknande nyttobyggnader och Lilleström, där fartyg kunde föras mellan Mälaren och Saltsjön. I Lilleström byggdes 1642 den första slussrännan, Drottning Kristinas sluss vid kanten mot Södermalm. Sedan dess har i princip varje århundrade frambringat en ny slussanläggning. Christopher Polhems sluss i samma läge 1755, Nils Ericssons sluss vid kanten mot Gamla Stan 1850 (som i dag är övertäckt men fortfarande finns kvar för regleringen av Mälarens vatten) och Karl Johansslussen mitt på näset, 1935.



Näset. Kolorerat kopparstick av Frantz Hogenberg efter teckning av Hieronymus Schöleus omkring 1570. Bildkälla: Stockholms stadsmuseum

Trafikanläggningen vid Slussen (från 30-talet) visar på nya värderingar och ideal. Den är ett tidigt och konsekvent genomfört exempel på det funktionalistiska tänkande som skulle komma att starkt prägla den fortsatta utvecklingen i landet. Anläggningen speglar teknik- och framtidstro och en grundsyn att endast det som är funktionellt har något egentligt berättigande. Utgångspunkten var trafiksituationen – en tilltro till och fascination av det nya bil- och tekniksamhället och en vilja att skapa en optimalt fungerande trafikapparat för mycket stora trafikflöden. All trafik mellan norra och södra Stockholm skulle gå här eller på Västerbron som byggdes vid samma tid. Bilarna var överordnade medan människorna fick ta sig fram i gångar under mark och anläggningen har följdriktigt beskrivits som en trafikmaskin och jämförts med ett motorvägs kors omgjort till stadsmiljö.



*Karl-Johansslussen vid invigningen 1935. Bildkälla: Stockholms stadsmuseum*

### ***Tidigare beslut***

En idétävling med bevarandeariktning i början på 1990-talet ledde inte till genomförande. Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick gatu- och fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling. I mars 2004 utsågs förslaget "Strömmar" (Nyréns/Tyréns) till vinnare. Juryn gav även rekommendationer till vidare bearbetning.

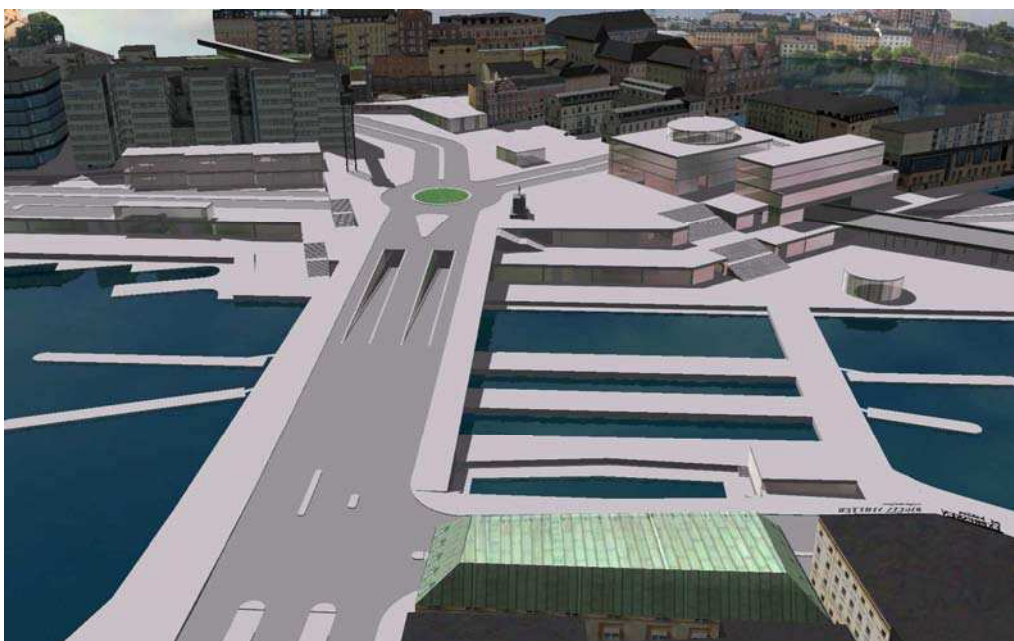
Tävlingsresultatet presenterades i nämnderna i oktober 2004 med ett förslag att starta planarbete med det bearbetade vinnande förslaget, nu omdöpt till "Nya Slussen", som grund. Nämnderna godkände redovisningen, men stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden beslöt att ge kontoren i uppdrag att arbeta fram ett referensalternativ utifrån klöverbladsmodellen och att närmare studera vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi. Under slutet av 2005 beslutades att de två inriktningarna skulle utgöra grunden för ett programsamråd och miljöprövningen. För planering och förprojektering m.m. godkändes investeringsutgifter inom en ram om 35 mnkr (under 2006-2007).

Ett inriktningsbeslut har fattats om att förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen. En redovisad sammanlänkning med Saltsjöbanan, i Henriksdalshamnen, innebär att dagens station vid Slussen ersätts med den nya tvärbanestationen i Katarinaberget.





Bilden visar digitalt framställd modell av "Nybyggt bevarande". Bildkälla: Sightline Vision AB



Bilden visar digitalt framställd modell av "Nya Slussen". Bildkälla: Sightline Vision AB

### **Dagsläget**

Slussens konstruktioner har tjänat ut! Betongen vittrar, stålet rostar och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt och staden lappar och lagar för stora belopp. Kostnaderna under 2006 uppgick till ca 10 Mkr.

Vissa delar av Slussen, främst mot Saltsjön, sätter sig med upp till 4 mm/år. På några platser har konstruktionen sjunkit 25 cm sedan den byggdes! Slussen inspekteras varje år för att bevaka det växande behovet av reparationer och förstärkningar. Dessa genomförs för att fördröja förfallet och upprätthålla säkerheten för människor och egendom. En av dessa åtgärder, som årligen återkommer, är den s.k. skrotningen. Då ses alla betongytor över och all lös betong avlägsnas. Detta arbete resulterade i att under 2003 ungefär 5 ton lös betong togs bort, 2004 10 ton och 2005 ca 20 ton.

För att klara bärigheten för de nya stombussarna, har man tidigare förstärkt betongen i brobanorna mot Gamla Stan. Rampen från Munkbron mot Södermä-

lärstrand har tagits ur trafik p g a nedsatt bärighet. Förstärkningsarbeten genomförs kontinuerligt på flera platser för att klara av bärigheten på konstruktionerna. F. n. pågår förstärkningsarbeten vid södra Järngraven under Skeppsbrons förlängning västerut. Dessa delar av Slussen är idag avstängda för tung trafik på grund av säkerhetsskäl.



Ortofotot visar hur tillståndet på bärigheten för Slussen ser ut idag. Röd färg markerar konstruktion i mycket dåligt skick, gul färg markerar dåligt skick och grön färg markerar konstruktioner som håller ytterligare några år.

Ny tunnelbanesträckning från city till Nacka/Värmdö som komplement till Tvärbanan / Saltsjöbanan utreds ånyo. Även om ett genomförande ligger långt fram i tiden påverkar detta Slussenprojektet, framför allt vad gäller bussterminalens storlek.

Trängselavgifter återinförs i augusti 2007. Trafikminskningen i Slussenområdet var vid försöket ca 10-15 %. Störst minskning var det på Stadsgården, Söder Mälärstrand och Skeppsbron.

Senhösten år 2000 var Mälarens vattenstånd så högt att endast centimetrar återstod innan tunnelbanan skulle översvämmas. Uppdaterade riskbedömningar visar på att avbördningskapaciteten bör mer än fördubblas. Den statliga klimat- och sårbarhetsutredningen föreslår i sitt delbetänkande i november 2006 att kapaciteten ökar i Söderström/Slussen från ca 300 till ca 1000 m<sup>3</sup>/sek och att detta genomförs som en del av områdets ombyggnad. Staden har startat förberedelser för en ny vattendom med denna inriktning.

### **Stadens mål**

#### ***Programmets uppgift***

Programsamarådets uppgift är framför allt att välja inriktning. Ett antal strategiska beslut måste fattas för att möjliggöra det fortsatta arbetet mot ett slutligt planförslag. Alla frågor behöver inte ha konkreta lösningar i programskedet utan kan vidareutvecklas till planskedet.

#### ***Genomförda analyser***

Den stora insatsen hitintills har inneburit ett antal analyser för att konsekvensbeskriva de olika inriktningarna/principerna för att lösa Slussens alla uppgifter.

- En kulturhistorisk analys har tagits fram för att ge svar på frågor kring vilka kulturhistoriska hänsyn som är relevanta för platsen och vilka konsekvenser de har om de får genomslag i konkreta lösningar.

- En plats- och rumsanalys (space-syntax, place-syntax mm) har genomförts för att ge svar på Slussens förutsättningar att fungera som en länk i staden och som en trygg och attraktiv vistelseplats med nya målpunkter.
- Simuleringar av trafikbelastning i gatunätet liksom föreslagna lösningar av bussterminalen har genomförts. Bytespunkten buss/tunnelbana har också simulerats för att klargöra kapaciteten både för kommunikationsytor och plattformar. De båda inriktningsförslagen har bearbetats utifrån framtagna resultat och har nu jämförbar och god prestanda (tillräcklig kapacitet) vad gäller trafik- och kollektivtrafiklösningar.
- En analys av Slussenområdets förutsättningar att utvecklas till en väl fungerande och attraktiv handelsplats har genomförts.
- Väsentliga och alternativskiljande miljöaspekter har identifierats och kompletterande miljöanalyser påbörjats.

De genomförda analyserna, och bearbetningar som gjorts av de båda huvudförslagen utifrån dessa, ger en bra bild av vad som är huvudinriktningarnas kvalitéer och brister och framför allt vilka frågor som är alternativskiljande.

### *Vad vill staden med Slussen?*

Förvaltningarnas samlade omdöme är att 1930-talslösningen för Slussen idag har allvarliga funktionsbrister. Den byggdes i den framväxande bilismens epok som en trafikapparat med utgångspunkt från dåtidens behov. Men till och med för bilister är det svårt att hitta rätt och osäkerhet uppstår. Anläggningen fyller inte längre tidens krav på och önskemål om ett funktionellt, tryggt och trivsamt stadsliv. Trafikförutsättningarna har ändrats väsentligt med tillkomsten av fler broförbindelser för nord-sydlig trafik och dagens trafikflöden är betydligt måttligare än tidigare. Det ger utrymme för att minska trafikytorna med bibehållen framkomlighet.

Slussen skall göra sitt jobb som *trafikknutpunkt och bytesplats*. Lösningarna ska tillgodose de behov som vi kan beräkna idag och flexibilitet för framtida ändringar måste finnas. Miljön för resenärerna skall vara högklassig, trygg och trivsam.

Slussen ska göra sitt jobb i staden som en *länk* mellan stadsdelar och hänga samman med innerstadens rörelsemönster.

Slussen har resurser att bli en fantastisk *vistelseplats* i ett unikt vattenläge på historisk mark. För att locka många till platsen krävs både attraktion och tillgänglighet. Slussen ska utgöra ett attraktivt *blickfång* i stadsbilden och innehålla nya, *lockande verksamheter*. Det ska vara *lätt att hitta* både igenom Slussen och inom Slussen.

För att göra Slussen till en *trygg* plats gäller det att skapa god genomströmning, upplevelsen av instängdhet och återvändsgränder ska undvikas och det ska finnas väl överblickbara stråk mellan viktiga knutpunkter. Gångstråk ska i möjligaste mån ha aktiva entréer, helst även nattetid.

Avbördningskapaciteten för Mälaren måste ökas. Nya riskbedömningar visar på ett behov av att kraftigt öka förmågan att avbörda Mälaren. De senaste årens



översvämningar i Sverige och i omvärlden bidrar till ökat medvetande i denna fråga. Söderström är ett av de ställen där det finns rimliga förutsättningar att *förbättra avbördningen*.

### ***De båda huvudinriktningarna***

”Nya Slussen” respektive ”Nybyggt bevarande” redovisar det strategiska vägvalet för Slussens framtida ombyggnad. De två principlösningarna har många likheter ur trafiksynpunkt.

Båda har förlagt Stadsgårdsleden längre söderut, närmare berget och därmed frilagt kajen på Södermalmssidan från biltrafik. Båda förslagen innebär också att den lite använda direktkopplingen mellan Hornsgatan/Katarinavägen och kajnivån på Södermalmssidan tas bort för att skapa bättre stadsmiljökvantiteter. Båda har vidare löst bussterminalen på principiellt liknande sätt. Båda alternativen kan också inrymma den alternativa enplanslösningen för bussterminalen med i stort sett likvärdiga konsekvenser. Kapaciteten för bil- och busstrafiken är jämförbar i de båda principlösningarna. Möjligheterna att lösa behovet av ökad kapacitet för Mälarens avbördning är jämförbar i de båda principlösningarna. Vidare påverkas inte tvärbanans placering eller omstigningarnas kapacitet och förutsättningar av de olika principlösningarna.

Den väsentliga skiljaktigheten mellan förslagets utgångspunkter är frågan om återuppbyggnad av 30-talets trafiklösning eller inte. ”Nybyggt bevarande” har som bärande idé att i många delar återskapa den kulturhistoriskt intressanta trafiklösningen. Stora förbättringar av platskvantiteter och gångstråk kan åstadkommas inom detta koncept och dagens situation skulle avsevärt förbättras med denna ”nygamla” lösning.

”Nya Slussen” har ett förslag till trafiklösning som på ett enkelt och rationellt sätt hanterar dagens behov på platsen. Det innebär att 30-talets lösning helt elimineras. Denna enklare trafiklösning innebär bättre orienterbarhet och ger möjligheter att skapa stora värden för Slussen som vistelseplats och som sammanbindande länk mellan Södermalm och Gamla Stan. Vidare förbättras möjligheterna att skapa sammanhängande ytor i de olika planen under torgnivån vilket är en förutsättning för att åstadkomma ett attraktivt innehåll och därmed lockande nya målpunkter. Ytorna i marknivå som frigörs blir också större och möjligheterna till användning mer flexibla. Förslaget innebär en tydlig tyngdpunktsförskjutning från trafikplats till vistelseplats.

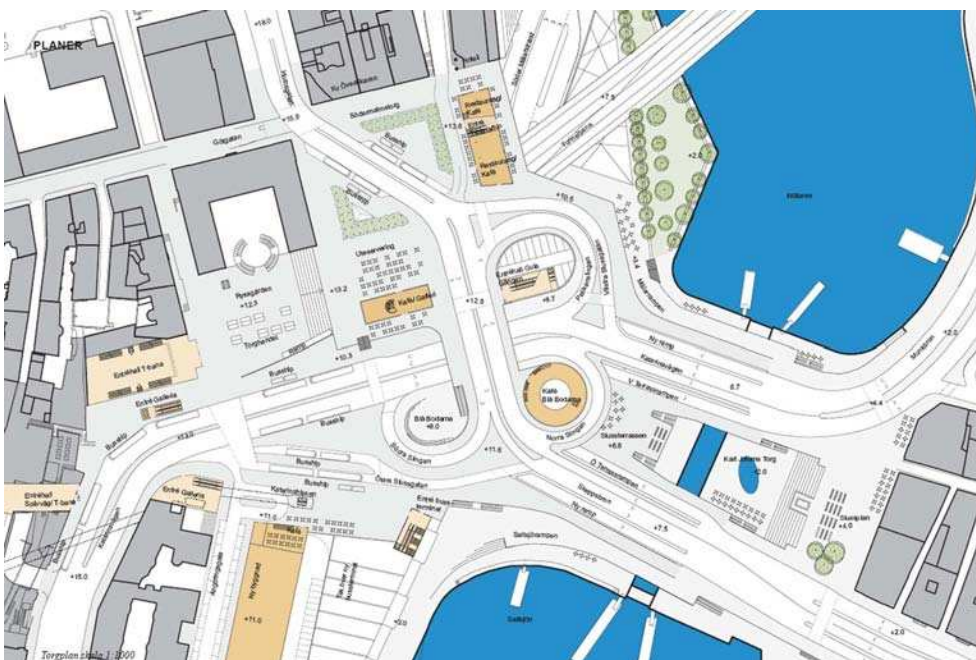
Förslaget ”Nybyggt bevarande” har sitt värde i bevarandet av ett utseende som alla vant sig vid och några värdesätter högt. Friheten att vidareutveckla begränsas dock av de kulturhistoriskt betingade lösningarna, framför allt klöverbladsformerna.

”Nya Slussen” har en stor flexibilitet och kan framför allt utvecklas ytterligare på ett fritt sätt.

## ”Nybyggt bevarande” – White arkitekter



Modellbild från nordost.



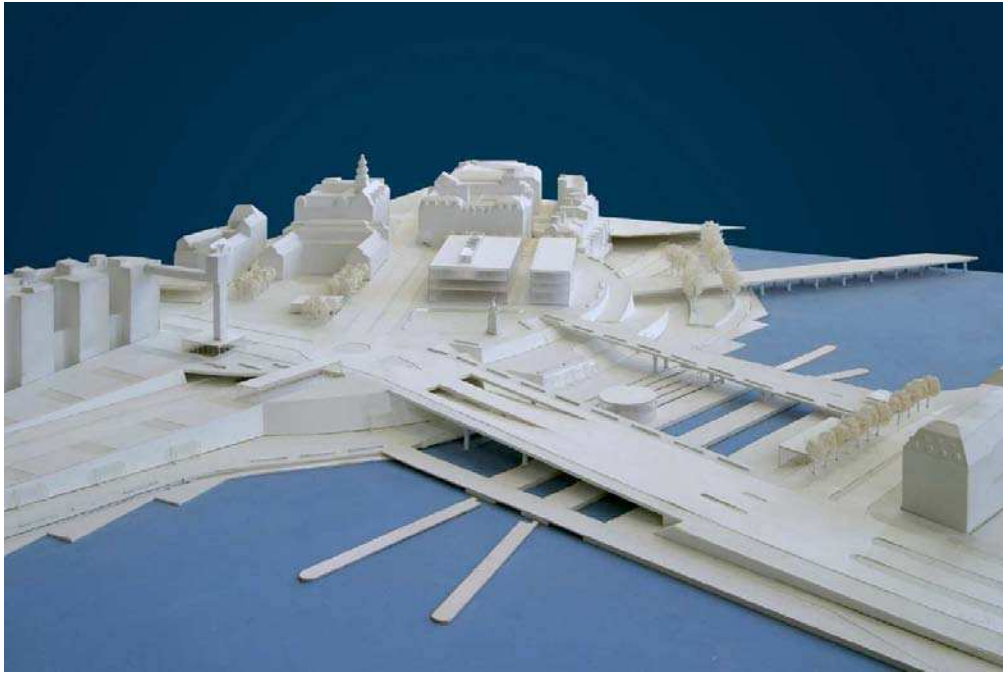
Situationsplan.



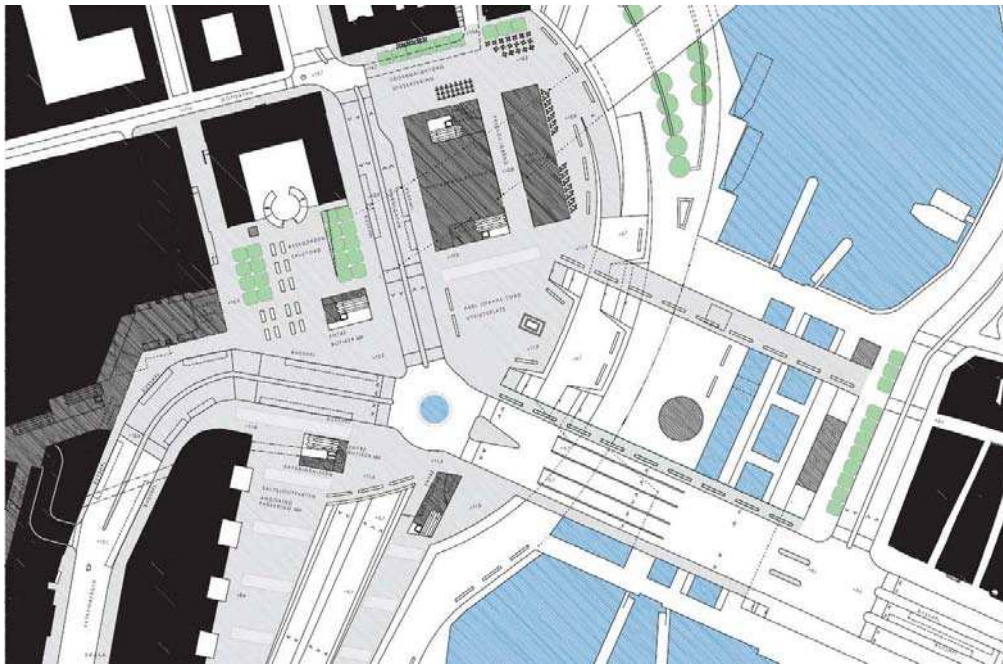
Perspektiv mot Gamla stan längs bussterminalen.



## "Nya Slussen" – Nyréns arkitektkontor



*Modellfoto*



*Situationsplan*



*Perspektiv mot Södermalm*

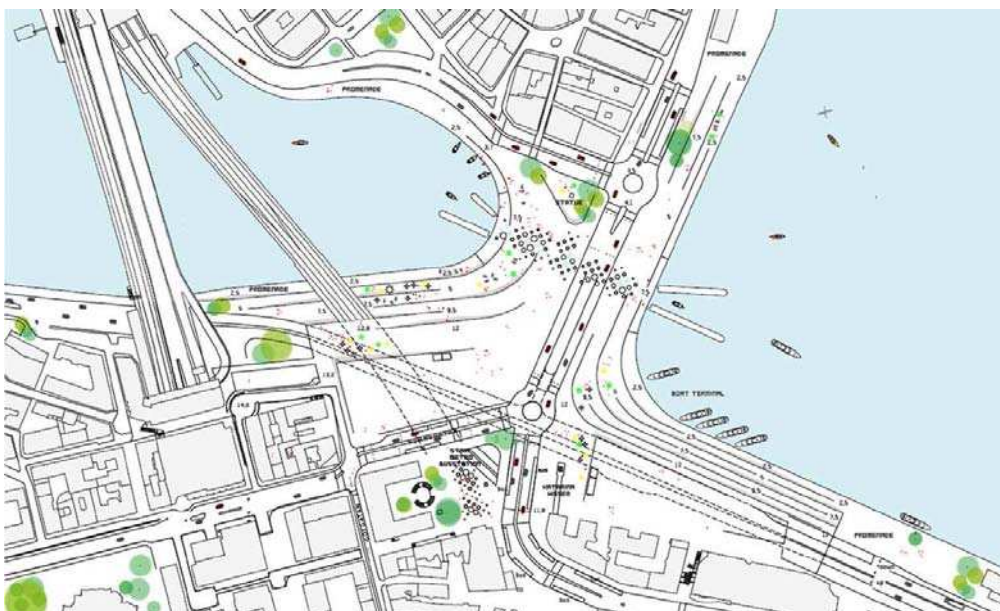
För att belysa bredden av möjligheter inom "Nya Slussen" har staden tagit fram ett utvecklingsförslag som bygger på samma trafiklösningar och innehåll i övrigt men som har en annan utformning och gestaltning av den nya konstruktionen. Förslaget är utarbetat av det danska arkitektkontoret Bjarke Ingels Group (BIG) i samarbete med svenska NOD.

Utvecklingsförslaget återskapar med sin "terrängbebyggelse" illusionen av den historiska åsen/näset. Förslagets utformning tar också upp dagens utformning med ramper som binder samman de olika nivåerna i anläggningen. Entréer till butiker, restauranger, kollektivtrafik etc., skapas utmed kajer och terrasser.

### Utvecklingsidéer för "Nya Slussen" – BIG + NOD



*Perspektiv mot Gamla stan.*



*Situationsplan*

### Programförslagets innehåll

#### ***Bebyggelse och användning***

En av de stora bristerna med dagens Slussen är avsaknaden av målpunkter och innehåll utöver trafikfunktionerna. Detta bidrar till platsens anonymitet och karaktär av mellanrum. Stor energi har under senare år lagts på att aktivera stadens olika delar med blandning av verksamheter, boende, handel och kultur. Områden knyts närmare varandra genom nya stråk som förbinder över tidigare barriärer i form av trafik- vatten- och grönytor. Slussen har trots sin placering i



hjärtat av Stockholm mer karaktär av avbrott än länk mellan stadsdelar, mer ett funktionsseparerat mellanrum än en komplex funktionsintegrerad stadsväv.

Handel har fram till 30-talets ombyggnad av Slussen varit en bärande faktor i platsens existens. Stadens målsättning att skapa nya attraktiva målpunkter i området som berikar livet vid Slussen måste med en viss självklarhet också innehålla en analys av möjligheten att på nytt etablera en handelsplats vid Slussen.

Ett köpcentrum vid Slussen i Stockholm får ett läge som bedöms vara ett A-läge. Slussen ligger centralt i staden, inkomsterna i närområdet är höga och mängden potentiella kunder som dagligen passerar är väldigt stor. Allt detta ger goda förutsättningar för en framgångsrik handel. För att utmärka sig på både dagens och framtidens marknad krävs något extra. Ett köpcentrum vid Slussen måste sticka ut ur mängden och locka med ett unikt erbjudande som andra marknadsplatser inte har eller kan erbjuda. Slussen har genom sitt läge invid vattnet och ett av stadens starkaste turiststråk och sin rika kulturhistoriska bakgrund goda förutsättningar att skapa denna profil.

HUI (Handelns utredningsinstitut) och Affärsförädling AB har på stadens uppdrag undersökt förutsättningarna för en handelsplats vid Slussen. Sammantaget bedömer båda företagen att ett köpcentrum vid Slussen har goda möjligheter att nå framgång. En mängd människor passerar dagligen Slussen på väg till och från arbetet. Dessutom ligger Slussen centralt mellan Gamla Stan och Södermalm, vilket drar till sig både turism och helgströvare. Ett attraktivt köpcentrum lyfter också Stockholmshandeln genom att skapa ett shoppingstråk som går från SoFo i söder via Götgatan till Slussen, vidare genom Gamla Stan och längs med Drottninggatan till Stockholms cityhandel.

Höjdförhållanden i området gör det nödvändigt med konstruktioner för att bära de övre torgytorna och därunder ett mellanplan och ett kajplan. Under torgkonstruktioner och broar bildas volymer som bör fyllas med positivt innehåll för att inte bli baksidor och problemkällor. Handeln är en av få verksamheter som inte har krav på dagsljus för alla ytor. För att få ekonomisk bärkraft krävs en omfattning och en sammansättning som ger dragningskraft för tillräckligt många kunder. De båda förslagen har olika förutsättningar för detta. "Nybyggt bevarande" innebär till följd av placeringen av klöverbladet att ytorna är svårare att koppla ihop. "Nya Slussen" ger mer sammanhängande ytor vilket bedömts som nödvändigt för en konkurrenskraftig handelsplats som har ambitionen att vara destinationshandelsplats, dvs inte bara fungera för den mer lokala marknaden.

För att på ett övertygande sätt läka ihop det glapp i stadsväven som Slussen idag utgör finns åtminstone två strategier. Den ena är att göra Slussen till en målpunkt i sig. En plats man söker sig till för att vistas på, sola, äta, shoppa osv. En urban stadspark som också i viss mån skulle avhjälpa parkbristen i närområdet

Den andra strategin är att göra Slussen till en mer bebyggd länk i staden. Möjligheten finns nu att flytta fram Södermalms stadsfront och i nya byggvolymer ge utrymme för ett bredare utbud av verksamheter och kanske ett offentligt program med t ex kulturellt innehåll. Ytterligare bebyggelse dramatiserar Slussennäset och skapar ett nytt utsiktsstråk i kanten på stadsfronten.

Slussens exponerade placering gör platsen synnerligen lämplig för en byggnad med ett arkitektonisk uttryck som tillåts visa upp sig i staden.

### Kvalitéer på vistelseytor "Nybyggt bevarande"

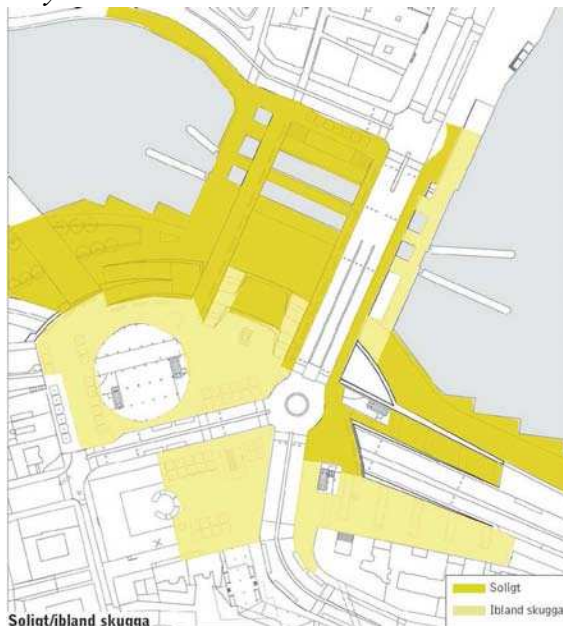


Ljus  
Solbelysta platser.

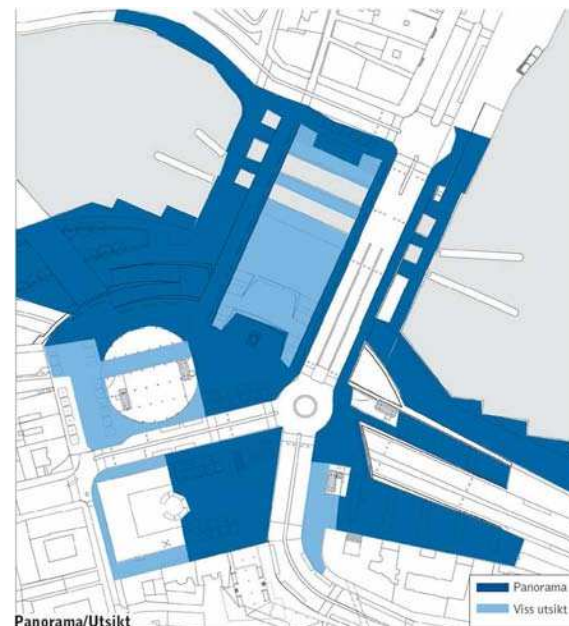


Utsikt  
Platser med utsikt.

### "Nya Slussen"



Soligt/ibland skugga  
Solbelysta platser.



Panorama/Utsikt  
Platser med utsikt.

### Vistelseytor

Slussen är en av innerstadens största öppna platser, dessutom i ett av stadens mest dramatiska och attraktiva lägen. Mot den bakgrunden är Slussen anmärkningsvärt lite använd som rekreationsplats. Allmänheten förknippar ofta Slussen med buller, blåst och dålig orienterbarhet. En plats som till större delen upptas av biltrafik och endast erbjuder få ytor att uppehålla sig på. De flesta korsar Slussen på väg i olika riktningar men få stannar upp. Ett fenomen som dock visar på potentialen i Slussen är den populära träbrygga som anlagts vid Kornhamnstorgs kaj. Här sammanfaller flera platskvaliteter samtidigt som Slussens unika läge tas tillvara. Även Ryssgårdens torg är idag intensivt använt.

Rekonstruktionsförslaget, "Nybyggt bevarande", får förbättrade förutsättningar på kajplanet och vid Karl Johans torg framför allt för att biltrafiken avlägsnas och större ytor frigörs med mindre buller och luftföroreningar. Karl Johans torg ligger dock fortfarande nedsänkt mellan två trafikramper så vattenkontakten

förblir låg. De nya torgen vid Katarinahissen och Slussenplan blir viktiga tillskott som vistelseytor. Även i fortsättningen kommer dock Slussen vara en plats i första hand för biltrafiken istället för vistelseytor för gångtrafikanter.

Nybyggnadsförslaget "Nya Slussen" gör Slussen till en helt ny vistelseplats jämfört med idag. Ett tydligt torg skapas på nedre kajplanet. Tack vare hög tillgänglighet, många passerande, vattenkontakten och utsikt skapas möjligheter för en ny intensiv mötesplats mellan Gamla Stan och Södermalm. Området kring Slussen och Gamla Stan har inga traditionella parker och rekreationsytor. En urban vattenpark vid Slussen, skulle bidra med stora värden till boende, arbetande och besökare.

Även i det högre läget vid Södermalmstorg kan ytor för vistelse tillskapas där en eventuell bebyggelse kan medföra nya målpunkter. Utsiktspunkterna flyttas fram till ett nytt Karl Johans torg, genom terrasseringar och trappor skapas förbindelser ner till kajplanet.

### **Trafik**

Trafiksituationen har förändrats avsevärt under nuvarande 1930-talslösningens historia.

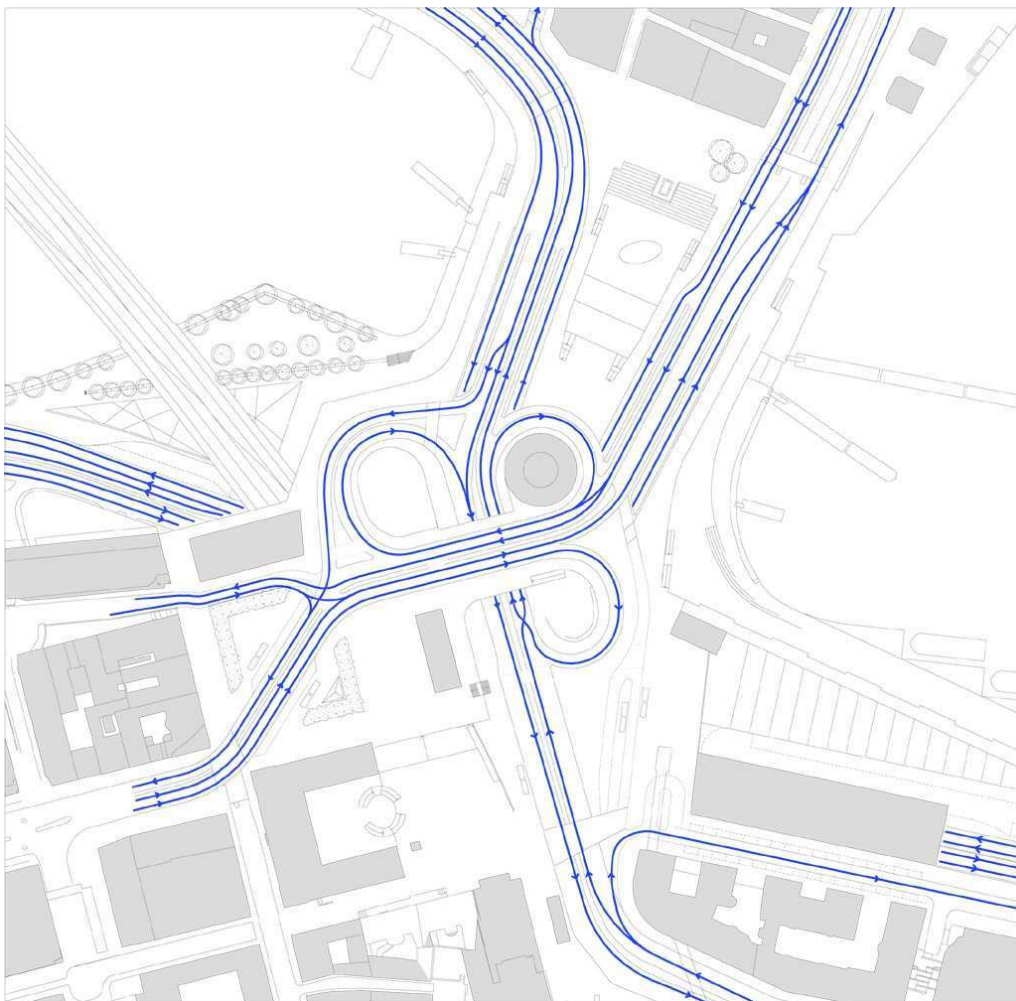
Även om biltrafiken i staden ökat generellt sett, så har biltrafiken på Slussen mer än halverats sen de högsta noteringarna på 1960-talet. Flera nya leder har tillkommit, däribland Centralbron, som avlastat Slussen. Trafikapparatusens maximala kapacitet används därför inte idag. Framkomligheten i omgivande gatunät, t ex på Skeppsbron och Strömbron under förmiddagen, sätter gränsen för hur stor prestanda som kan utnyttjas i Slussen. Det innebär att bara marginellt större mängder än de som idag passerar i högrafiktid är möjliga att få fram. Som krav på vilken trafik som ska kunna passera Slussen har därför dagens trafik valts. På lång sikt är det önskvärt att minska genomfartstrafiken förbi Gamla Stan. Möjligheten att öka trafikkapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet har nu som tidigare bedömts vara att bygga en ny passage, en östlig förbindelse.

Efter det att 30-talets konstruktioner byggdes har kollektivtrafiken fått en ny roll. Tunnelbanan har tillkommit och tvärbanan ska nu adderas. Saltsjöbanan kopplas på tvärbanan vars nya stationsläge ersätter nuvarande för Saltsjöbanan. Busstrafiken har ökat kraftigt och behöver större och bättre utformade terminaler. Cykeltrafiken har procentuellt ökat mest av alla trafikslag idag och standard och säkerhet behöver ökas.

De nya lösningar vi bygger på 2010-talet kommer liksom 30-talslösningen att behöva möta förändringar framöver. Generella, flexibla lösningar är därför viktiga att eftersträva.

### **Biltrafik**

Idag passerar totalt 75 000 fordon/dygn Slussen. 25 000 f/d passerar Stadsgrådsleden-Söder Mälarstrand och 40 000 snittet mellan Södermalm och Gamla Stan. Övriga 10 000 passerar Slussen i öst-västlig riktning på Södermalm och vid Gamla Stan. Brist på kapacitet på Skeppsbron och Strömbron gör att köer skapas. En ökning av trafikflödet kan därför inte åstadkommas genom att öka kapaciteten i Slussen. Dagens lösningar innebär att de mest attraktiva lägena, dvs. kajerna, till stor del domineras av trafikleder eller åtminstone avskärmade av dessa.



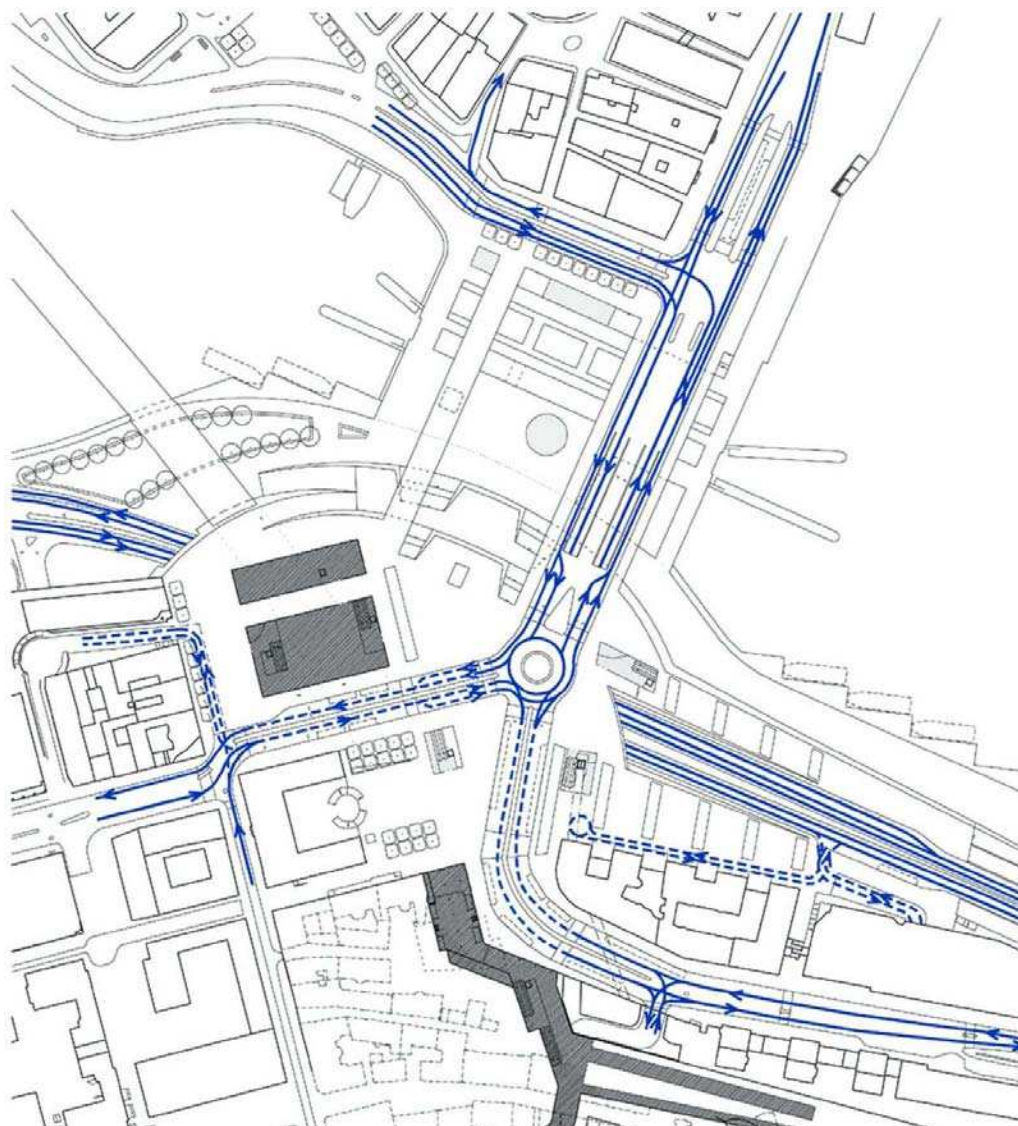
*Schema över biltrafikens flöde i "Nybyggt bevarande".*

Trafiksäkerheten vid Slussen är godtagbar även om det förekommer dåliga siktsträckor och korsningar med höga hastigheter. Orienterbarheten är svag. Färdvägen måste tänkas ut tidigt och vägvalen kommer nära inpå korsningarna. Dagens Slussen har flera begränsningar vad gäller fri höjd. Det finns begränsningar på 3,2 m, vilket betraktas som svagt.

Det finns två större kända faktorer som påverkar biltrafikflödena på Slussen i framtiden. Trängselavgifternas effekt är ytterligare 10-15% minskning. En östlig förbindelse beräknas minska trafiken med ytterligare 10-15% över slussportarna. En framtida kombination av östlig förbindelse och trängselskatt är just nu under analys och en tidig bedömning är en minskning av trafiken med ca 20%.

Förslagen skiljer sig främst från dagens lösning genom att förbindelsen Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand flyttas parallellt söderut in mot berget. "Nybyggt bevarande" behåller klöverbladsramperna och de två broarna med dagens inriktning medan "Nya Slussen" samlar Hornsgatan/Götgatan och Katarinavägen till en punkt med en bro över till Skeppsbron och Munkbron. I båda förslagen uppnås tillräcklig kapacitet för dagens trafiknivåer.





Schema över biltrafikens flöde i "Nya Slussen".

### Kollektivtrafik

Slussen är den näst största bytespunkten i SL-trafiken med 121 000 påstigande en normal vardag. Tunnelbanan står för 73 000 och busstrafiken för 42 000 påstigande. Saltsjöbanan har idag 6000 påstigande en normal vardag.

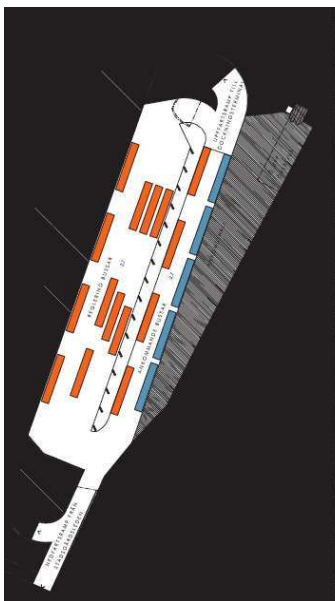
För möjligheterna att bygga en ny bussterminal vid Slussen är det en viktig förutsättning att Saltsjöbanan inte längre behöver trafikeras när Slussen-arbetena pågått i ca två år. Med nuvarande förutsättningar kan detta bedömas inträffa tidigast år 2012.

Tvärbanan ska enligt inriktningsbeslut dras till Slussen samtidigt som den läggs ihop med Saltsjöbanan. Tidigast möjliga byggstart är januari 2010. Tvärbanan kan, med en komprimerad tidplan stå klar tidigast hösten 2013. Då har Saltsjöbanan flyttats till att ligga vid Tvärbanans nya station i berget, intill Katarinavägen. En senareläggning av tvärbanans utbyggnad kan innebära att tvärbanan inte kan byggas förrän Slussenutbyggnaden är klar. Eftersom Saltsjöbanan måste stängas 2013 (till följd av status på brokonstruktioner) blir busstrafikeringen som ska ersätta Saltsjöbanan långvarig.

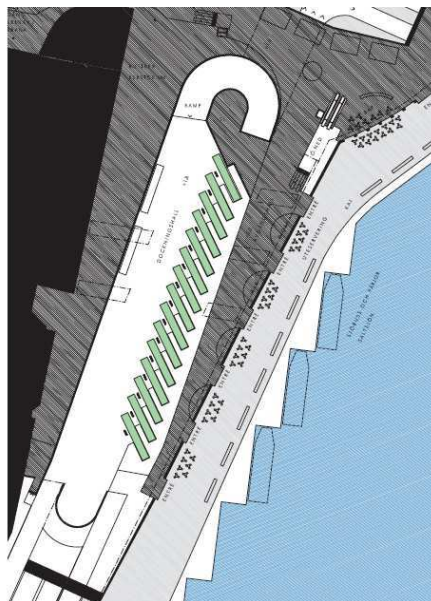
I båda principlösningarna har en ny bussterminal förlagts i ett läge närmast vattnet på Stadsgårdskajen. I programsamrådet redovisas både en tvåplanslösning och en terminal i ett plan på samma läge. En tvåplanslösning innebär att

påstigning och vänthall placeras i kajplan med utsikt över Saltsjön. Det nedre planet tar hand om avstigande busspassagerare.

### *Bussterminallösning i två plan*



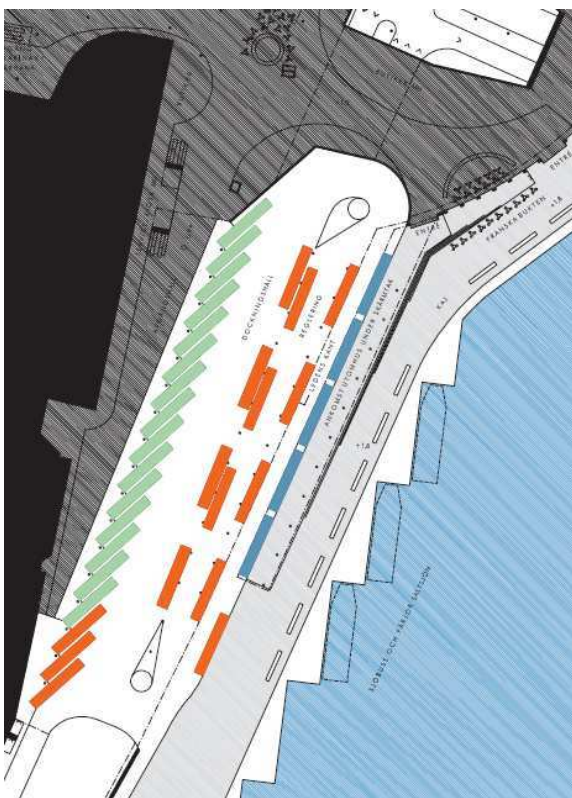
*Avstigningsplan under mark.*



*Påstigningsplan i kajnivå.*

En enplanslösning tar mer yta och lämnar därför mindre kvar av kajen. Avstigningen placeras av trafiklogistiska skäl närmast vattnet och påstigning/vänthall placeras, utan utblickar, in mot berget. Enplanslösningen är ca 20 % billigare än tvåplanslösningen och lättare att bygga om till annan användning om det behovet uppstår men har stora negativa konsekvenser för möjligheten att skapa en levande kaj och trevliga vistelsezoner för busstrafikanterna.

### *Bussterminallösning i ett plan*



*Avstigning mot kajen, påstigning längst in.*

En eventuell framtida tunnelbanelinje till Nacka kommer troligen inte få en station vid Slussen, utan vid Sofiabergget och Henriksdalshamnen. En tidigast möjlig öppning ca 2025-2030 har därför mindre påverkan av Slussens utformning nu, dock kommer behovet av en stor bussterminal vid Slussen att minska vid ett öppnande.

#### *Båttrafik*

En angöring för reguljär båttrafik (bl a Djurgårdsfärjorna) skulle kunna anordnas vid kajen intill den nya bussterminalen. En ny knutpunkt med omstigningsmöjligheter mellan båt, tunnelbana och bussar och med möjligheter att anordna kiosker, butiker och restauranger mm skapas i ett vackert utsiktsläge vid vattnet.

#### *Gång- och cykeltrafik*

Slussen är Stockholms knutpunkt för cykeltrafiken. Det är navet i cykelvägvisningen och här finns Stockholms cykelbarometer. Cykeltrafikens utveckling har varit stor de senaste åren. Ca 25 000 cyklar passerar Slussen inom loppet av ett dygn under augusti-september. Från 2005 till 2006 ökade cykeltrafiken med 23 %.

Dagens lösning har inte godtagbar framkomlighet - stora korsningar med fördröjningar samt långa omvägar förekommer. Säkerhet och orienterbarhet är knappt godtagbar.

Trafiksäkerheten liksom orienterbarheten för gångtrafikanter är idag knappt acceptabel. Korsningar med stora biltrafikflöden finns liksom svåröverblickbara gångstråk med många nivåförflyttningar. Framkomlighet/tillgänglighet för gångtrafiken är svag. Området har flera stora korsningar med fördröjningar och långa omvägar. Slussen har ett flertal långa, trånga gångtunnlar med trappor.

Båda alternativen har genom att förlägga Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand-mot Katarinaberget skapat bra förutsättningar för bilfria kajer och kopplingar mellan Södermalm och Gamla Stan över slussarna. Dubbelriktade gång- och cykelförbindelser utmed broarna, bättre lutningar mm, förbättrar avsevärt dagens situation när det gäller säkerhet, framkomlighet och orienterbarhet.

#### **Miljöfrågor**

Planen för Slussen ska miljöbedömas utifrån bestämmelserna i 5 kap §18 PBL. Detta innebär att staden ska göra en behovsbedömning och besluta om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP).

Staden har tidigare bedömt att planen för Slussen kan medföra sådan betydande miljöpåverkan att reglerna om miljöbedömning och MKB, som följer av PBL 5 kap 18 §, ska tillämpas. Bedömningen grundas bland annat på att ombyggnationen av Slussen medför stora fysiska intrång i en anläggning som är klassad som en viktig del av ett riksintresse för kulturmiljön (Stockholms innerstad med Södra och Norra Djurgården). Dessutom måste Slussens anläggningar som omfattas av miljödom för Mälarens vattenreglering byggas om.

I programsamrådet för Slussen kommer Stadsbyggnadskontoret att samråda om behovsbedömningen/miljöpåverkan och avgränsning av MKB. Efter programsamrådet beslutar stadsbyggnadsnämnden om avgränsningen av MKB med motiv till detta.

De mest väsentliga och alternativskiljande miljöaspekterna för projektet är stadsbild, kulturmiljö och rekreation.

Hänsyn till det kulturhistoriska värdet innebär att bygga vidare på ett sätt som gör det möjligt att ”läsa” staden när man idag gör förändringar. I praktiken är det ofta en fråga om den visuella uppfattningen förutom ett bevarande av de fysiska lämningarna. I fråga om Slussen är ett bevarande inta möjligt. Jämförelsen handlar därför om värdet av en rekonstruktion i förhållande till en nybyggnad.

De viktigaste punkterna att bedöma de olika alternativa utformningarna utifrån är:

- Näset och 1600-talets stadsbyggande
- De topografiska förutsättningarna  
Möjligheten att uppfatta hur olika naturfenomen påverkat utvecklingen och dagens utformning.
- 1930-talsanläggningen

”Nybyggt bevarande” är ett kombinerat rekonstruktions- och förnyelseprojekt, inte ett bevarandeprojekt i egentlig mening. Det är inte heller en exakt rekonstruktion utan en nybyggnad i huvudsakligen samma yttre former. Den kulturhistoriska behållningen är framför allt ensemblen klöverbladen, KF-husen och Katarinahissen som tillsammans ger en bild av tidens teknikoptimism och framstegstro. Här är tidsepoken tydligt uppfattbar. Grunddragen i trafikföringen på ytan bibehålls och på så vis även minnet av 1900-talets historiska lager men även av de tidigare epokerna i och med tvåbrolösningen och den tydliga slussfunktionen, där slusskanalen som hittills får råda i ensamt majestät. Att hela den ursprungliga anläggningen rivs gör dock att autenticiteten går förlorad. Slussenanläggningens kraftfulla och starkt avvikande formspråk i den klöverbladsformade trafikkarusellen skapar ett upplevelsemässigt hinder för att uppfatta kontakten och sambandet mellan Gamla Stan (medeltidsstaden med dess 1600-talsfront) och Södermalm (1600-talets stadsfront).

”Nya Slussen” raderar ut 1930-talets anläggning och minnet av denna fullständigt, med negativ konsekvens för kulturvärdena. Den ideologiska utgångspunkten för förslaget kan beskrivas som funktionalistisk – att man ska utgå från dagens krav och gestaltningssidéer och utifrån detta ge anläggningen en ny och avvikande utformning. Utformningen med gator och platsbildningar i ett gemensamt plan anknyter mer till ett traditionellt utförande, vilket ger en lugnare stadsbild och därmed inte åstadkommer samma avbrott mellan Gamla Stan och Södermalm. Detta skapar förutsättningar att knyta samman de två öarna på ett tydligare och naturligare sätt och göra det historiska sambandet mer tydligt och uppfattbart. Trafikföringen förändras helt men platsens generella betydelse som knutpunkt mellan olika trafikslag och för hamnverksamheten finns kvar i samma utsträckning.

”Nya Slussen” innehåller större attraktiva vistelsezoner än ”Nybyggt bevarande”, andelen solbelysta ytor är större och dessutom ökar rekreationsvärdet eftersom ljudnivåerna är lägre. De två huvudinriktningarna är i princip likvärdiga avseende exponering för luftföroreningar.

Påverkan på vatten vid byggnationen av Slussen är väsentlig både vad gäller den direkta påverkan av byggnadsarbetena men också genom att anläggning för Mälaren vattenreglering byggs om. Riskanalysen i Regeringens klimat och sår-



barhetsutredning visar att det krävs en väsentlig ökning av förmågan att avbörda Mälaren. Sammantaget krävs det att vattenverksamheten miljöprövas enligt 11 kapitlet miljöbalken. Utformas bussterminalen som en tvåplanslösning kan det dessutom krävas att grundvatten måste ledas bort från anläggningen vilket också är vattenverksamhet som måste tillståndsprövas.

Vattenpåverkan är inte en alternativskiljande miljökonsekvens.

På en övergripande nivå blir konsekvenserna under byggskedet likartade i de båda utbyggnadsalternativen. Höga ljudnivåer under byggskedet kan göra platsen mindre värdefull för rekreation och angränsande bostadsbebyggelse kan bli bullerstörd. Byggnadsarbetena i vatten kan grumla upp bottensediment som påverkar vattenkvaliteten. Annan påverkan under byggskedet är begränsning av slussmöjligheterna.

### **Teknik och konstruktion**

Båda lösningarna bygger på konventionella konstruktionstekniska lösningar och är ur detta perspektiv jämförbara

### **Förslagets ekonomi**

#### *Investeringskostnader*

Investeringskostnaden för ett genomförande av de båda alternativen har kalkylerats. I båda alternativen har även studerats en bussterminal i ett respektive två plan. Kalkyler i detta tidiga skede måste vara översiktliga och successivt följas upp i senare skeden. De nu bedömda kostnaderna omfattar fullt färdigställande av stadens egna anläggningar, en ny ledningstunnel, landstingets (SL) anläggningar inkl. gångar i butiksplanen samt avbördningsanordningar. För byggnader och butikslokaler ingår dessas del i konstruktionernas stommar och grundläggning. Sådana kostnader faller på staden till de delar där lokaler inte kan etableras. I annat fall skall de betalas av de kommande fastighetsägarna, vilket avtalas i samband med fastighetsupplåtelsen.

Ett grundutförande med en bussterminal i två plan ger följande kostnadsbild.

<b>Summa kostnader</b>	<b>Nybyggt bevarande mnkr</b>	<b>Nya Slussen mnkr</b>
Bussterminal i två plan	<b>4 530</b>	<b>4 350</b>
Bussterminal i ett plan	<b>4 380</b>	<b>4 250</b>

*Kostnaderna anges i prisnivå januari 2007.*

De totala kostnaderna bedöms alltså vara i samma storleksordning i de båda förslagen, även om de är något lägre för "Nya Slussen".

Kostnaderna för investeringar skall bäras av olika huvudmän. Förutom staden själv kommer landstinget (genom SL), olika ledningsägare och blivande fastighetsägare att göra investeringar. Den utökade anordningarna för avbördning bör rimligen finansieras av dem som har nytta av den lägre risken för översvämningar. Ett mycket rationellt alternativ är att statsbidrag utgår, vilket landshövdingarna i Mälardalen föreslagit regeringen. Frågan behandlas av den statliga klimat- och sårbarhetsutredningen.

### *Intäkter av byggrätter*

Fastigheter kan numera bildas 3-dimensionellt. Därigenom kan även utrymmena som är lämpliga för kommersiella ändamål under torg och broar försäljas eller upplåtas med tomträtt. På detta sätt kan en betydande del av de konstruktioner som bär upp torg och gatuplan nyttiggöras som stommar även för de lokaler som skapas. Markvärdet för lokaler (försäljning eller tomträttsupplåtelse) har kalkylerats utifrån vilka långsiktigt hållbara hyresnivåer som kan bedömas i de olika lokalerna. Intäkterna tillfaller staden tillsammans med ersättning för lokalernas del i stomkostnaderna.

<b>Intäkt av byggrätter</b>	<b>Nybyggt bevarande mnkr</b>	<b>Nya Slussen mnkr</b>
Bussterminal i två plan	<b>590</b>	<b>930</b>
Bussterminal i ett plan	<b>520</b>	<b>900</b>

Den avsevärda skillnaden förklaras huvudsakligen av att "Nybyggt bevarande" har mer utspridda lokaler för verksamheter med lägre förmåga att betala hyror, under det att "Nya Slussen" har mer samlade ytor som kan hyras ut till betalningsstarkare verksamheter.

### *Nettoutfall och budgetbehov för staden*

De sammanlagda kostnaderna för det som rimligen finansieras av andra än staden kan bedömas till storleksordningen 1 miljard kr. Fördelningen kan idag inte fastläggas, utan detta måste bli resultatet av förhandlingar och avtal mellan staden och respektive part.

De kommande budgetbehoven kommer att vara beroende av hur genomförandet organiseras. Detta kan klarläggas först i senare skeden av planeringsprocessen.

### *Löpande kostnader och intäkter*

Dagens årliga kostnader för drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik är ca 8 mnkr exklusive de senaste årens extraordinära insatser.

För "Nybyggt bevarande" beräknas motsvarande kostnader till ca 9 mnkr och för "Nya Slussen" till ca 8 mnkr.

Dagens hyresintäkter för lokaler är 4,9 mnkr. Vid en fastighetsbildning och ev. försäljning av byggrätter för lokaler bortfaller hyresintäkterna. Intäkterna för upplåtelse av allmän plats bedöms bli i samma storleksordning som idag (ca 1 mnkr).

### **Processer, tidplaner och beslut**

#### ***Detaljplaneprocessen***

Staden ska nu genomföra ett programsamråd – ge svar på några mycket strategiska frågor och få direktiv för nästa fas – plansamrådet.

Programsamrådets handlingar kommer att finnas klara till sommaren 2007 och kan då ställas ut i Tekniska Nämndhuset och finnas tillgängliga på internet. Från mitten av augusti till mitten av november kan sedan en mer aktiv samrådsverksamhet vidta. Den befintliga informationslokalen i Kolingsborg kommer att åter hållas öppen och bemannad. Två eller fler samrådsmöten kommer

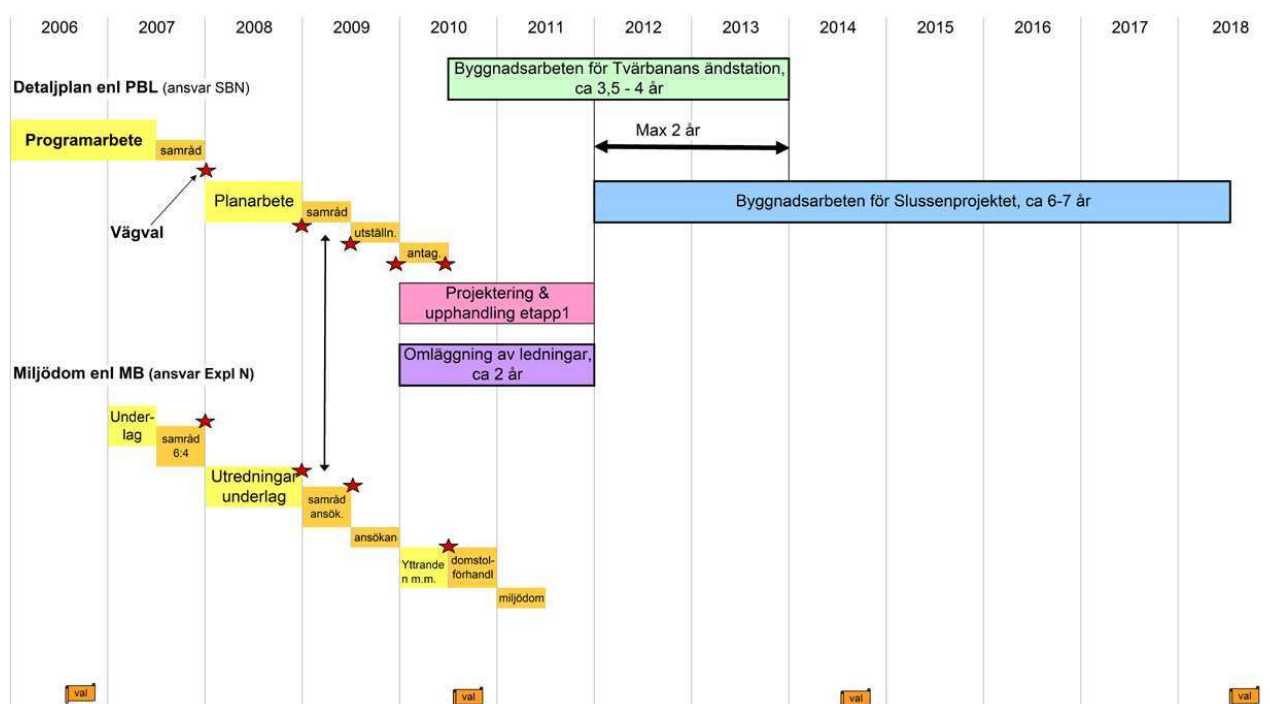
att hållas. Eventuellt arrangeras tema- eller debattmöten i samarbete med olika intresseorganisationer. Förslag till ställningstaganden efter programsamrådet beräknas sedan kunna läggas fram för Stadsbyggnadsnämnden vid årsskiftet 2007-08.

Bearbetning inför plansamrådet och framtagna av ett förslag till utformning av Slussen, görs under 2008 och ett samråd beräknas kunna hållas under första halvåret 2009. Målsättningen är att en utställning av det definitiva planförslaget kan ske under slutet av 2009. Detaljplanen kan då tas upp för godkännande i stadsbyggnadsnämnden och antagande i kommunfullmäktige under första halvåret 2010. En lagakraftvunnen detaljplan kan, om den inte överklagas, föreligga i mitten av 2010.

### **Miljöprövningen**

Ambitionen är att samordna samrådsperioderna i detaljplaneprövningen och tillståndsprövningen enligt miljöbalken så långt det är möjligt. Även inför miljöprövningen planeras två samrådsperioder, dels under hösten 2007 och dels under första halvåret 2009. Mälarens vattenreglering har en långt vidare samrådsrets är vad byggnationerna i vattenområdet vid Slussen samt detaljplanen har. Detta medför att det kommer att bli olika samrådsaktiviteter under samrådsperioderna för att tillgodose informationsbehovet hos de olika samrådsgrupperna.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet lämnas in till miljödomstolen när detaljplanen har ställts ut. Handläggningen i miljödomstolen fram till miljödom beräknas ta ca ett år. En osäkerhet i bedömningen av tidsåtgången för tillståndsprövningarna är om miljödomstolen och/eller regeringen bedömer att projektet behöver tillåtlighetsprövas av regeringen. En eventuell tillåtlighetsprövning påbörjas när ansökan lämnas till miljödomstolen, vilket leder till att prövningsprocessen tar ca ett år längre.



Översiktliga tidplaner.

***Projektbudget***

Projektets medelsbehov är redovisat i exploateringsnämndens budget och flerårsprogram. I inriktningsbeslutet 2005 godkändes investeringsutgifter inom en ram om 35 mnkr för planering och förprojektering m.m. under åren 2006-2007. Dessa medel bedöms vara tillräckliga till 2007 års utgång. I samband med förslag till yttrande i programsamrådet avser exploateringskontoret att återkomma i budgetfrågan.

***Avtal med intressenter***

För projektets planering, genomförande och ekonomi är de tyngsta intressenterna framtida fastighetsägare, detaljhandelsföretag, SL /Landstinget, ledningsägarna och avbördningsintressenterna. Av dessa har SL och vissa avbördningsintressenter medverkat sedan länge, under det att arbete med ledningsfrågan nyligen startat. I samband med programsamrådet bör vissa principöverenskommelser eftersträvas med dessa. Kontakter med eventuella framtida fastighetsägare (tex, handelsintressenter) planeras av exploateringskontoret i syfte att få bra underlag för synpunkter på programsamrådets lokalinnehåll. Någon form av "preliminär markanvisning", eller anbudsförfarande kan bli aktuellt.

Slut