

JULI - OKTOBER 2007

SLUSSEN

DNR 2005-08976-54

PROGRAMSAMRÅD



PROGRAM

Medverkande

Programförslaget har utarbetats av stadsbyggnadskontoret i samråd med exploateringskontoret och trafikkontoret. Förslaget ”Nybyggt bevarande” är utarbetat av White/WSP och ”Nya Slussen” av Nyréns/Tyréns/ELU. Utvecklingsförslaget med utgångspunkt från Nya Slussen har utarbetats av BIG/NOD.

Miljökonsekvensbeskrivningen är framtagen av Tyréns, kulturmiljöanalysen av Nils Ahlberg och stadslivsanalysen av Spacescape AB.

Ansvarig planarkitekt är Ulla-Britt Wickström.

Omslagsbild: Leif Strååth

Illustrationer till arkitektförslagen är framtagna av respektive kontor.

Övriga bilder är, där inget annat anges, framtagna av SBK.

Ytterligare information finns att hämta på www.stockholm.se/slussen samt på stadsbyggnadskontorets hemsida www.stockholm.se/sbk.

Innehåll

Inledning	4
Sammanfattning	4
Bakgrund	6
Historia	6
Tidigare beslut	6
Dagsläget	7
Stadens mål	8
Programmets uppgift	8
Genomförda analyser	8
Vad vill staden med Slussen?	8
De båda huvudinriktningarna	9
Nybyggt bevarande	10
Nya Slussen	12
Parkalternativet	14
Utvecklingsförslaget	15
Programförslagets innehåll	17
Bebyggelse och användning	17
Näs eller vatten	18
Vistelseytor	19
Trafik	20
Biltrafik	21
Kollektivtrafik	22
Båttrafik	23
Gång- och cykeltrafik	23
Miljöfrågor	23
Teknik och konstruktion	24
Förslagets ekonomi	24
Investeringskostnader	24
Intäkter av byggrätter	25
Nettoutfall och budgetbehov för staden	25
Löpande kostnader och intäkter	25
Processer, tidplaner och beslut	26
Detaljplanprocessen	26
Miljöprövningen	26



Inledning

Staden genomför nu ett programsamråd för att ge svar på några mycket strategiska frågor och få direktiv för nästa fas, plansamrådet.

Ska det nya Slussen vara en rekonstruktion av 30-talslösningen eller något helt nytt? Hur mycket ny bebyggelse kan tillkomma och vad ska den innehålla? Hur ska de nya infrastruktursatsningarna formas och vilken roll ska Slussen ha i staden som helhet och lokalt, etc.

Programförslaget består av denna programhandling samt fem bilagor. Samrådstiden är 12 juli till 31 oktober 2007.

Förslag till ställningstaganden efter programsamrådet beräknas sedan kunna läggas fram för Stadsbyggnadsnämnden vid årsskiftet 2007-08.

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 /Elu:s 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 kulturmiljö analys har tagits fram för att ge svar på frågor kring vilken kulturhistorisk hänsyn som är relevant.

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. By-

tespunkten 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.

Programsamrådet genomförs under juli-oktober 2007. Viktiga programfrågor som behöver besvaras är:

- Val av inriktning för den fortsatta bearbetningen – nybyggnad eller rekonstruktion.
- Hur mycket ny bebyggelse ska tillkomma och vad ska den innehålla? Ska en ny stadsfront skapas på Södermalmsidan? En ny plats för handel eller kultur.
- Vatten eller näs? Den faktiska landremsan är borta sedan lång tid tillbaka men ska den ”återskapas” eller ska mer vattenytor friläggas?
- Vilken lösning ska väljas för den nya bussterminalen – en- eller tvåplanslösning?

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 tydligt 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 måste 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 vital 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 nödvändiga miljödomar finns i god tid före byggstart. Detta kräver betydande insatser och en god samordning med detaljplaneprocessen.



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



Karl-Johansslussen vid invigningen 1935. Bildkälla: Stockholms stadsmuseum

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 Mälarenregionen. Den som behärskade ön kontrollerade sjöfarten, med den viktiga järnexporten från hela Mälarenområdet 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 nytobyggnader 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.

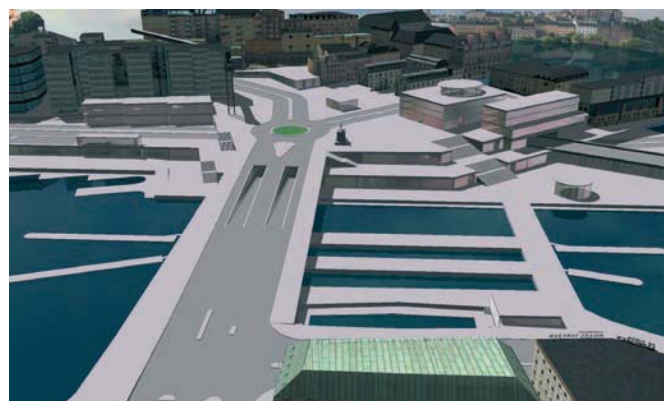
Trafikanläggningen vid Slussen (från 30-talet) visar på nya värderingar och ideal. Den är ett tidigt och konsekvent genomfört exempel på det funktionalistiska tänkande som skulle komma att starkt prägla den fortsatta utvecklingen i landet. Anläggningen speglar teknik- och framtidstro och en grundsyn 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. Anläggningen har följdriktigt beskrivits som en trafikmaskin och jämförts med ett motorvägskors omgjort till stadsmiljö.

Tidigare beslut

En idéävling i början på 1990-talet ledde inte till genomförande. Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick gatu- och



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



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

fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling. I mars 2004 utsågs förslaget "Strömmar" (Nyréns/Tyréns/ELU) 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.

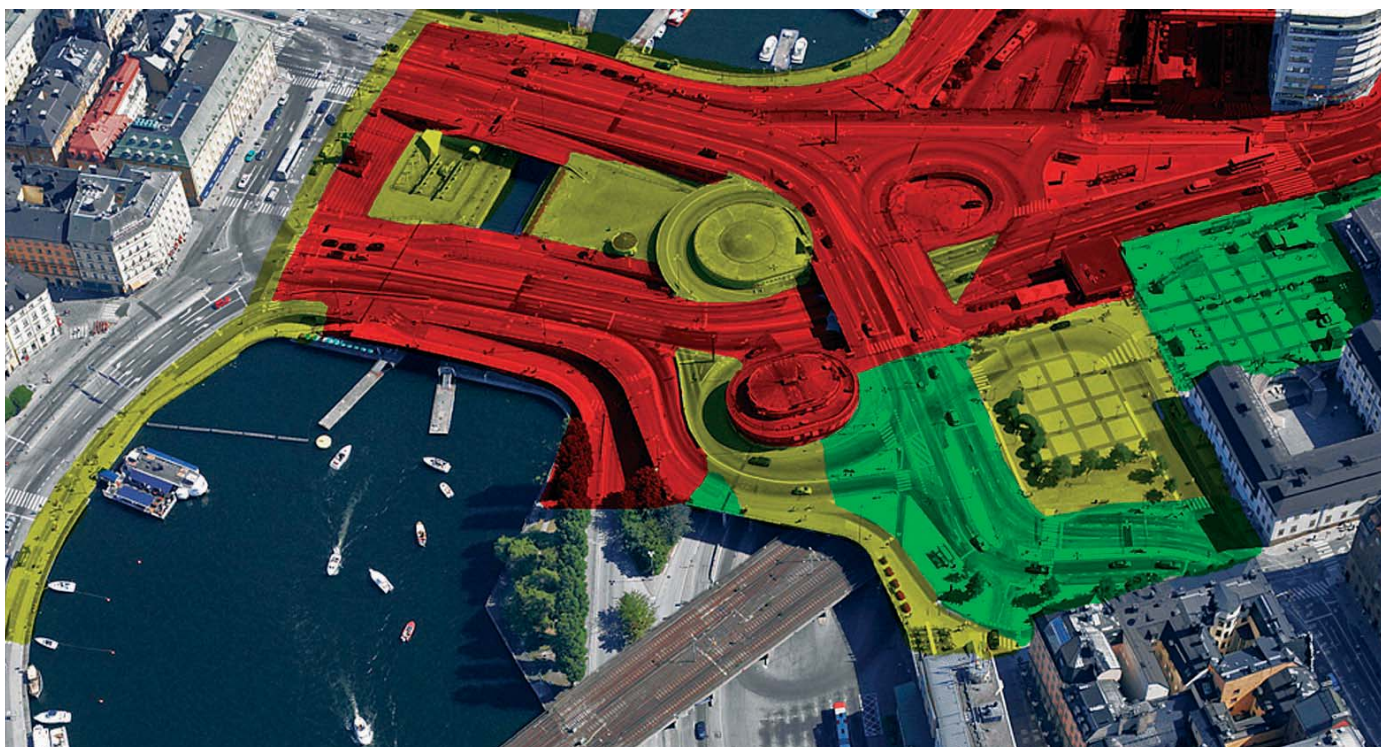
Ett inriktningsbeslut har fattats om att förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen. En redovisad sammanlänkning med Saltsjöbanan, i Henriksdalshamnen, innebär att dagens station vid Slussen ersätts med den nya tvärbanestationen i Katarinaberget.

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 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 det togs bort under 2003 ungefär 5 ton lös betong, 2004 ca 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



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.

från Munkbron mot Södermälarsstrand har tagits ur trafik pga. nedsatt bärighet. Förstärkningsarbeten genomförs kontinuerligt på flera platser för att klara av bärigheten på konstruktionerna. För närvarande pågår förstärkningsarbeten vid södra Järngraven under Skeppsbrons förlängning västerut. Dessa delar av Slussen är idag avstängda för tung trafik på grund av säkerhetsskäl.

Ny tunnelbanesträckning från city till Nacka/Värmdö som komplement till Tvärbanan/Saltsjöbanan utreds på nytt. 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 Mälarsstrand och Skeppsbron.

Sent på hösten 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 m³/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 stadslivsanalys (space-syntax, place-syntax) 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 stadsmiljökväliteer. 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 skilljaktigheten 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 platskväliteer 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

Förslaget ”Nybyggt bevarande” är framtaget av White/WSP på uppdrag av Stockholms stad. Syftet är att vara ett referensförslag till det tävlingsvinnande ”Nya Slussen” och att jämföras med detta vad gäller gestaltning, funktion och ekonomi. Programkraven är de samma för båda förslagen med tillägget att referensalternativet också ska tillvarata Slussens kulturhistoriska värden. Referensalternativet placerar precis som ”Nya Slussen” Stadsgårdsleden längre söderut än idag och frigör på så sätt kajerna från biltrafik.

Stadsmuseet har värderat Slussens byggnader, broar och ramper ur ett kulturhistoriskt perspektiv och upprättat en prio-

riteringslista. Referensalternativet är framtaget i dialog med stadsmuseet.

Sammanfattningsvis har följande bevarats i förslaget:

- Trafikföringen där Katarinavägen och Skeppsbron är skilda i plan och sammankopplade med ramper.
- Den komplexa helheten som hanterar nivåskillnaderna och på ett intrikat sätt sammanfogar biltrafik, spårtrafik och gångtrafik.
- Klöverbladsrampernas och broarnas geometri och begränsningslinjer.



Perspektiv Gula Gången mot Munkbron



”Nybyggt bevarande” Modellbild från nordost.

