



# SLUSSEN

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

2011-04-15

Dp 2005-08976-54





## genomförandebeskrivning

### DETALJPLAN FÖR SLUSSEN

### DEL AV FASTIGHETEN SÖDERMALM 7:85 M FL

### I STADSDELARNA SÖDERMALM OCH GAMLA STAN I STOCKHOLM DP 2005-08976-54

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Planhandlingar	2
2. Planens syfte	2
3. Bakgrund	2
4. Fastighetsrättsliga frågor	2
5. Ekonomiska frågor	5
6. Tekniska frågor	5
7. Organisatoriska frågor	5
8. Genomförande	6
9. Tidplan	7
10. Medverkande	8

## 1. PLANHANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna genomförandebeskrivning, en planbeskrivning, ett gestaltungsprogram samt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

## 2. PLANENS SYFTE

Planen syftar till att möjliggöra ombyggnation av Slussenområdet med nya publika platser, gator och kajer, ny- och ombyggnation av funktioner och ytor kopplade till kollektivtrafiken samt reglera byggrätter för ny bebyggelse. Planen syftar också till att möjliggöra nybyggnation av slussränna samt nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön.

## 3. BAKGRUND

Slussens framtid har diskuterats under flera år. Under 2007 genomfördes ett programsamråd som redovisade två olika alternativ: Nybyggt bevarande som var en nybyggnation med nuvarande Slussens form- och funktionsprinciper som utgångspunkt samt Nya Slussen som var en vidareutveckling av det vinnande förslaget från Slussentävlingen 2004. 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.

Plansamråd genomfördes under januari-mars 2010. Förslaget, framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor på uppdrag av staden, redovisade en lösning med en ny trafiklösning, ny bebyggelse, öppnade kajer och nya offentliga rum samt en ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna. Resultatet av samrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i juni 2010 som fattade beslut att gå vidare med planarbetet inför den avslutande fasen i planprocessen, den s.k. utställningen.

## 4. FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

### ÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet berör fastigheterna Södermalm 4:1, 4:39, 6:34, 6:36, 6:38, 7:5, 7:6, 7:85, 7:87, Gamla Stan 1:30, 1:34, Södra Torn 1, Tranbodarne 12 och Överkikaren 31. Staden äger fastigheterna Södermalm 4:1, 6:34, 6:36, 6:38, 7:5, 7:6, 7:85, 7:87, Gamla Stan 1:30, Södra Torn 1, Tranbodarne 12 och Överkikaren 31. Södra Torn 1 är upplåten med tomträtt till Fastighets AB Runda Hus, Tranbodarne 12 är upplåten med tomträtt till KB T-Bodarne och Överkikaren 31

är upplåten med tomträtt till Fastighetsbolaget Utkiken KB. Lagfartsförhållandena för Södermalm 4:39 och Gamla Stan 1:34 är ej utredda.

## ANVÄNDNING AV MARK

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark både horisontellt och vertikalt. Detta innebär att olika fastigheter kan bildas lagrande ovanpå varandra, s.k. tredimensionell fastighetsbildning.

Kvartersmarken utgörs dels av de områden som betecknas med C, CK, T2, T3 och V2 dels av utrymmen under allmän platsmark respektive kvartersmark och som betecknas med användningsbestämmelse inom parentes (C1), (E1), (H1), (P1), (T2), (T3) och (T4).

Vattenområden utgörs av W, WV1 samt WET1 samt vattenområden under allmän platsmark respektive kvartersmark som betecknas med (W) och (WET1).

Allmän platsmark utgörs av GATA, TORG, PARK, KAJ och HUVUDGATA. Allmän platsmark utgörs även av ytor under annan allmän platsmark respektive kvartersmark och betecknas med (HUVUDGATA). Huvudman för allmän platsmark är staden.

## FASTIGHETSPLAN

Genom en administrativ bestämmelse på plankartan upphör gällande fastighetsplaner för Södra Torn 1 och Tranbodarne 12 att gälla. Ny fastighetsplan erfordras ej, fastighetsbildning kan ske med detaljplanen som grund.

## FASTIGHETSBLDNING

Preliminärt avses nya fastigheter avstyckas och bildas för de nya byggrätterna. Dessa kommer att bildas som tredimensionella fastighetsutrymmen. Även allmän platsmark och gatemark kan komma att avgränsas tredimensionellt.

Den befintliga fastigheten Södermalm 6:38 avses utökas och omfatta delar av de tredimensionellt avgränsade områden inom planområdet som idag ingår i fastigheten Södermalm 7:87. Tredimensionella fastighetsutrymmen kommer också att urholkas ur befintlig fastighet Södermalm 7:87.

Planförslaget ger möjlighet att avskilja tillkommande byggrätter och anläggningar som egna fastigheter.

Parkering för tillkommande verksamheter löses troligtvis inom befintliga garage i närområdet, utanför planområdet. Detta regleras genom avtal.



## SERVITUT OCH GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR

Beroende på det framtida nyttjandet och ägoförhållanden av de framtida byggrätterna kan entréförhållanden antingen lösas via tredimensionell fastighetsbildning eller via servitut.

Tillgänglighet för allmän gångtrafik genom handelsytor på kajplan till kollektivtrafikfunktioner ska säkras genom servitut. Denna tillgänglighet ska även säkras i vertikalled till torgplan via trappor, rulltrappor och hiss i den byggnad som anläggs i direkt anslutning till Katarinahissen.

I och med den komplexa uppbyggnaden kan installationer komma att behöva bryta igenom fastighetsgränser. Dessa säkras i så fall med servitut.

Även åtkomsten för underhåll av stadens trafikaneläggningar behöver säkras via servitut.

## LEDNINGSDRAGNING

Ombyggnationen av Slussen innebär att en stor del av dagens konstruktioner kommer att rivas och ersättas med nya. Detta gäller även till stor del tekniska anläggningar och ledningsdragningar. En del anläggningar kommer att finnas kvar i framtiden men mycket kommer att behöva ersättas och kompletteras. En del frågor avseende genomförandet och ledningsdragningar är i dagsläget inte fullt ut klarlagda och fastställda varför det på plankartan inte kan redovisas varken u-områden för framtida lägen för ledningar eller lägen för tekniska anläggningar som ska se till försörjning av bland annat vatten, el och fjärrvärme. Av denna anledning kommer det efter fastighetsbildning skett bildas ledningsrätter och servitut för erforderliga anläggningar på så sätt som anses trygga distribution och tillgänglighet. Här nedan anges vilka frågor som ska beaktas i och med projektering och genomförande samt för att säkerställa framtida försörjning inom området.

Avseende större anläggningar inom området som kommer att ligga inom egna fastigheter, så som pumpstationer och elnätstationer, finns på plankartan en generell bestämmelse E1 för mellanplan och kajplan. Denna möjliggör att fastighetsbilda kring tekniska anläggningar när läge för dessa har bestämts.

### Projektering

Potentiella kunder och effektbehov måste tas fram i ett tidigt skede. Tidplanen för uppförande och anslutning av de olika fastigheterna måste beaktas och anpassas för att minimera provisorier och ombyggnation. Tidplanen för uppförande av fastigheterna och deras inbördes ordning är avgörande för hur ledningsförläggningen kan ske. Hela anläggningen med tillhörande bebyggelse kommer att bestå av flera fastigheter som överlagrar varandra och där servitut måste bildas för att nå fastigheter via andra fastigheter varför ledningar i och genom fastigheterna tillåts. Utrymme för ledningar och tillhörande teknik måste beaktas och separata ledningskulvertar/teknikutrymmen inne i fastigheterna kan bli nödvändiga.

### **Genomförande**

Själva byggnationen av fjärrvärme/fjärrkyla erfordrar en mängd olika arbetsmoment och sidoentreprenörer som ska ha tillträde till byggområdet. God framförhållning och planering krävs gällande de olika arbetsmomenten och tidpunkt för dessa. Ledningarna skall förvärmas vid byggnation vilket innebär att man helst ska bygga från den punkt där det finns fjärrvärme och vidare. Utöver detta krävs det tillräckligt stort utrymme för intransport av material både vid utförande och vid framtida drift och underhåll.

### **Förvaltning och framtida försörjning**

Servitut skall upprättas för att ledningarna ska kunna nå samtliga framtida användare. Ledningarna ska också vara åtkomliga för service och underhåll.

## **5. EKONOMISKA FRÅGOR**

Staden finansierar och ansvarar för uppförandet av de allmänna anläggningarna inom området. Staden kommer därigenom att bygga den stomme som framöver även kommer nyttjas av den tredimensionellt bildade handelsfastigheten. Staden ersätts för handelsplatsens del i denna stomme. Inredning av handelsytorna bekostas av exploatören.

Alla byggrätter ovan torgplan bekostas fullt ut av byggherren för dessa.

Även om staden bygger anläggningar inom området förutsätts anläggningar inom samt kopplade till kollektivtrafikverksamheten samt ny avbördningsanläggning bekostas fullt ut av extern part.

## **6. TEKNISKA FRÅGOR**

Befintliga ledningar för vatten, fjärrvärme, gas, el, tele och opto som idag genomkorsar området i nord-sydlig riktning läggs om innan rivning av trafikanläggningen. Planerad bebyggelse ansluts sedan till detta ledningsnät.

## **7. ORGANISATORISKA FRÅGOR**

### **ANSVARSFÖRDELNING**

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättandet av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättandet av nödvändiga avtal.

Trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark. Trafikkontoret ansvarar för anläggningens trafikfunktion.

Staden finansierar och ansvarar för uppförandet av de allmänna anläggningarna inom området. Staden kommer därigenom att bygga den stomme som framöver även kommer nyttjas av den tredimensionellt bildade handelsfastigheten. Staden ersätts för handelsplatsens del i denna stomme. Inredning av handelsytorna bekostas av exploatören.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder.

## **GENOMFÖRANDETID**

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

## **HUVUDMANNASKAP**

Stockholms stad har huvudmannaskap för uppförandet av den nya anläggningen.

Huvudman för allmän platsmark är staden.

## **8. GENOMFÖRANDE**

Genomförandet av det nya Slussen kommer att vara ett av de mest komplicerade infraprojekten i innerstadsmiljö som genomförts i landet. Det kommer att ställa stora krav på projektorganisation, beslutsfattare och entreprenörer. Planerad byggtid för de stora skedena är ca 7 år med start 2013, kompletterande arbeten kommer att pågå ytterligare några år.

För att på ett kostnadseffektivt och tidsmässigt optimalt sätt kunna genomföra projektet kommer omfattande åtgärder att krävas vad gäller provisorier och avstängningar. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt biltrafik kommer att påverkas. Skedesplanering och planerade avstängningar skall utgöra grunden för minsta möjliga påverkan av trafiken.

Stor vikt kommer att läggas på att genomföra projektet säkert med avseende på miljö och arbetsmiljö. Val av arbetsmetoder och arbetsmaskiner kommer att utgöra grunden för att säkra miljöarbete och arbetsmiljö. Riskhantering, skyddsåtgärder, utbildning och löpande information om projektet kommer att vara en viktig del i detta arbete.

Projektet kommer under byggtiden på ett effektivt sätt att informera allmänheten om vad som pågår i projektet. Information till närboende, trafikanter och kollektivresenärer kommer att ske med information i media, direktinformation, utställningar och seminarier.

Genomförandet kommer att indelas i två till tre stora etapper för att tidsmässigt optimera projektet. Varje stort skede kommer att delas in i mindre skeden, där arbeten kommer att pågå på land samt i och på vatten under samma tid. Stor vikt



kommer att läggas på entreprenadindelning, för att arbetena skall vara möjliga att samordna på ett effektivt sätt. Samverkan kommer att vara en viktig del i de upphandlingar av entreprenader som kommer att göras.

Ekonomiska avstämningar och avstämningar av tid kommer vara en viktig del i arbetet för att säkra genomförandebeslutet.

## 9. TIDPLAN

Detaljplanen för projekt Slussen omfattar ny trafikanläggning, vattenområden, kajer, parker och torg samt ny bebyggelse. I anslutning till detta föreslås en ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna att byggas i ett nytt bergrum i Katarinaberget. Detaljplan för bussterminalen tas fram i en parallell planprocess med detaljplanen för Slussen. Nedan ses de två planprocesserna för respektive detaljplan samt den miljödom som omfattas av projektet. I slutet redovisas också en grovt uppskattad tidplan för genomförandet av hela Slussenprojektet inklusive byggandet av bussterminalen.

### Planprocess detaljplan Slussen

Utställning	t.o.m. 19 juni 2011
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	3:e kvartalet 2011
Antagande i kommunfullmäktige	4:e kvartalet 2011
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013
(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)	

### Planprocess detaljplan bussterminal

Plansamråd	t.o.m. 19 juni 2011
Utställning	4:e kvartalet 2011
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	1:a kvartalet 2012
Antagande i kommunfullmäktige	2:a kvartalet 2012
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013
(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)	

### Miljödom

Inlämning av ansökan	4:e kvartalet 2011
Tillåtlighet och byggnadsdom	2013



### Genomförande

Byggstart 2013

Färdig anläggning att ta i bruk 2020

(Med färdig anläggning avses här de delar som Stockholms stad ansvarar för, dvs. trafikanläggningen, gator, torg och kajer, slussanläggning och avbördningsanordningar samt ytor kopplade till kollektivtrafiken. Byggnader ovan torgplan på nivå +12 meter kommer att vara fullt färdigställda efter år 2020.)

Inflyttning ny bebyggelse 2022

(Här avses ny bebyggelse ovan torgplan.)

## 10. MEDVERKANDE

Projekt Slussen är ett samarbetsprojekt inom Stockholms stad mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Planhandlingarna är framtagna av Martin Schröder och Victor Hoas-Ströman, båda stadsbyggnadskontoret. Vid framtagandet av genomförandebeskrivningen har Mårten Frumerie, exploateringskontoret och Andreas Burghauser, trafikkontoret medverkat. Samråd har även skett med Lantmäterimyndigheten genom Anna Bremberg och Henrik Trofast.

Katrin Berkefelt  
planchef

Martin Schröder  
planarkitekt



