



utställningsutlåtande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Utställning	2
2. Synpunkter inkomna under utställningen	3
3. Synpunkter inkomna under samråd eller utställning som ej tillgodosetts	23
4. Synpunkter inkomna efter utställningstiden	25
5. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	25
6. Revidering efter utställning	39

Kapitel 2 utgör en sammanfattning av inkomna synpunkter under utställningen.
Samtliga yttranden i sin helhet finns tillgängliga i akten för Slussen,
Dnr 2005-08976-54, på stadsbyggnadskontoret.

Bilagor:	1. Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner, näringsidkare m.fl., dat. 2011-09-07
	2. Sammanställning av inkomna namnunderskrifter på förtryckta vykort, dat. 2011-09-07



Slussen idag, vy mot väster med Södermalm till vänster och Gamla stan till höger i bild.
Bild: Stadsbyggnadskontoret.

1. UTSTÄLLNING

Detaljplaneförslaget har varit utställt under tiden 2011-05-03 – 2011-06-19 i Tekniska Nämndhuset. Förslaget har också visats i en informationslokal på Slussen, Peter Myndes Backe 3. Kända sakägare har informerats genom brev. Omkring 17 000 berörda boende och näringsidkare inom närområdet Gamla stan och Södermalm har informerats genom ett direktutskick med information om utställningen och informationslokalen. Allmänheten har fått information genom annons i dagspressen, genom information på Hallå Stockholmare-sidorna i samtliga lokaltidningarna inom Stockholm stad samt genom information i kollektivtrafiken så som tunnelbana, stadsbussar och bussar till Nacka och Värmdö.

Informationslokalen på Slussen har varit öppen alla dagar i veckan och bemannats med personal som svarat på frågor och informerat om planförslaget. Under de sju veckor lokalen var öppen för allmänheten kom ca 20 000 personer, vilket är dubbelt så många som förra årets samrådsutställning samlade. Vidare har projektgruppen tagit emot ett sextiototal besök på utställningen i form av grupper som är berörda av planförslaget, sakägare, remissinstanser samt övriga intresserade. Projektgruppen har också deltagit i ca 10 externa aktiviteter med information om planförslaget.

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot nästan 700 yttranden, varav ca 650 från privatpersoner och näringsidkare. Utöver dessa har kontoret tagit emot nästan 2 000 förtryckta vykort där privatpersoner genom underskrift protesterar mot planförslaget och önskar att nuvarande Slussen bevaras och rustas upp samt sex protestlistor med totalt drygt 1 900 underskrifter.



Utställt planförslag maj-juni 2011. Vy från Gamla stan mot Södermalm med ny slussrännå i bildens mitt samt de nya broar som kopplar de två stadsdelarna med varandra över Söderström.

Bild: Foster+Partners och Berg arkitektkontor.

2. SYNPKTER INKOMNA UNDER UTSTÅLLNINGEN

Lånsstyrelsen

Lånsstyrelsen delar stadens åsikt att vid en sammanvägd bedömning kan planförslaget genomföras utan påtaglig skada på riksintresset under förutsättning att genomförandeprocessen hanteras på ett för kulturmiljön bra sätt. Man framför att glasbyggnaderna är negativa för miljön och det krävs en arkitektonisk utformning som kan göra dem till intressanta samtida uttryck samtidigt som de samspelar med stadens äldre delar. Som planen nu är utformad menar lånsstyrelsen att byggnaderna inte kan uppnå denna ambition varför man anser det önskvärt att byggnaderna omstuderas och motsvarande justering görs på plankartan. Vidare påpekas att trappanläggningarna och kajlinjen i storlek och form, trots bearbetningar sedan tidigare, ändå försvårar möjligheten att förstå hur platsens ursprungliga topografi lagt grunden för dess historiska funktion.

De gamla slussanläggningarna är viktiga spår på platsen och är i delar att betrakta som fornlämningar. Lånsstyrelsen anser att kvarvarande delar av Polhemsslussen efter dokumentation bör tas tillvara och integreras i utformningen av nya Slussen, t.ex. genom att stenar från slussanläggningen återanvänds på lämplig plats. Man anser också att ett ramprogram ska upprättas som hanterar kulturmiljöfrågorna på ett samlat sätt, innehållande konsekvenser för kulturmiljön, riskanalyser samt kontroll- och åtgärdsprogram under genomförandetiden. Ramprogrammet bör tas fram i samråd med lånsstyrelsen.

Gestaltningssprogrammet saknar analys av viktiga historiska och befintliga karaktärsdrag i det offentliga rummet, vilken borde göras och därefter utgöra en referensram till den framtida utformningen av det offentliga rummet. Man anser att gestaltningssprogrammet tydligare borde omfatta dessa kritiska frågor. Vidare påpekas att det är ytterst angeläget att staden fortsätter verka för att dämpa nuvarande väg- och spårbullernivåer för att kunna tillskapa attraktiva offentliga

rum på Slussen i enlighet med planförslaget. Man förutsätter att allmänna krav på tillgänglighet upprätthålls. Den allmänt tillgängliga kopplingen inom byggnad C1 bör därför säkerställas i planen. Avseende cykeltrafiken ifrågasätter man antagandet om att denna endast kommer att öka med 5% per år, vilket man anser vara för litet.

Vad gäller riskfrågorna anser man att plankartan bör ange bestämmelser som reglerar föreslagna åtgärder för att, som det påpekas i riskanalysen, uppnå acceptabel risknivå. Det är av vikt att avtal upprättas för att säkerställa genomförandet av planen i de delar som omfattar överdäckningar av tunnelbanan. Ytor inom tunnelbaneområdet samt för vägbron och området runt Slusstorget bör eventuellt, enligt länsstyrelsen, regleras i planen avseende bärlast och konstruktion.

I redogörelsen av klimatanpassning bör ett resonemang finnas med kring vilka de planmässiga förutsättningarna är för att hantera dessa. Man menar att en reglering av lägsta tillåtna nivåer för tunnelmynningar utifrån ett översvämningssperspektiv bör finnas.

Slutligen påpekar länsstyrelsen att en ny Plan- och bygglag trädde i kraft 2 maj i år. Av denna anledning är det lämpligt att det i planhandlingarna framgår vilken process som tillämpats i framtagandet av aktuell detaljplan då denna påbörjats innan den nya lagen trädde i kraft. Detta för att klargöra att det är övergångsbestämmelser och äldre föreskrifter som reglerar aktuell detaljplan.

Kommunala instanser och verksamheter samt övriga myndigheter och remissinstanser

Exploateringsnämnden

Fattade beslut i enlighet med gemensamt tjänsteutlåtande från exploateringskontoret och trafikkontoret. I tjänsteutlåtandet framförs att planförslaget har utarbetats i nära samarbete mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. I och med detta har synpunkter från alla kontor tagits med i framtagandet av planförslaget. Exploateringskontoret förordar att det fortsatta planarbetet för Slussen fortskrider i enlighet med den utställda detaljplanen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Fattade beslut i enlighet med gemensamt tjänsteutlåtande från exploateringskontoret och trafikkontoret. I tjänsteutlåtandet framförs att planförslaget har utarbetats i nära samarbete mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. I och med detta har synpunkter från alla kontor tagits med i framtagandet av planförslaget. Trafikkontoret förordar att det fortsatta planarbetet för Slussen fortskrider i enlighet med den utställda detaljplanen.

Kulturnämnden

Fattade beslut att i huvudsak tillstyrka detaljplanen samt att därutöver anföra att planförslaget har funnit en bra balans mellan olika intressen, att bebyggelsen på Södermalmstorg måste rymma betydande verksamhet samt att det är viktigt att hänsyn tas till kulturhistoriska aspekter vid gestaltandet av den nya bebyggelsen.

Vidare påpekas det i tjänsteutlåtandet som nämnden tagit ställning till och som tagits fram genom Stadsmuseets kulturmiljöenhet i samråd med Stockholm konst att den nya bebyggelsen, både framför KF-huset och Glashuset och på Södermalmstorg, skulle kunna bearbetas för att bättre bidra positivt till upplevelsen av platsen, stadsbilden och kontakten mellan Gamla stan och Södermalm. Det framförs i tjänsteutlåtandet att den nya gång- och cykelbron parallellt med tunnelbanebron riskerar att skada stadsbilden i sin nuvarande utformning, att Katarinaparken bör utformas så att den inte läses ihop med stadsmuseet samt att man i och med borttagandet av den kvarvarande delen av näset mellan Gamla stan och Södermalm minskar förståelsen för det historiska landskapet och platsens betydelse som knutpunkt mellan land- och vattenväg.

Ytterligare negativa konsekvenser av planförslaget är att en stor mängd fornlämningar och rika kulturlager för alltid kommer att tas bort från platsen. Möjligheten att integrera delar av de kulturhistoriskt intressanta delarna på platsen, så som resterna av Polhemsslussen och Gustav Vasas försvarsanläggning, i den nya strukturen bör utredas vidare. Slutligen påpekas i tjänsteutlåtandet att man ser positivt på att den offentliga konsten skrivs in i planhandlingarna som en del av platsens helhetsgestaltning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden beslutar i enlighet med miljöförvaltningens förslag till beslut. Detta innebär att man tillstyrker planförslaget under förutsättning att miljökvalitetsnormer för luft kan uppfyllas, om så inte är möjligt ska överskridande ske på platser där människor sällan vistas. Vidare ska tunnelventilation placeras så att denna sker vid välventilerade platser där människor inte vistas och att utsläpp av luftföroreningar från tunnelmynningar minimeras. Nämnden förslår också att uppföljning av luftföroreningshalter bör göras av driftansvarig (trafikkontoret) samt att staden bör arbeta vidare med den akustiska gestaltningen av området så att platser där människor vistas inte bör ha högre ljudvärden än 55 dB(A) ekvivalentnivå.

Fastighetsnämnden

Nämnden beslutar i enlighet med fastighetskontorets tjänsteutlåtande och överlämnar utlåtandet som svar på remissen. I detta påpekas att det är viktigt att de fastigheter som nämnden äger inom och i anslutning till planområdet även i framtiden kan fungera för de verksamheter som idag bedrivs. Det handlar bland annat om krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, distribution av transporter m.m. Eventuella kostnader i samband med planförslaget i form av hyresbortfall bör belasta projektet och inte fastighetsnämnden enligt de principer som gäller för stadens projektmodell för stora projekt. Utöver ovanstående har fastighetskontoret inga invändningar mot förslaget och tillstyrker föreslagen detaljplan.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Påpekar att det finns många ledningar inom området och att man deltar aktivt i ledningssamordningen. I övrigt ingen erinran.

Stockholm Vatten

Har inga synpunkter utöver de som lämnades vid plansamrådet, dat. 2010-04-19.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man påpekar att det är av vikt att hamnens synpunkter på en mer detaljerad nivå beaktas i det fortsatta planarbetet, på samma sätt som hamnens synpunkter fått gehör i de bearbetningar som gjorts från plansamrådet 2010 till idag. Synpunkter som lämnas behandlar utrymmen för personal som arbetar med slussningen, att kajer för sjöfart utformas flexibla för att passa flera olika typer av fartyg och olika vattennivåer, att trafiksituationen under ombyggnadstiden studeras vidare utifrån tillgänglighet till kajavsnitt öster om planområdet utmed Stadsgårdsleden samt att ytterligare utredningar behöver göras avseende permanenta lösningar till hamnens kunder utmed kajområden inom och i anslutning till planområdet.

Storstockholms brandförsvär

Brandförsvaret lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man har inga direkta invändningar mot projektet som sådant men önskar ta tillfället i akt att poängtera och framhäva några frågor. Brandförsvaret vill understryka vikten av att ta hänsyn till den komplexitet som ombyggnaden av Slussen innebär. Man vill se ett holistiskt synsätt på projektet i stort avseende miljö, risk och säkerhetsfrågor och de kumulativa konsekvenser som kan uppstå inom och i anslutning till planområdena. Vidare önskar man en bättre redogörelse av barriärpenetrerande händelser samt domino- och snöbollseffekter. Man förutsätter också att en behovsinventering görs för samtliga system och funktioner som berör räddningstjänstens områden samt redogör för hur räddningstjänstens behov inom planområdet kan tillgodoses.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet framför flera synpunkter där man är mycket kritisk till planförslaget och sammantaget menar man att föreslagen lösning inte lever upp till de krav som måste kunna ställas på framtidens utformning av Slussen. De delar man är kritisk till omfattar bland annat trafiklösningen, att vattenytorna mellan Gamla stan och Södermalm inte känns relevanta på platsen, att kajnivån gjorts till huvudnivå för flanörliv och vistelse, att planförslaget innehåller irrationella och opraktiska detaljlösningar för cykeltrafiken, att gång- och cykelbron parallellt med tunnelbanebron tar för sig för mycket av vattenrummet samt att de norrvända kajerna tveksamt kan nyttjas på det sätt som illustrerats. Vidare är man kritisk till föreslagen bebyggelse, både byggnaderna på Södermalmstorg samt bebyggelsen framför KF-huset och Glashuset. Man är positiv till Katarinaparken men ställer sig tveksam till det uttryck som parken illustrerats med, man önskar istället att parken ges en starkare urban prägel. De grundläggande strukturer som fastlagts i tidigare skede av processen så som trafiklösningen, menar rådet, ovillkorligen måste omprövas. Ett sätt att föra arbetet vidare kan vara att tillsätta en kommission och genom denna ta fram ett nytt förslag. Att tvingas leva med den nu föreslagna lösningen i minst hundra år framåt, där värden på denna världsunika plats saboteras, är enligt rådet inte ett alternativ.

Nacka kommun

Nacka kommun påpekar att man i och med sitt läge har utformningen av Slussen mycket stor betydelse för Nackas invånare. Man instämmer i syftet att omvandla Slussen till en attraktiv och trygg plats där trafikapparaten inte är alltför dominerande. Med tanke på ostsektorns framtida befolkningstillväxt kommer det inom en snar framtid bli viktigt att både en östlig förbindelse samt förlängning av tunnelbanan till Nacka kommer till stånd. Man ser mycket positivt på att Saltsjöbanan har möjlighet till två spår i stationsläget som nu förslås i planförslaget. Man önskar dock korta avståndet från stationen till tunnelbaneentrén jämfört med planförslaget. Det är för Nackas del viktigt att bussterminalen byggs i ett inledande skede så att denna kan tas i bruk när Slussen ska byggas om. Ett flertal infrastrukturprojekt kommer att pågå samtidigt som genomförandet av Slussen, vilka kommer att få påverkan på ostsektorns resenärer. Av denna anledning påpekar man att det är synnerligen angeläget att samordning mellan dessa projekt sker samt att ett organiserat samarbete med Nacka kommun sker.

AB Storstockholms Lokaltrafik

Storstockholms lokaltrafik lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. SL anser att finansieringen av bussterminal, flytt av Saltsjöbanans station samt påverkan på tunnelbanan och hyresgäster i framtida Slussen är en viktig förutsättning för genomförandet av projektet och menar därför att det är avgörande att en överenskommelse kommer till stånd innan detaljplanen antas och vinner laga kraft. SL framför flera synpunkter som är av trafikteknisk art samt utrymmeskrav och framkomlighet avseende deras nyttjande av den framtida anläggningen. Vidare, påpekas det, måste konsekvensbeskrivningar upprättas där redogörelser finns för eventuell påverkan på befintliga anläggningar samt hur genomförandet ska ske och hur detta kan påverka SL:s anläggningar och funktioner.

SL framför att den planerade bussterminalen i bergrum i Katarinaberget har stora fördelar, bland annat kvaliteter ur resenärssynpunkt avseende vistelsezoner och bytesmöjligheter. Terminalen ger också bättre möjlighet att försörja ostsektorn med busstrafik. SL saknar i planhandlingarna en bullerutredning för kommersiella lokaler. Där sådana lokaler byggs ska buller och vibrationskrav ställas och där det är SL som framför önskemål om nivåer på dessa krav. Vidare anser man att plankartan för Slussen ska kompletteras så att det framgår att kollektivtrafik inklusive spårtrafik medges på torgytorna i anslutning till Katarinahissen. Plankartan måste också kompletteras med en djupbyggnadsbestämmelse inom område T2 där tunnelbanan överdäckas och höjdbegränsningar för anläggningar under densamma.

Waxholmsbolaget, som SL samrått med, lämnar synpunkter avseende båttrafiken inom planområdet. Man anser att en flytt av Djurgårdsfärjan längre norrut inte är förenligt med strategin att koppla samman landburen kollektivtrafik med båttrafik. Waxholmsbolaget förordar att nuvarande placering för Djurgårdsfärjan bibehålls i nya Slussen. Man anser inte heller att läget för ankring med reguljär båttrafik på Stadsgården nedanför Katarinaparken är optimalt avseende strömmande vatten från avbördningskanalerna samt att trafik till och från kaj kommer i konflikt med

båtar in och ut ur slussrännan. Placeringen för båtangöringen bör därför studeras vidare tillsammans med staden.

Trafikverket

Har inga synpunkter på planförslaget.

Stockholms Handelskammare

Stockholms handelskammare lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man anser att förslaget är bättre än det som tidigare presenterats men att det fortfarande kvarstår vissa frågor, bland annat hamnar bron mellan Södermalm och Gamla stan i Skeppsbrons förlängning för långt österut och påverkar stadsbilden negativt. Flytten av bussterminalen in i bergrummet innebär ökade gångavstånd mellan bussar och tunnelbana, bussterminalen i bergrummet är dessutom en dyr lösning som är svår att nyttja för annat ändamål om tunnelbana till Nacka blir aktuellt. Vidare påpekas att genomförandet kommer att innebära stora trafikproblem, inte minst för Nacka och Värmdö. Man anser att förlängning av tunnelbanan till Nacka samt en Österled på plats redan idag skulle underlätta genomförandet av ombyggnationen av Slussen. Som det är nu kommer besluten om de olika infrastrukturåtgärderna i fel ordning.

Stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens handikappråd

Rådet lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man anser att gångvägen mellan bussterminalen och tunnelbanan i planförslaget är för lång, man förutsätter att bussterminalen utformas med fullgod utrymningssäkerhet samt att det måste finnas hiss från södra änden av perrongen i bussterminalen till Götgatan. Vidare understryker man vikten av god ventilation i bussterminalen.

Avseende Slussenplanen hänvisar man till bilagd skrivelse om tillgänglighet inom nya Slussen. Skrivelsen är undertecknad kommunstyrelsens handikappråd, stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens handikappråd, trafik- och renhållningsnämndens handikappråd samt stadsdelsnämnden i Södermalms handikappråd. I skrivelsen hävdas det att planförslaget för Slussen strider mot Plan- och bygglagen. Bland annat påpekas problemen med den stora nivåskillnaden mellan kaj- respektive torgplan på Södermalm och att denna ska tas upp med hiss, vilken ska vara offentlig och öppen dygnet runt. Att integrera hissfunktionen i andra verksamheter så som redogörs för enligt planförslaget anses inte vara godtagbart. Vidare framhålls att, det enligt uppgift, kommer att bli brantare lutning på bron mellan Gamla stan och Södermalm än idag och att ramper vid Katarinaparken inte uppfyller tillgänglighetskrav. Sammantaget innehåller förslaget så många brister att råden avstyrker förslaget. Det måste omarbetas så att nivåskillnader överbryggas på ett sätt som är förenligt med PBL:s krav samt att hissförbindelser ska vara införda som bindande föreskrifter på plankartan.

Kommunstyrelsens handikappråd, Stadsbyggnadsnämndens och
Exploateringsnämndens handikappråd, Trafik- och renhållningsnämndens
handikappråd, Stadsdelen Södermalms handikappråd

Råden har överlämnat skrivelse som också bifogats till yttrandet från stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens handikappråd. I skrivelsen hävdas att planförslaget för Slussen strider mot Plan- och bygglagen. Bland annat påpekas problemen med den stora nivåskillnaden mellan kaj- respektive torgplan på Södermalm och att denna ska tas upp med hiss, vilken ska vara offentlig och öppen dygnet runt. Att integrera hissfunktionen i andra verksamheter så som redogörs för enligt planförslaget anses inte vara godtagbart. Vidare framhålls att, det enligt uppgift, kommer att bli brantare lutning på bron mellan Gamla stan och Södermalm än idag och att ramper vid Katarinaparken inte uppfyller tillgänglighetskrav. Sammantaget innehåller förslaget så många brister att råden avstyrker förslaget. Det måste omarbetas så att nivåskillnader överbryggas på ett sätt som är förenligt med PBL:s krav samt att hissförbindelser ska vara införda som bindande föreskrifter på plankartan.

Stockholms läns landsting, Utskottet för tillväxt och regionplanering

Utskottet lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man anser att ombyggnationen av Slussen ger möjlighet att skapa en plats som tillvaratar det unika läget i regionen samt att ombyggnationen ligger i linje med intentionerna i RUFS 2010. Det är viktigt att handlingsfrihet inom området finns för framtida förändringar avseende trafiklösningar till ostsektorn. Man instämmer också i behovet av att utveckla Slussen som ett sammanlänkande stadsrum med mötesplatser. Vidare framförs att det är positivt att ta tillvara möjligheten att tillgodose en ökad avtappning av Mälaren i framtiden i och med ombyggnationen av Slussen.

Intresseföreningar m.fl.

Cykelfrämjandet Storstockholm

Påpekar att man är nöjda med stadens strategi att prioritera transportsystem för många personer på liten yta och att underlätta för cykel som alternativ till bil. Det är viktigt att cykelbanor är gena och har genomtänkt detaljsträckning. Man påpekar att många cykelbanor i förslaget ser ut att ha skarpa vinklar. Vidare kan problem med väntetider för cyklister uppstå vid slussning. Här borde det redovisas tydligare om eventuell skyltning avseende hur länge slussningen kan pågå samt när östra respektive västra bron är öppna och stängda för att på så sätt underlätta för cyklisterna. Man menar att gång- och cykelbron mellan Södermalmstorg och Munkbron är en utmärkt satsning. Dock önskar man se tydligare skisser på utformning i detalj för att klarlägga eventuella konflikter mellan gående och cyklister. En alternativ lösning presenteras också där Götgatan förlängs rakt fram ut över tunnelbanebron i form av en gång- och cykelbro och sedan ner till Munkbron. Problem med brantare lutningar uppkommer i och med denna lösning men man önskar ändå att detta alternativ studeras vidare. Man framför flera synpunkter avseende trafiksäkerhetsfrågor samt att man ser positivt på planerna på ett cykelgarage. Slutligen presenterar man också en idé om en cykeltunnel mellan Björns trädgård till Katarinavägen vidare över slussrännan till Skeppsbron samt en möjlighet att använda tunneln som finns till tredje spåret för järnvägen och att denna kan nyttjas som förbindelse för cyklister mellan Slussen och Södra station.

Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet, Stockholmsavdelningen

Anser att planförslaget i flera avseenden bryter mot FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning samt regler i Plan- och bygglagen. Förslaget, menar man, försämrar kraftigt tillgängligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga. Förslaget innebär branta stigningar och ansvar för hissar som lär övervältras på privata fastighetsägare. Vidare har man också bortsett från parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning.

Föreningen Södermalm

Man är positiv till att bebyggelsen jämfört med förra årets förslag har justerats, dock avråder man från de glashus som förslås på Södermalmstorg. Man menar också att trafiken genom området bör kunna minska och därmed också bredden på bron samt att konflikter kan uppstå mellan stora gångströmmar och de öppningsbara broarna vid slussrännan. Man önskar också att tunnelbanan ska grävas ner.

Gamla Stans socialdemokratiska förening

Anser att planförslaget ska återremitteras och att man då ska ta hänsyn till de rapporter som kommit om en snabb havsvattennivåhöjning och att man bör överväga att gräva ner tunnelbanan. Vidare bör man redovisa samarbetet mellan strandkommunerna i Mälardalen med avseende på vattenfrågorna, analysera kollektivtrafikfrågorna inför framtiden med bland annat en förlängning av tunnelbanan till Nacka, minska kapaciteten för genomgående busstrafik och anpassa Slussen till den lokala trafiken i innerstaden samt minska föreslagen exploatering och sänka det övre planet på Slussen. Det finns inte behov av en galleria på Slussen. Vidare ska kulturen och historien få mer plats. Det låga näset mellan Södermalm och Gamla stan bör återställas och en museipark bör utformas med plats för de gamla slussarna. Slutligen bör kostnaderna för föreslagen ombyggnad presenteras bättre samt att analysera och redovisa alternativa utformningar bättre.

Gamla Stan Sällskapet

Man påpekar att i princip inga av sällskapets tidigare inlämnade synpunkter har beaktats i planarbetet och är mycket kritiskt till stora delar av planförslaget. Bland annat gäller det hur kulturmiljöfrågorna hanterats, att man inte hanterar riskerna med översvämningar av tunnelbanan, risker för havsvatteninträngning i Mälaren och att trafiklösningen inte är genomarbetad. Vidare kritiserar man, som man ser det, problematiken med de olika marknivåerna som uppstår kring Södermalmstorg och terrasserna ned mot vattnet på Södermalmssidan, att det är oansvarigt att inte se på hela projektet med kringkostnader som kommer att uppgå till 25 miljarder kronor samt att illustrationsmaterialet till planhandlingarna är vilseledande.

Hembygdsföreningen Gamla Stan

Påpekar att det är beklagansvärt med alltför många och för breda broar i planförslaget samt att tunnelbanan ska grävas ner.

HSB Stockholm disktrikt innerstaden

Anser att förslaget bör utvecklas så att byggnad C1 ges ett mindre massivt intryck, att möjligheten att tillvarata den befintliga entrébyggnaden invid Katarinahissens fot ska utredas, att bostäder i de föreslagna byggnadskropparna vid Stadsgården

bör övervägas samt att det finns frågor att hantera vidare avseende bussterminalens placering i bergrummet.

Hyresgästföreningen Norrmalm

Föreningen lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man motsätter sig båda planförslagen och begär återremiss.

Hyresgästföreningen Södermalm

Föreningen lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man anser det inte förenligt med Miljöbalken att riva den befintliga anläggningen vid Slussen. Trafiken i centrala staden måste minska och man motsätter sig den 8-filiga bron, vilken också menar man, inte uppfyller de tillgänglighetskrav som finns. Man påpekar också att kapaciteten att tappa vatten vid Slussen från Mälaren inte alls behövs, detta behov kan lösas vid Södertälje kanal och Hammarby-slussen. Man förkastar också planerna på bussterminal i bergrum då denna verkar för trång och underdimensionerad. Slutligen kritiserar man också den, enligt föreningen, glättiga utställningen som redovisar felaktiga bilder samt ett otillfredsställande material med avsaknad av viktiga uppgifter.

Hörselskadades förening i Stockholm

Man efterlyser politiska beslut med visioner om ljudmiljöns beskaffenhet inom Slussenområdet och att staden inte bättre redovisat på utställningen hur ljudmiljön kommer att bli utifrån planförslaget. Man anser att ett antal åtgärder kan göras för att förbättra ljudmiljön i området, bland annat genom ljudabsorbenter vid Centralbron. Vidare bör planförslaget utvecklas för att förbättra ljudmiljön vid Ryssgården samt att Katarinaparken i planförslaget inte uppfyller krav på ljudnivåer för rekreativ miljö. Slutligen påpekar man att staden bör ha en högre ambition än idag att presentera ljudmiljön för lekmän.

Knutpunkt Slussen

Knutpunkt Slussen är ett alternativt förslag framtaget genom en grupp privatpersoner företrädna av Olle Markstedt. På eget initiativ har gruppen ställt ut tre olika alternativ till ombyggnad av Slussen på Hilton Hotel under våren 2011. Vid utställningen har besökare haft möjlighet att rösta på de tre alternativen som utgjorts av nuvarande Slussens utformning, Knutpunkt Slussens förslag till utformning samt stadens officiella förslag under plansamrådet 2010. Totalt har 1 892 röster lämnats på utställningen som gruppen anordnat och rösterna fördelade sig på 428 st. för nuvarande Slussen, 1 362 st. för Knutpunkt Slussen samt 102 st. för stadens förslag från 2010. Röstningen har inget att göra med stadens parallellt genomförda utställning för förslag till Slussens framtida utformning.

Kungliga Djurgårdens intressenter AB

Man anser att det är angeläget att Djurgårdsfärjans placering flyttas från Gamla stan till Södermalm för att på så sätt bättre ansluta till kollektivtrafiken här. En placering av färjan här anses vara en bra möjlighet att i framtiden kunna skapa en helhet för kollektivtrafik både till sjöss och på land. Man anser också att den

reguljära båttrafiken i Saltsjön bör vidareutvecklas till en helhet med fler tilläggsplatser.

Nacka Miljövårdsråd

Man framför att presentationen av planförslaget är löjligt idylliserad. Man påpekar brister i utformningen för Saltsjöbanans station och att bron ner mot Skeppsbron fortfarande är väldigt bred. Vidare framförs att förbättringarna för cyklister är bra och att de tillkommande vattenytorna är värdefulla. Dock menar man att glas- husen på Södermalmstorg måste tas bort och att den föreslagna bebyggelsen på Stadsgårdsleden reduceras kraftigt i höjd.

Neurologiskt handikappades riksförbund, Stockholmsföreningen

Anser att planförslaget strider mot Plan- och bygglagen och att man därmed säger nej till förslaget. Planförslaget har, menar man, många brister och stora nivå- skillnader som ska överbryggas. Sammantaget har förslaget så många brister att man avstyrker det.

Neurologiskt handikappades riksförbund, Nacka-Värmdö

Lämnar ett likalydande yttrande som Neurologiskt handikappades riksförbund, Stockholmsföreningen, där man avstyrker planförslaget.

Samfundet S:t Erik

Man noterar med stor besvikelse att planerna för framtida Slussen befäster tunnelbanan i dess nuvarande läge och därmed resulterar planen i att skapa flera problematiska miljöer samt att det innebär översvänningsrisk för tunnelbanan. Samfundet menar att staden missar en chans att återskapa en särpräglad historisk miljö genom att inte lösa tunnelbanan på annat sätt än dagsläget samt finner det särskilt olyckligt att broanslutningen till Gamla stan sker i form av en bred backe. Man menar att staden och landstinget borde bygga om och bygga ut tunnelbanan vid Slussen med avseende på regionens framtida tillväxt. Vidare anses att de föreslagna byggnaderna kommer att få en starkt avskärmande effekt på det öppna stadsrummet på platsen och påpekar slutligen att planförslaget behöver omarbetas.

Saltsjöbadens Naturskyddsförening

Ansluter sig till Nacka Miljövårdsråds yttrande och vill understryka vikten av tillräckliga utrymmen vid Saltsjöbanan och plats för sex vagnar långa tåg i framtiden.

Stockholms läns hembygdsförbund

Man anser att den föreslagna trafiklösningen kommer innebära en ökad trafik på hela Skeppsbron och därmed också miljöstörningar i form av bland annat avgaser och buller. Planförslaget försämrar framkomligheten och tillgängligheten för cyklister mellan Gamla stan och Södermalm, här bör dagens lösning stå som förebild för framtida cykelbanor. Vidare önskar man också att det ges plats både på Saltsjö- respektive Mälarsidan för kollektivtrafik till sjöss samt att denna kopplas till övrig kollektivtrafik.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen

Man anser att planförslaget fått bättre och större allmänna ytor med utsikt över omgivningarna och att det i huvudsak är bra att bussterminalen förläggs i bergum i Katarinagaraget. Dock bör planförslaget justeras så att den äldre strandlinjen på Södermalm bättre följs, att bron får högst sex körfält, att gång- och cykelbron parallellt med tunnelbanan, om den ska genomföras, bör placeras ännu tätare mot tunnelbanebron, att räcken och stolpar m.m. utformas i gammal Stockholmsstil samt att bebyggelsen framför KF-huset sänks något. Vidare anser man att glashuset vid Södermalmstorg minskas rejält i omfattning och att statyn av Karl XIV Johan ges en lämplig placering inom området.

Södermalmsparkernas vänner

Menar att planförslagets väldiga ingrepp innebär att man bryter mot riksintresset Slussen. Slussen är byggd och konstruerad i flera sektioner vilka går att renovera och förbättra sektionsvis, något som blir billigare att genomföra än planförslaget. Om man önskar tillskapa ökad avtappning av vatten från Mälaren går det, enligt expertis, att anordna inom befintlig anläggning. Förslaget har anpassats till hur en framtida lösning ska rymma kontor och gallerior. Vidare innebär förslaget en försämring för gång- och cykeltrafikanter, särskilt för rörelsehindrade samt en försämring avseende flexibiliteten för kollektivtrafikens framkomlighet på platsen. Planförslaget måste avvisas och ett nytt samråd genomföras tillsammans med planerna för ny bussterminal.

YIMBY

Man framför att resultatet av den segslitna processen om Slussen framtid mot alla odds är förvånansvärt bra. Det är en rimlig och i många stycken utmärkt kompromiss mellan bevarande och nysatsningar, mellan tradition och avantgarde. Efter många år utan förändring får nu Slussen äntligen möjlighet att uppleva ett avtryck av vår tid och bli en trivsamt plats efter en mansålder som trafikkarusell. Yimby framför ett antal punkter som bland annat berör en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka via Slussen med station i anslutning till området där denna station skulle kunna utföras som ett försvarsarbete i detta tidiga skede för att sedan användas när utbyggnaden av tunnelbanan kommer till stånd. Man ser det som mycket positivt att Stadsgårdsleden däckas över men att kopplingen till Skeppsbron skulle kunna göras i en tunnel intill föreslagna tunnelbanetunnel och mynna upp på Skeppsbron vid Tullhus 3.

Vidare framförs synpunkter om vikten av nya utsiktspunkter från taken på den föreslagna bebyggelsen, glasade räcken på gång- och cykelbron parallellt med tunnelbanan för att inte hindra utsikt från denna mot öster, en förlängning av Götgatan över Söder Mälarstrand så trappan som avslutar Götgatan mynnar på kajen och inte i anslutning söder om trafikleden som nu föreslås. Det framförs också synpunkter på bland annat glashuset, eventuell bebyggelse framför Hilton Hotel, fördelar med lokalisering av bussterminalen i bergum, det positiva med handel på platsen som också har en historisk koppling, värdet av en park, minnesmonument över 1935-års trafiklösning i form av t.ex. väggrelief eller fristående skulptur, problem med skarpa kurvor vid cykelbrons landfäste på Södermalm samt möjligheten att markera Götgatans entré mot Slussen.

Sakägare

AB Lady Patricia

AB Lady Patricia driver idag verksamhet på en båt som ligger inom planområdet vid Stadsgårdskajen i direkt anslutning till Slussen. Man framför att den huvudsakliga synpunkten avseende planförslaget är att den verksamhet som drivs på Patricia idag måste säkerställas för att kunna bedrivas på samma sätt och på samma plats som idag, både under genomförandet samt efter färdigställande av föreslagen ombyggnation. Man motsätter sig planerna på en ponton som ersättning för bussterminalen under byggnadstiden då denna föreslås ligga där Patricia idag ligger. Man menar också att planförslaget inte tagit tillräcklig hänsyn till att Stadsgårdskajen är riksintresse som enligt miljöbalken ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra dess tillkomst eller nyttjande.

Atrium Ljungberg AB

Atrium Ljungberg AB lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Man påpekar att flera förbättringar gjorts sedan plansamrådet, bland annat genom flytten av bussterminalen in i Katarinaberget, men att det också skett försämringar, t.ex. genom att byggrätten framför Atriums fastighet förändrats och på så sätt skapar olägenheter för befintlig byggnad. Man anser att en samlad analys av trafikåtgärder inom regionen ska göras för att kunna ta ställning till de planerade trafikinvesteringar som nu förslås göras vid Slussen. Man lyfter frågan om de kulturhistoriska intressena och menar att de skisser man bilagt sitt yttrande förra året bättre tar om hand alla dessa aspekter inom området. Vidare lyfts frågan om lokalklimat i anslutning till nya byggnader avseende Slussens utsatta läge för vindar och problem med parkering för tillkommande bebyggelse. Man lyfter också flera frågor som anses problematiska avseende befintlig fastighet och byggnad i relation till de förändringar som planförslaget innebär för denna. Slutligen framförs att Atrium motsätter sig planförslaget så som det nu ser ut och menar att planen behöver en fortsatt bearbetning utifrån de synpunkter man lämnar.

Birka Cruises AB

Birka trafikerar Stadsgården med sitt fartyg dagligen och har många ankommande passagerare via bussar som idag använder kajtan väster om fartygsterminalen. Vidare sker varuförsörjningen till fartyget under en kort period då fartyget ligger vid kaj vilket innebär att erforderliga ytor på kajen krävs för att logistiskt kunna ordna detta på ett tillfredsställande sätt. Av denna anledning framförs en mängd synpunkter som ska lösas i anslutning till fartyget och terminalen, bland annat plats för angöring av 10-15 bussar, transporter till och från fartyget, att gående resenärer från Slussen till fartyget ska ges plats under byggtiden, att taxitransporter ges liknande utrymmen som idag samt att eventuella ökade kostnader i och med ombyggnationen täcks av annan part än Birka. Slutligen framförs att man önskar använda landel då fartyget ligger vid kaj och av den anledningen vore det önskvärt om det gick att anordna framdragande av el till terminalen för detta syfte inom Slussenprojektet.

Destination Slussen

Destination Slussen lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. Destination Slussen AB är ett bolag som samägs av Folksam Fastigheter och KF Fastigheter som 2008 fick en markanvisning i exploateringsnämnden för kommersiellt ändamål i de undre planen inom Slussenområdet. Man framför att den exteriöra utformningen av framtida Slussen är förtjänstfull och att planförslaget löser flera komplicerade frågor. Man framför att man tidigare efterlyst en djupare diskussion om innehållet på platsen, och att man nu själva tagit fram ett underlag till detta vilket man önskar ligger till grund för fortsatt arbete, innan utformning av kulturella och kommersiella ytor tar sin början. Man framhåller vidare att ytorna för dessa ändamål bör bli så stora som möjligt för att skapa en stark attraktionskraft kring framtida Slussen. Byggnad C1, C2 och bottenvåning i byggnad E1 bör omfattas av den tidigare gjorda markanvisningen för att på så sätt skapa en sammanhållen helhet samt att dessa byggnader kan fungera som entréer till framtida funktioner inom markanvisningens ram. Man framför också synpunkter avseende entréer till anläggningen, flöden och layouter för invändiga ytor, koppling till kollektivtrafiken, frågeställningar av teknisk art samt att tidplaner måste samordnas för de olika delarna av projekt Slussen. Slutligen påpekar man också att stadens intäkter från de ytor som nu ryms inom planförslaget som kan avses rymma Destination Slussens verksamheter kan bli betydligt mindre än det förslag som var aktuellt tidigare i processen.

Fastighetsbolaget Utkiken AB och Pandox AB

Pandox är innehavare av tomträtt för fastigheten Överkikaren 31 inom vilken Hilton Hotel ligger. Man påpekar att föreslagen trafiklösning begränsar tillgängligheten till hotellet då angöring endast kan ske från västgående körfält på Hornsgatan. Samma sak gäller utfart som begränsas till Hornsgatan från Södermalmstorg i medlöpande sväng västerut. Till yttrandet bifogas förslag till lösning att vända på körriktningen och på så sätt undvika olägenheter som nu föreslagna lösning medför. Vidare anføres att den föreslagna trappan från Södermalmstorg ner till Söder Mälarstrand i Götgatans förlängning inkräktar på hotellets verksamhet samt att uteserveringen vid hotellets östra gavel inte beaktats i planhandlingarna.

Folksam Fastigheter

Folksam Fastigheter lämnar gemensamma synpunkter för detaljplan för Slussen Dnr 2005-08976-54 samt för bussterminal i Katarinaberget Dnr 2011-01580-54. De föreslagna byggnaderna E1 och E2 framför Folksams fastighet kommer att påverka denna på ett negativt sätt då utsikten mot norr begränsas vilket, menar man, kommer att försämra fastighetens värde. Dock ser man sig som en naturlig tagare av dessa fastigheter, både då man är en del av Destination Slussen med markanvisning för kommersiella verksamheter inom området, men också som en kompensation för värdeminskningen i befintlig fastighet. Man förutsätter att varuförsörjning för befintlig fastighet löses samt att tillgänglighet till den samma under byggnadstiden säkerställs. Man är förstående inför planens q-märkning av Katarinahissen men är mycket kritisk till hur bestämmelsen utformats eftersom denna kan komma att begränsa hur renoveringen av hissen kan göras i framtiden.

Ansvarsförhållanden avseende en restaurering av hissen måste i framtiden också klargöras mellan Folksam Fastigheter och staden.

Slussen Tranbodarne 13 AB

Man anser att bebyggelsen på Stadsgården bör utgå då denna radikalt förändrar utsiktsförhållandena för fastigheten Tranbodarne 13 som ligger strax bakom den planerade bebyggelsen. Om detta inte kan tillgodoses önskar man att den planerade bebyggelsen får sedumtak, att de utformas estetiskt tilltalande samt med andra åtgärder minskar olägenheten för fastigheten Tranbodarne 13. Vidare ser man gärna att trappan intill fastigheten som kopplar Katarinavägen med Stadsgården gärna öppnas, att tågtrafiken framför fastigheten (Saltsjöbanan) flyttas och ansluter till den planerade bussterminalen i Katarinaberget, att biltrafiken bör kunna överdäckas samt att en analys görs av hur området i anslutning till fastigheten kan utvecklas till det mer positiva. Slutligen framförs att den glasade bygganden framför Södermalmstorg tas bort eller flyttas samt att stadens intention att bevara Katarinahissen måste framgå tydligare i planhandlingarna.

Stadsholmen

Konstaterar att planförslaget nu anpassats till dagens bebyggelse vilket anses positivt. Stadsholmens byggnader inom närområdet har mycket stora kulturhistoriska värden och man förutsätter att dessa undersöks noga samt att det säkerställs att de inte skadas under genomförande av nya Slussen samt att detta bekostas av annan än Stadsholmen. Man förutsätter också att det under genomförandet är möjligt att nå Stadsholmens fastighet Överkikaren 1 med bil.

Statens Fastighetsverk

Bedömer att planförslaget inte påverkar verkets fastigheter samt förutsätter att statyn av Karl XIV Johan ges en värdig och tekniskt stabil placering.

Enskilda yttranden

Utställning har gett ett stort gensvar från stockholmarna och stadsbyggnadskontoret har tagit emot 648 yttranden från privatpersoner, boende, näringsidkare m.fl. I bilaga 1 till detta utställningsutlåtande redogörs i en matris för vem som lämnat yttrande samt inom vilka sakfrågor denne har lämnat synpunkter. Ett yttrande kan innehålla synpunkter inom flera olika sakfrågor. Av yttrandena fördelar sig synpunkterna inom respektive kategori enligt följande (procentsatsen anger antal yttranden som behandlar respektive sakfråga):

1. Minska/gräv ner bilbron	45%
2. Utsikt	44%
3. Ny bebyggelse	42%
4. Bevara/renovera Slussen	34%
5. Skada på kulturmiljön	31%
6. Tillgänglighet	25%
7. Kostnad	23%

8. Utställningen missvisande	21%
9. Gallerian	20%
10. Framkomlighet gc-broar	20%
11. Park och utemiljö	17%
12. Flytta/ta bort bussterminalen	17%
13. Översvämning	13%
14. Kollektivtrafik	13%
15. Strider mot PBL	11%
16. Protesterar mot planförslaget	9%
17. Buller	8%
18. Samma process	8%
19. Luft	7%
20. Risk	7%
21. Förbättrat förslag	7%
22. Gräv ner t-banan	6%
23. Protesterar mot bussterminalen	5%
24. Andra förslag	4%
25. Positiva	1%
26. Övrigt	1%

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

1. Minska/gräv ner bilbron

Nuvarande trafiklösning fungerar och de vägar som ansluter till Slussen kan i princip flöda fritt. Förslaget visar en sämre trafiklösning med sämre flöden och fler köer i hela innerstaden. Den befintliga trafikföringen på Slussen tar upp nivåskillnaderna mellan stadsdelarna med hjälp av klöverbladet. Det nya förslaget domineras av en 8-filig bilbro som inte respekterar platsens egenart. Trevägs-korsningarna förvandlar delar av Södermalmstorg och Mälartorget till trafikytor istället för mötesplatser vilket borde leda till att istället gräva ner bron. Det ökade trafikflödet kommer innebära buller, avgaser samt vibrationer. Förslaget rimmar illa med gällande översikts-plan – Promenadstaden, vilken har inriktningen att öka tillgängligheten för gående och cyklister. Ta bort all biltrafik i innerstaden för att få en klimatsmart stad. Övrig biltrafik bör ledas via Essingeleden, Norra Länken o.s.v. Bilbron bör därför ersättas med en mindre bro för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

2. Utsikt

Den föreslagna bebyggelsen ihop med de nya broarna och befintlig tunnelbanebro kommer upplevas som en tung mur vilken avskärmar bakomliggande bebyggelse samt skärmar av utsikten och kontakten med vattnet. De stänger inne utblickarna över Saltsjön och Mälaren, det som är Slussens främsta kännetecken.

Vattenspeglar, stadssiluett, luft och ljus är några av de viktigaste tillgångarna i Stockholms skönhet. Vattnet, utsiktspunkter och de öppna ytorna ska skyddas. Utsikter kan bevaras genom att inget utrymme tas i anspråk för överflödigt ny bebyggelse.

3. Ny bebyggelse

Kontorshuset framför KF-huset skymmer utsikten med dess stora byggnadsvolymer framför förkastningsbranten, vilken är Södermalms starkaste stadsbyggnadselement. Kontor behövs inte i detta läge, det finns flera tomma kontor i city och det är endast ett fåtal som får tillgång till utsikten. Glasbyggnader är aldrig genomskinliga som förslaget visar och de stora glasbyggnaderna upplevs omotiverade och avvikande i denna miljö. Bebyggelsen skapar distans och åtskillnad snarare än samband och harmoni. Funktionen bör omprövas till att endast innehålla kulturändamål som förslagsvis bibliotek, teater, kulturhus och museum.

Den nya planen är alldeles för rättlinjig, hård och aggressiv till sitt utseende, det är ingen miljö att trivas i. Bron upplevs som något vass vilken kommer att klyva staden mitt itu, den är för modernistiskt. Nuvarande Slussen har mer mänskliga proportioner och rundare former. De föreslagna nya byggnaderna är fula och saknar allt vad spektakulär arkitektur innebär. Arkitekturen måste modifieras och ses i hela sitt sammanhang. Huset bör utformas så att de inte skapar ännu mer blåst.

4. Bevara/renovera Slussen

Det finns ett kulturhistoriskt värde att bevara Slussen med dess 75 år gamla konstruktion. Slussen är tillsammans med KF-huset och Katarinahissen en levande och fungerande funkismiljö, att varsamt renovera och bevara Slussen är ett billigare alternativ. Den nuvarande trafiklösningen är bättre än förslaget, den utformning som Slussen har bör vara utgångspunkten vid en förnyelse. En nybyggnation skulle innebära en stor miljöbelastning med höga utsläpp av växthusgaser och onödigt resursutnyttjande. En renovering rimmar därför väl med stadens miljömål samt en hållbar utveckling. Förslaget ger en försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken och ringa förbättringar för oskyddade trafikanter. Dessutom skulle alla trafikslag påverkas mindre och under en kortare tid vid en renovering än vid en nybyggnation.

5. Skada på kulturmiljön

Stockholms innerstad är av riksintresse för kulturminnesvärden. Enligt miljöbalken ska värdefulla natur- och kulturmiljöer vårdas och skyddas samt att en långsiktig god hushållning av kulturella resurser tryggas. Kulturvärden inom fysiska miljöer skyddas enligt miljöbalken 3 kap 6§ och betraktas som ett riksintresse för kulturminnesvärden. Det utställda planförslaget strider därmed mot miljöbalken. Vid genomförande av planförslaget kommer platsens särdrag, kulturhistoriska, byggnadstekniska, miljömässiga samt konstnärliga värden omintetgöras. Det råder också risk för skador på omgivande bebyggelse vid sprängningar.

6. Tillgänglighet

Förslaget strider mot Plan- och Bygglagen 8 kap 1§ 3 punkten och Artikel 9 i FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Förslaget tar inte hänsyn till Stockholms stads program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Förslaget uppfyller inte kraven i BBR (Boverkets byggregler) samt ALM (Tillgänglighet på allmänna platser). Utformningen av trappor, rampers lutning, nivåskillnader vid uteserveringar, kontrastmarkeringar, ledningsstråk för blinda, sparsamt med hissar, är några av de synpunkter som framkommit som förslaget ej har tagit hänsyn till.

Planförslaget domineras av trappor och långa ramper utan vilplan. Förslaget innebär också att Katarinahissen inte kommer användas. Sammantaget förhindrar detta många människor att kunna besöka Slussen i framtiden. Förbindelsen mellan bussterminalen i berget och tunnelbanan är oacceptabelt lång med omvägar med trappor och ramper som är för branta. Behovet av handikapparkering har inte heller tillgodosetts i förslaget.

7. Kostnad

Ett bevarandealternativ är billigare än nybyggnad, bl.a. genom att undvika en ny bussterminal i bergrummet. Det nya förslaget innebär stora kostnader för staden under byggtiden samt medför försämringar i trafiken. Genom att renovera och förbättra Slussen kan staden spara 6 miljarder, men det krävs en objektiv utredning av vad en renovering skulle kosta jämfört med det nya förslagets kostnad.

8. Utställningen missvisande

Utställningen redovisar inte hur förslaget kommer se ut i verkligheten, endast de mest fördelaktiga vyerna har valts ut. Illustrationerna är manipulativa och visar förslagen i färg, med svartvita bilder av nuläget, det är förföriskt och vilseledande. Illustrationer har även försetts med solljus från olika håll samtidigt. Texterna är inte sakliga utan liknar reklamtext. Svårtolkade och ofullständiga förslag, t.ex. bilbron visar inga bilder med bilar utan endast med gångtrafikanter och solstudierna är inte korrekta, vilket gör det svårt att jämföra förslaget med nuläget. Formella planhandlingar fanns inte uppsatta, endast digitalt, vilket försvårar att mäta i kartor. Detta strider mot PBL (plan- och bygglagen) enligt utställning av detaljplaner.

9. Gallerian

En alltför stor underjordisk galleria i flera våningar känns inte som ett framtids-tänk och bör tas bort. Den fyller ingen positiv funktion eftersom det redan idag finns tillräckligt med gallerior i City och på Södermalm. Risk finns att andra småbutiker konkurreras ut.

10. Framkomlighet gc-broar

Biltrafiken är i förslaget prioriterad i ytläge, medan gående och cyklister förvisas till smala sektorer utmed motorvägen och i källarplan utan ljus och fria vyer. Gång- och cykelvägar ska vara väl tilltagna och dubbelriktade med gena banor i alla färdriktningar. Framkomligheten för cyklister och gående är sämre än idag, trots att det i planförslaget står att de ska prioriteras. Eftersom Slussen tidvis

kommer att vara öppen innebär förslaget väsentligt försämrade förbindelse mellan stadsdelarna. Säkerheten för cyklister och gående är dåligt studerade. Det är en brist på åtskillnad mellan gångtrafikanter och cyklister, t.ex. cykelpendlare.

11. Park och utemiljö

Katarinaparken är inget bra område för en park då denna kommer att sakna sol större delen av dagen eftersom den ligger i norrläge. Här är det blåsig och sikten kommer att skymmas av de nya byggnaderna mot Stadsgårdskajen. Större delen av året har platsen snö, regn och halt väglag. Detta innebär att utemiljön kommer bli blåsig, ligga i skugga med isiga trappor i norrläge. Vidare kommer det bli otrivsamma miljöer för uteserveringar under den breda bilbron samt vid glashusens norrsida. Scenpontonen i vattnet är ett trevligt inslag, men bör inte vara fast. När uppträdanden inte pågår bör den kunna vara osynlig.

12. Flytta/ta bort bussterminalen

Förslaget om bussterminalen i Katarinaberget är en förutsättning för den nya lösningen av Slussen. Förslaget ska behandlas som en detaljplan, inte två olika, där bussterminalen är en förutsättning för den nya lösningen av Slussen. Överdäckningen av Stadsgårdsleden samt bebyggelse framför KF-husen tvingar in bussterminalen i Katarinaberget och med följden att terminalen blir svårorienterad med osäkra utrymmen. Bussterminalen blir helt onödig om tunnelbanan förlängs till Nacka och därför bör en enklare lösning väljas, exempelvis en flytt av bussterminalen till Henriksdal. Sprängning i Katarinaberget kommer bli väldigt kostnadskrävande och dessutom kommer sprängningen påverka omgivande äldre bebyggelse negativt genom ras, söndervittring samt skador på hus och fasader.

13. Översvämning

Förslaget påverkas av två vattensystem. Havsnivåns höjning som förslaget utgår från är inte realistisk och har inte beaktats tillräckligt i förslaget, samtidigt måste avtappningen från Mälaren tillgodoses. Avtappningsbehovet bör tillgodoses med bredare och djupare avtappningsväg i en annan mindre känslig miljö än vid Slussen och Gamla stan.

14. Kollektivtrafik

Förslaget tar inte tillräcklig fasta på ett ökat kollektivtrafikresande. Kollektivtrafiken måste ges högre prioritet. Förslaget innebär stora försämringar för busstrafiken. Busskörfält över bron är inte genomgående och bussar får trängas med bilar. Vändning av bussar har omöjliggjorts och det saknas alternativa körvägar vid en olycka eller evenemang. Vidare saknas uppställningsplats för flexbussar och urdriftstagna bussar.

Tunnelbana till Nacka är nödvändigt, eftersom gröna linjen är mättad i rusningstrafik. Att då planera för ökad persontrafik vid Slussen kommer inte att fungera. Slussen är för liten och bör i framtiden kunna ta in större fartyg, kunna avlasta Hammarbyslussen samt ha en högre seglingsfri höjd. Höjden bör ej begränsas utifrån andra omgivande broar, som senare kommer ersättas av nya trafiklösningar. Sjötrafiken kommer att öka med en ökande befolkning, ökat tursistflöde samt ökade antal passagerarfartyg genom Stockholm.

15. Strider mot PBL

Förslaget ska behandlas som en detaljplan, inte två olika där bussterminalen är en förutsättning för den nya lösningen av Slussen. Dessutom har för många nya ändringar skett vilket kräver nytt samråd. Planförslaget följer inte riktlinjer för tillgängligheten enligt Plan- och bygglagen (PBL). Vidare strider förslaget mot rivningar och byggnationer, PBL 3 kap 10§ 12§ eftersom Slussen är blåklassad, vilken motsvarar fornminne. Planen strider även mot PBL 2 kap 4§, 3 kap 15§ samt 3kap 18§.

16. Protesterar mot planförslaget

Ett antal yttranden har inkommit som endast framför en protest mot planförslaget utan vidare argument.

17. Buller

De höga ljudnivåerna från trafiken som nu har beräknats för planförslaget utgör ett reellt hot mot förslaget. Såsom planförslaget är utformat kommer inte en god ljudmiljö att uppnås. För att kunna få en acceptabel ljudnivå krävs att trafikflödet över bron minskas samt att den tillåtna hastigheten sänks till 30 km/h.

Bullerskydd kan lösas på andra sätt än att använda nya husbyggnationer, t.ex. begränsning av hastighet, bullerdämpande asfalt, dubbdäcksförbud m.m. Slussens ljudlandskap bör studeras mer ingående för att kunna klara de bullerkrav som ställs på ny bebyggelse.

18. Samma process

Nytt plansamråd krävs p.g.a. att detaljplanerna för Slussen respektive bussterminalen i Katarinaberget är beroende av varandra och inte kan behandlas som två olika ärenden, bussterminalen är en förutsättning för den nya lösningen av Slussen. Yrkar på återremiss för behandling som ett gemensamt planärende.

19. Luft

Förslaget innebär sämre luft p.g.a. mer trafik och i och med det större koldioxidutsläpp. Bussgaragets luftmiljö kommer bli hälsovådlig med enorma mängder avgaser. Vid en eventuell brand i bussterminalen kommer rök och giftiga gaser tränga ut ur berget och påverka omgivande bostäder negativt.

20. Risk

Risk för skred, sättningar och grundläggningsförhållanden bör utredas vidare. Det finns inget angivet om detta i miljökonsekvensbeskrivningen. Geotekniska förutsättningar för föreslagna anläggningar ska redovisas samt vilka risker som finns, t.ex. att konstruktionen inte håller p.g.a. all lera, genom ändrade förhållanden av grundvattennivåer kommer omgivningen påverkas negativt o.s.v. Omgivande äldre bebyggelse är känslig för vibrationer vid en eventuell ombyggnad. Enligt förslaget kan inte räddningsfordon komma fram, detta måste revideras.

21. Förbättrat förslag

Förslaget har förbättrats avsevärt sedan samrådet, men har fortfarande betydande brister. I det tidigare förslaget skärmade byggnaderna av utsikten. Efter samrådet har förslaget reviderats med lägre byggnadshöjder och därmed förbättrad utsikt.

Trots förbättringar av vyer och utsikter anser många att förslaget bör bearbetas vidare.

22. Gräv ner t-banan

I samband med förnyelsen av Slussen borde tunnelbanan grävas ner. Om den grävs ner kan denna säkras mot framtida översvämningar vid höga vattenstånd.

23. Protesterar mot bussterminalen

Ett antal yttranden har inkommit som endast framför en protest mot planförslaget till ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna utan vidare argument. Protesten framförs ihop med protest mot Slussenplanen varför protesten är registrerad även till planförslaget till nya Slussen.

24. Andra förslag

Ett antal förslag till alternativ utformning av framtida Slussen har inkommit. Det som omnämns oftast är Kultur Slussens förslag.

25. Positiva

Ett genomarbetat, arkitektoniskt, estetiskt, orienterbart och trivsamt förslag.

26. Övrigt

Bebyggelse framför Hilton har utgått och kan aktualiseras vid ett senare skede. Det innebär helt nya förutsättningar för detaljplanen för Slussen, vilket motiverar en omstart med nytt program, bearbetat planförslag samt nytt plansamråd. Övriga synpunkter som ej behandlar frågor inom planområdet infaller också under denna rubrik.

Förtryckta protestkort

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot 1 991 förtryckta kort med protester mot planförslaget. Flertalet kort innehåller en text där man motsätter sig det utställda planförslaget för Slussen samt planförslag för bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna som varit på plansamråd parallellt med Slussenplanen. Ett knappt hundratal kort omfattar endast protest mot Slussenplanen. Korten har en text som uppmanar staden att renovera och rusta upp Slussenområdet så som det ser ut idag samt att man inte önskar sig en förändring enligt planförslagen. Varje kort är underskrivet av en privatperson och dessa namn finns redovisade i bilaga 2.

Namnlistor

Utöver de enskilda yttrandena och protestkorten har flera namnlistor lämnats in:

#1

Lista med underskrifter inlämnad under våren 2011, innan utställningen påbörjades. Listan är inlämnad genom Helena Adolphson och omfattar 978 namn. Man motsätter sig att bebygga området enligt Foster-Bergs förslag och anser att vyerna vid Slussen ska bevaras, att man inte önskar en motorledslösning på platsen samt att området inte ska exploateras. Vidare framförs synpunkter om

trafiklösningen utifrån de gående och cyklandes perspektiv, om norrvända kajer som riskerar att bli öde, om kompletterande kollektivtrafik på vattnet samt att begränsa ny bebyggelse till det nödvändiga samt att anpassa denna till omgivningens skala och mått.

#2

Slussenuppropet, namnlista med 107 namn från Café Blomgruppen genom Helena Adolphson, Eva Björklund, Helena Friman, Lena Hartzell, Eie Herlitz, Bengt OH Johansson, Karin Lidmar, Marianne Råberg och Kerstin Wickman. Listan består av flera listor inlämnade vid flera tidpunkter under utställningen. Slussenuppropet för fram att den mäktiga och säregna topografin på platsen skymms av nya byggnader, att utsikten byggs för, att förslaget innebär en stor trafikled vid Gamla stan, att problem uppstår avseende framkomlighet för gående och cyklister med öppningsbara broar, att gång- och cykelbron intill tunnelbanebron blir otrygg och att förslaget innebär försämrade tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Vidare påpekas att den hårt kritiserade gallerian fortfarande är kvar, att planförslaget inte respekterar näset mellan Södermalm och Gamla stan, att det finns problematik med saltvatteninträngning i Mälaren samt att utställningen inte ger en rättvis bild av planförslaget. Slutligen krävs ett nytt plansamråd för hela detaljplanen om Slussen.

#3

Lista med 9 namn inlämnad genom Nina Hjerpe. Det framförs att man önskar se en park på platsen då det saknas gröna oaser som ger livsglädje och trivsel.

#4

Lista med 41 namn inlämnad av Ebba Ankarcrona. Det framförs att stadens tjänstemän vilseleder om Slussens möjligheter; det går att laga och förstärka betongkonstruktionen, det går att anpassa vattenflödet utan att riva klöverbladet och det går att modernisera och varsamt rekonstruera och därigenom bevara omistliga kulturvärden.

#5

Lista med 76 namn inlämnad av Birgitta Rehnmark. Man protesterar kraftigt mot planförslaget och föredrar istället en upprustning av nuvarande anläggning.

#6

Lista med 705 namn inlämnade av föreningen Bevara Slussen genom Karin Schmidt. Man protesterar mot stadens förslag och vill istället behålla och förbättra Slussens storslagna trafik- och turistplats.

3. SYNPKTER INKOMNA UNDER SAMRÅD ELLER UTSTÄLLNING SOM EJ TILLGODOSETTS

Under hela planprocessen har framtidens gestaltning och utformning diskuterats utifrån de aktuella planförslag som presenterats av staden, men också alternativa förslag har förts fram och debatterats. Även ett bevarande av den befintliga

anläggningen har diskuterats. Alla de som framfört synpunkter där man önskar bevara nuvarande Slussen som den är samt renovera den samma har inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Inte heller har de som önskar att alternativa lösningar genomförs fått gehör för sina synpunkter.

Under plansamrådet 2010 diskuterades framför allt utsiktsfrågan och rymden på Slussen idag i relation till då aktuellt planförslag. Inför utställningen 2011 reviderades förslaget och utsiktsfrågan beaktades genom bortagande eller minskade bygggrätter jämfört med 2010 års förslag. Dock har även under utställningen 2011 framförts synpunkter om att utsikten är inskränkt genom de nu föreslagna bygg-rätterna. Justeringar för att ytterligare tillmötesgå dessa synpunkter om utsikt har inte gjorts.

Trafiken är en fråga som engagerat mycket under samråd och utställning. Stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret har genom politiska beslut i kommunfullmäktige haft i uppdrag att ge plats för dagens trafikmängd i framtida Slussen samtidigt som kapaciteten för gående, cyklister och kollektivtrafik ska öka. I och med detta politiska direktiv har trafiklösningen också resulterat i den 8-filiga bro mellan Gamla stan och Södermalm som nu presenterats. Alla de som önskar en annan trafiklösning alternativt en minskad brobredd eller andra frågor som inte ryms inom planförslaget har således inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Mälaren har stora översvåmningsrisker och för att minimera dessa i framtiden behöver avtappningskapaciteten öka markant i framtiden. I och med ombyggnaden av Slussen har Stockholms stad sett en möjlighet att lösa denna ökade avtappning vid Slussen, och detta har varit en förutsättning i planarbetet. Parallellt med planarbetet drivs också ett arbete med en miljödömsökan om ny reglering av Mälaren som stadens står som ansvarig för. Flera yttranden från privatpersoner under planprocessen har gjort gällande att denna ökade avtappning kan ske på annan plats än vid Slussen. Staden har utrett alternativa möjligheter till avtappning, t.ex. vid Södertälje kanal, men funnit att den mest lämpliga platsen för ökad avtappning är vid Slussen. Således kommer synpunkter om att inte ge plats i detaljplanen för nya avtappningskanaler inte att tillgodoses.

Vidare har synpunkter lämnats som gör gällande att den öppna vattenytan som avtappningskanalerna skapar mellan Gamla stan och Södermalm inte är ett stadsbyggnadsgrepp som lämpar sig på platsen av kulturhistoriska skäl. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att Slussen byggts om ungefär vart hundra år de senaste seklerna och vid varje ombyggnadstillfälle har gestaltningen varit funktionsbaserad på ett mycket tydligt sätt. Detta är t.ex. mycket påtagligt i den nuvarande lösningen där trafiken och framkomligheten för denna getts en gestaltande dominans över andra funktioner. I framtidens Slussen kommer vår samtids och framtids funktion i form av avtappning att gestaltas med en tydlig närvaro, dvs. de öppna vattenytorna i avtappningskanalerna. Vidare anser stadsbyggnadskontoret att de öppna vattenytorna skapar en attraktion och vistelsevärden samtidigt som de på ett mycket synligt sätt kan förklara nivåskillnaden mellan Mälaren och den lägre liggande Saltsjön. Synpunkter avseende minskad vattenyta i denna del av området kommer inte att tillgodoses.

Flera båtar ligger fast förtöjda vid kaj inom planområdet och det bedrivs bland annat restaurang- och nattklubsverksamhet på båtarna. De som lämnat synpunkter om att detaljplanen ska ge utrymme för dessa verksamheter att ligga kvar inom området, eller t.o.m. på samma plats som idag, kommer inte att tillgodoses. Stadsbyggnadskontoret anser att kajerna inom Slussenområdet framför allt bör nyttjas för rörlig båttrafik så som reguljärtrafik till och från skärgården, turisttrafik inom Stockholm samt eventuellt framtida kollektivtrafik. Läget vid Slussen med den mycket goda kollektivtrafikförsörjningen som platsen har ger bra möjligheter till byte mellan landburen trafik och båttrafik. Av denna anledning är detaljplanen utformad för att primärt ge plats för och främja dessa syften.

4. SYNPUNKTER INKOMNA EFTER UTSTÄLLNINGSTIDEN

Ett antal synpunkter från privatpersoner har inkommit efter utställningens slut 19 juni 2011. Eftersom utställningen slutade på en söndag har stadsbyggnadskontoret beslutat att betrakta även de synpunkter som inkom måndag 20 juni 2011 som giltiga synpunkter inkomna under utställningstiden. Dock har ytterligare synpunkter efter detta datum inkommit. Även dessa finns med i sammanställningarna men har getts en markering under kolumnen *inkommit för sent* som då redovisar att de inkommit från och med tisdag 21 juni 2011 och senare. Detta gäller både sammanställning i bilaga 1 *Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner, näringsidkare m.fl.*, dat. 2011-09-07 samt bilaga 2 *Sammanställning av inkomna namnunderskrifter på förtryckta vykort*, dat. 2011-09-07. Synpunkter och vykort inkomna till stadsbyggnadskontoret t.o.m. 2011-09-01 finns redovisade i bilagorna.

5. STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Nu genomförd utställningen har resulterat i en mängd synpunkter på planförslaget, precis som förra årets plansamråd visade på stort engagemang från stockholmarna. Nu som då är det framför allt bebyggelsen, öppenheten och trafikfrågorna som genererar flest synpunkter, men även alternativa lösningar, krav på bevarande av befintlig anläggning samt miljöfrågor är angelägna. Precis som efter förra årets plansamråd kan stadsbyggnadskontoret konstatera att alla synpunkter inte kan tillgodoses, i många fall är dessa rent motstående. Vidare kan kontoret också konstatera att Slussenprojektet är komplext med många olika intressen att väga samman för att på bästa sätt skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar framtida utformning.

Redan under plansamrådet konstaterade kontoret att vissa frågor inte kan ges ett slutgiltigt svar under planprocessen, vissa frågor måste lösas allt eftersom genomförandeplaneringen preciseras och fördjupas. Av denna anledning finns en generalitet i detaljplanen utan att den för den skull inte redovisar viktiga ställningstaganden mellan olika intressen.

Stadsbild

Bebyggelse

Efter plansamrådets kritik mot den då föreslagna bebyggelsen har denna justerats och minskats i utbredning och skala. Framför stadsmuseet har en öppen plats i form av en park lämnats som medger fri sikt mot Saltsjön. Här finns också möjlighet till fri vy från Peter Myndes Backe mot Saltsjön och Djurgården. Vidare har bebyggelsen på Södermalmstorg minskats i storlek och består nu av två glasade byggnadskroppar vars höjd inte överstiger takfotshöjden på stadsmuseets norra flygel. Utsikten mot omgivande vattenrum och Gamla stan från Södermalm är god. Däremot kommer ny bebyggelse alltid att påverka stadsbilden och från vissa platser i staden också att skymma tidigare öppna siktlinjer. Dock menar stadsbyggnadskontoret att detta inte innebär något påtagligt allvarligt ingrepp i stadsbilden. De värden som den nya bebyggelsen tillför i form av publika verksamheter och en starkare mål- och mötesplats på Slussen ligger inom den vision som staden vill förverkliga på platsen.

Sockelvåning

Den under plansamrådet kritiserade sockelvåningen på Södermalmssidan har bearbetats och ersatts av trappor, terrasser och planterade sluttningar som ger ett mjukare intryck av Slussen från Gamla stansidan samt möjliggör bättre vattenkontakt från Södermalmssidan.

Marknivåer

Höjderna på de nya gatorna, broarna och publika platserna har diskuterats. Kontoret vill här påpeka att höjder inom framtida Slussen i många fall motsvarar dagens plushöjder på platsen. Ryssgården och Södermalmstorg kommer i princip att ha samma nivåer som idag. Bron mellan Södermalm och Gamla stan har också en ungefärlig höjd motsvarande dagens lösning. Nivån kring Katarinahissens sockel behöver höjas ca 0,5 meter och dagens entrébyggnad ersättas av en ny. Dock ska påpekas att denna nivå kommer att ansluta till den nya nivå som Katarinavägen kommer att ges i denna sträckning mellan Ryssgården och Katarinahissen och på så sätt utgöra en naturlig fortsättning av Ryssgården ner mot kajen via den nya Katarinaparken. Denna del av området har också sänkts kraftigt jämfört med förslaget från plansamrådet. I den östra delen av parken mot föreslagna bebyggelse och vid slänten ned mot kajen har nivån sänkts med 4 meter som en följd av flytten av bussterminalen från kajen till Katarinaberget.

Broar

Stadsmuseets synpunkt att den nya gång- och cykelbron parallellt med tunnelbanebron skulle påverka stadsbilden negativt delar inte kontoret. Bron kommer att fylla en viktig funktion som genkoppling för de stora cykelströmmar mellan norra och södra delarna av staden. Istället ser kontoret den nya bron som en möjlighet att skapa ett arkitektoniskt intressant tillägg inom denna del av planområdet.

Offentliga rum

Allmänt

Planförslaget innebär flera nya publika platser. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande avseende analys av historiska och befintliga karaktärsdrag i det offentliga rummet som infogas i gestaltningsprogrammet. Kontoret anser att gestaltningsprogrammet i den fas projektet nu är i uppfyller grundläggande krav på tydlighet avseende tankar kring det offentliga rummet. Inför projektering och detaljplanering av de olika publika rummen kommer fördjupningar ske inom olika områden, dock kommer ingen utveckling av gestaltningsprogrammet att ske inför antagandet av detaljplanen.

Katarinaparken

Stadsmuseet framför att Katarinaparken inte ska gestaltas som en del av en parkanläggning som läses ihop med stadsmuseet. Så kommer inte att göras, parken ska läsas som en del av det offentliga rummet och inte ges en formell utformning som kan riskera att bli en del av en komposition med museet, något som aldrig varit fallet historiskt och som inte heller varit eftersträvarsvärt i förslaget till framtidens Slussen.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Flera har påpekat att det kommer uppstå en konfliktsituation mellan gående och cyklister och de öppningsbara broarna vid den nya slussrännan. Kontoret tillsammans med övriga projektgruppen har diskuterat denna fråga och ser en möjlighet i att minska denna konflikt genom att begränsa slussningen under de delar av dygnet då gång- och cykeltrafiken är som mest intensiv, dvs. morgon- och eftermiddagstid. Vidare kan olägenheter undvikas genom god information och skyltning om vilken av de två broarna som är farbar och att man då som gående och cyklist från exempelvis Stadsgården kan planera sin överfart över slussrännan på bästa sätt. Denna lösning är också något som flera lyft i sina yttranden och som kontoret ser positivt på.

Utformning av trappan i anslutning till Hilton Hotel studeras vidare i det fortsatta arbetet för att om möjligt tillgodose Pandox synpunkter. Dock finns det problem att upprätthålla platsen för uteservering på Hiltons östra gavel i samma omfattning som idag då denna ligger där gångstråket från Götgatan via ovan nämnda trappan ner till Söder Mälarstrand går.

Cykeltrafiken genom planområdet bedöms öka årligen med 5%, en siffra som ifrågasatts av länsstyrelsen. Ökningen som planeras för innebär att det totalt sett kommer att ske en fördubbling av antalet cyklister förbi Slussen år 2030 jämfört med idag. Kontoret anser inte att det finns någon anledning att ifrågasätta det underlag som trafikkontoret använt sig av och menar att de beräkningar som gjorts och det utrymme cyklisterna får i den framtida lösningen är adekvat.

Det har inkommit förslag till andra sträckningar på cykelbron mellan Södermalm och Gamla stan med önskan om att dessa förslag ska beaktas. Nu vald lösning har studerats noga i samråd med trafikingenjörer och vald lösning har konstaterats

vara den bästa varför ytterligare studier eller förändringar i detta skede inte kommer att göras. Inte heller andra lösningar som föreslagits för cykeltrafiken, exempelvis cykeltunnel mellan Björns trädgård och Slussen, kommer att studeras inom ramen för Slussenprojektet. Dock finns det alltid möjlighet till finjusteringar för lösningar för cykeltrafiken inom området och inom den ram som detaljplanen anger.

Biltrafik och kapacitet

Trafiklösningen och bredden på huvudbron mellan Gamla stan och Södermalm är en av de frågor som engagerat mest under utställningen. Många anser att trafiklösningen är alltför dominant, tar för mycket plats, inte är tillräckligt flexibel samt innebär ett stort ingrepp i Gamla stans kulturmiljö som kommer att leda till ökad trafik på Skeppsbron. Kapaciteten på den nya lösningen kommer att rymma det antal fordon som passerar Slussen idag, dvs. 30 000 fordon per dygn, mellan Gamla stan och Södermalm. Det ska jämföras med kapaciteten för nuvarande lösning som uppgår till omkring 90 000 fordon per dygn, en siffra som uppnåddes i början av 1960-talet. Trafiken har således minskat till en tredjedel idag jämfört med när den var som störst.

Att omprioritera ytorna från att vara en trafikdominerad plats idag till att i framtiden ge plats åt publika rum, mer yta för gående och cyklister samt för ny bebyggelse ser kontoret som en självklar och önskvärd inriktning av stadens utveckling. Dagens 12 körfält på två broar mellan Gamla stan och Södermalm minskar i framtiden till 8 körfält på en bro och på så sätt kan också den överbyggda vattenytan minskas i snittet över Söderström, vilket kontoret anser är positivt.

Vidare rymmer den nya anläggningen mer plats för cyklister och gående som beräknas öka från dagens ca 25 000 passager per dygn i nord-sydlig riktning för respektive trafikslag till över 50 000 per dygn år 2030. Alla dessa gående och cyklister kommer dessutom att kunna röra sig i en miljö som är mer lättillgänglig, enklare att orientera sig i samt i en trafiksäkrare miljö där konfliktpunkter mellan de olika trafikslagen minskar jämfört med dagens lösning.

Trafiklösningen ger också bättre plats för kollektivtrafiken med ett körfält för kollektivtrafik i vardera riktning på huvudbron. Här ryms bussar och även stadsspårvagn om det skulle bli aktuellt i framtiden.

Trafikmängden mellan Gamla stan och Södermalm kommer inte att öka, kapaciteten i den framtida anläggningen ger, som kommenterats ovan, plats för den trafikmängd som idag passerar platsen. Trafiklösningen på Gamla stansidan innebär inte heller att en motorväg, som flera uttryckt det, kommer att anläggas på Skeppsbron fram till Slottet. Efter korsningen med Munkbron kommer Skeppsbron att ha samma konfiguration som idag. Trafikmängden på Munkbron kommer i framtiden att minska med 1 000 fordon per dygn till ca 10 300. Trafikmängden på Skeppsbron kommer att öka ca 10% jämfört med idag till ca 20 800 fordon per dygn.

Angöring och tillgänglighet till befintliga anläggningar

Birka lyfter frågan om tillgänglighet till deras verksamhet på Stadsgårdskajen. Planförslaget innebär att ytan som Birka idag nyttjar för angöring av bussar väster om terminalen tas i anspråk för ny bebyggelse samt en mer publik kaj med plats för båttrafik. Bussangöringen föreslås flyttas till en yta öster om terminalen mellan denna och Fotografiska museet. Från denna plats ska all angöring till terminalen och fartyget ske i framtiden.

Ytterligare berörda sakägare lyfter frågan om tillgänglighet till deras fastigheter under genomförandetiden. Bygget av framtida Slussen kommer att innebära inskränkningar i framkomligheten genom och i anslutning till Slussenområdet. Dock måste tillgänglighet till befintliga fastigheter och verksamheter inom detta område klaras. Detaljerade studier av logistik m.m. under genomförande kommer att göras i det fortsatta arbetet.

Pandox önskar vända på körriktningen för angöring till Hilton Hotel och på så sätt undvika olägenheter som man menar nu föreslagna lösning medför. Körriktningen läggs inte fast i detaljplanen och frågan får studeras vidare tillsammans med stadens trafikingenjörer.

Parkering

Parkeringsituationen har lyfts av en sakägare. Kontoret är medvetet om att det är ont om parkering inom området. Dock är det en av Storstockholms mest välförsedda kollektivtrafikpunkter och ett mål måste vara att så många som möjligt tar sig till Slussen med kollektivtrafik, alternativt till fots eller via cykel. För de som ändå måste nyttja bil kommer Katarinagaraget att rymma visst behov. Vad gäller parkeringsplatser för personer med funktionshinder kommer dessa att kunna anordnas på gata i enlighet med den praxis som tillämpas inom staden. Således kommer detta behov att uppfyllas.

Saltsjöbanan

Nacka kommun önskar korta avståndet mellan Saltsjöbanans station och tunnelbanan. Avståndet mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan är avhängigt kopplingen från kollektivtrafikknutpunktens tillgänglighet ut till kajen och framtida båttrafik. Skulle Saltsjöbanan förlängas närmare tunnelbanan skulle också kopplingen ut till kaj minska i bredd och generositet vilket inte är önskvärt. Således kommer denna justering inte att göras.

Ytterligare en fråga avseende Saltsjöbanan som framförts av bl.a. Saltsjöbadens Naturskyddsförening är att det i framtiden bör finnas plats för tågset om sex vagnar. De utrymmeskrav som finns angivna av SL, som sköter trafikeringen på Saltsjöbanan och som också prognostiserar resandeunderlaget, har inte framfört detta som ett utrymmeskrav för nya Slussen varför det inte heller har planerats för detta. Utrymmet i de undre planen medger inte heller plats för sexvagnarståg varför Saltsjöbadens Naturskyddsförenings synpunkt inte kan tillgodoses.

Nacka- och Värmdöbussarna

Många lyfter frågan om avståndet mellan bussar och tunnelbana i den planerade nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna i Katarinaberget. Terminalen

hanteras i en separat detaljplan och frågorna om Nacka- och Värmdöbussarna kommenteras därför endast kort här. För mer utvecklade svar se samrådsredogörelsen för detaljplan för ny bussterminal, Dnr 2011-01580-54. Eftersom bussterminalen utformas på ett sätt där trafikanter och bussar hålls helt skilda från varandra kommer också gångavstånden att öka jämfört med dagens situation. De ökade gångavstånden ska dock ses i ett sammanhang där den nya terminalen erbjuder en tryggare och trevligare miljö än dagens terminal och där alla trafikantytor är inomhus. Kontoret menar därför att det inte alldeles självklart går att jämföra avstånd i meter mellan de olika funktionerna i dagens respektive framtidens anläggning. Upplevelsevärdet i den nya terminalen kommer att bli betydligt bättre än idag. Dock kommer avståndsfrågan att studeras närmare i det fortsatta planarbetet för bussterminalen i den separata planprocess som den utgör.

Utbyggnad av tunnelbanan

Många framför att det finns ett behov av en utbyggnad av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka. En sådan utbyggnad skulle, menas det, inte bara förbättra kollektivtrafiktillgängligheten till ostsektorn utan också innebära att bussterminalen vid Slussen inte behövs. En förlängning av tunnelbanan skulle vara önskvärd men är idag inte aktuell. Tunnelbana mot Nacka skulle inte heller helt ta bort behovet av bussterminalen vid Slussen. Planeringen av nya Slussen innebär dock inte att en förlängning i framtiden omöjliggörs. Tanken att göra försvarsarbeten för en framtida tunnelbanetunnel förbi Slussen så som YIMBY framför ses idag inte som möjligt. Därmed inte heller deras idé om att gräva ner anslutningen från Stadsgårdsleden till Skeppsbron i en förslagen vägtunneln parallellt med den tänkta förlängningen av tunnelbanan.

Båttrafik

Stockholms hamn framför flera synpunkter avseende hamnverksamhet och båttrafik. För personal som arbetar med slussning kommer utrymmen att anordnas i anslutning till de publika lokaler som planeras under huvudbron. Kajernas utformning i detalj kommer att studeras vidare inför genomförandet i dialog med hamnen för att dessa synpunkter ska kunna beaktas.

SL anser att en flytt av Djurgårdsfärjan längre norrut inte är förenlig med strategin att koppla samman landburen kollektivtrafik med båttrafik och förordar att nuvarande placering bibehålls. Eftersom korsningen Skeppsbron/Munkbron kräver större utrymme än idag blir en konsekvens att Djurgårdsfärjan inte längre ryms på den plats den idag använder. Av denna anledning är färjan flyttad ca 90 meter norrut. Det har från andra håll framförts att det är önskvärt att flytta Djurgårdsfärjan till ett läge på Södermalmssidan, närmare kollektivtrafikknutpunkten. Enligt tidigare önskemål i planprocessen har det från Waxholmsbolagets sida framförts att man önskar ligga kvar vid Skeppsbron då man på så sätt fångar upp de stora flödena av turister i Gamla stan. Kontoret menar dock att Djurgårdsfärjan också skulle kunna ligga vid Stadsgårdskajen, i direkt anslutning till Slussen och kollektivtrafiken. Här finns plats för färjan och kajen kan anpassas till färjans behov. Dock måste detta vara en fråga där alla inblandade parter har möjlighet att ge sin syn på frågan samt konsekvensbedömas ytterligare, något som finns utrymme för i det fortsatta arbetet

SL anser vidare att läget för angöring med reguljär båttrafik på Stadsgården nedanför Katarinahissen inte är optimalt avseende strömmande vatten från avbördningskanalerna samt att trafik till och från kaj kommer i konflikt med båtar in och ut ur slussrännan. Av denna anledning bör läget därför studeras vidare tillsammans med staden. Kontoret ser att läget är bra då det innebär en snabb och nära koppling in till kollektivtrafiken. Strömningshastigheterna är kontrollerade och ska i de flesta fall inte utgöra något problem. Om SL/Waxholmsbolaget önskar annan lokalisering kan detta studeras vidare under processen, men utrymmet på kajen är begränsat och andra befintliga verksamheter så som Birkas verksamhet gör också anspråk på kajytorna.

Birka önskar att det inom Slussenprojektet kan rymmas framdragande av elförsörjning till deras verksamhet som möjliggör att fartyget kan kopplas till landel under den tid då det ligger vid kaj. Denna fråga lyfts i diskussionerna mellan berörda parter. Detaljplanen varken reglerar eller hindrar denna möjlighet.

Planerade infrastruktursatsningar i regionen

Atrium lyfter frågan om att en samlad bedömning bör göras avseende de trafiksatsningar som planeras inom regionen. Dessa planerade infrastrukturinvesteringar har beslutats i den så kallade åtgärdsplaneringen som Trafikverket och länsstyrelsen genomförde 2009. I länsplanen som gäller för perioden 2011-2021 finns en komplett förteckning över de investeringar som planeras, Slussens bussterminal är en av dessa åtgärder. Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen är den så kallade Stockholmsförhandlingen som är djupt förankrad och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan.

Tillgänglighet

Flera yttranden har inkommit avseende tillgängligheten och stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets handikappråd bilade till sitt yttrande en skrivelse från sakkunnig i tillgänglighetsfrågor som helt dömer ut planförslaget. Kontoret vill först påpeka att kontoret tillsammans med trafikkontoret startat en samverkansgrupp mellan förvaltningarna och handikappråden för att ta hand om just tillgänglighetsfrågor och lyfta dessa i ett tidigt skede. Detta samarbete påbörjades under 2010 och har för avsikt att finnas under projekterings- och genomförandeprocessen. De synpunkter som lämnas genom bilagt yttrande är i vissa fall felaktiga. Lutningar på gator, broar och ramper kommer att uppnå lutning 1:20. Att uppnå en flackare lutning, vilket görs gällande att staden måste klara, kommer aldrig att vara möjlig på platsen då dess topografi inte medger detta. Staden har ansträngt sig så långt som möjligt att uppnå en så flack lutning som möjligt.

För att på allra bästa sätt uppnå tillgänglighetskrav kommer det på två platser på Södermalmssidan finnas hissar och rulltrappor som förbinder kajplan med torgplan. Dessa är lokaliserade dels inom C1-byggnaden, i anslutning till den låga västra gångbron över Slusstorget, mellan Gamla stan och Södermalm, dels i anslutning till Katarinahissen. Båda dessa kopplingar kommer vara öppna dygnet runt och anläggningarna kommer att ägas, drivas och underhållas av staden. Vidare kommer kopplingen i anslutning till Katarinahissen också att säkerställa en

allmän koppling mellan tunnelbanans norra entré, Saltsjöbanan och kajen. De två hiss- och rulltrappskopplingarna mellan kaj- och torgplan kommer att markeras som x-områden på plankartan. Vidare skrivs det in i genomförandebeskrivningen att dessa områden ska bildas som officialservitut vilket på ett mycket säkert sätt garanterar allmänhetens tillgänglighet tillsammans med x-områdena på plankartan.

Miljö

Luftkvalitet och miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormen klaras på de flesta platser där gång- och cykeltrafikanter befinner sig. Inom vägområdet tillämpas inte miljö kvalitetsnormen. Överskridanden vid östra tunnelmynningen utanför vägområdet är dels där gång- och cykelbanor passerar över Stadsgårdsleden i kajplan och dels i ett begränsat område där gång- och cykelbanor ryms inom gatan framför kvarteret Tranbodarne ned till Stadsgårdsleden. Vid den östra tunnelmynningen sker överskridanden mellan mynningen och Centralbron. Centralbron ger hög belastning i området. Överskridanden förekommer för gång- och cykelbanor i kajplan längs med och vid passage över Stadsgårdsleden samt i ett begränsat område där cykelbanan leds över tunnelbanebron. Dock menar kontoret att den samlade situationen avseende luftkvaliteten och de oskyddade trafikanternas exponering för föroreningar förbättras i och med planförslaget, bland annat genom att trafikleden Stadsgårdsleden överdäckas och skyddas gående och cyklister på kajen. I planförslaget separeras även gångtrafik och cykeltrafik till viss del från vägtrafiken vilket minskar exponeringen. I kajområdena skapas områden som är relativt obelastade av luftföroreningar, med undantag i områdena nära Stadsgårdsledens tunnelmynningar

Vad gäller luftföroreningar i tunnlar genomför trafikkontoret regelbundna mätningar av dessa i de tunnlar som staden har ansvar för. Den nya tunneln (Stadsgårdsledstunneln) kommer att ingå i trafikkontorets drift- och underhållsansvar och de övergripande kontrollprogram och rutiner som trafikkontoret ansvarar för, inklusive mätning av luftföroreningar.

Buller

Synpunkter har framförts avseende bullersituationen i det offentliga rummet inom planområdet. Till att börja med kan kontoret konstatera att det i flera lägen inom området blir en relativt hög ljudnivå om inga åtgärder vidtas, men att det också i flera fall blir en bättre ljudnivå än i dagsläget. Stadens avsikt är att jobba vidare med frågan tillsammans med projektets bullerkonsulter och landskapsarkitekter som ritat de torg, gator, park och kajområden för att ge dessa en så bra ljudmiljö som möjligt. Det kan t.ex. handla om åtgärder i anslutning till gator för att reducera ljudnivån i intilliggande park eller torg. Detta är dock ett arbete som preciseras först under den kommande projekteringsfasen, inför genomförandet.

Avseende de synpunkter SL fört fram om bullernivåer i kommersiella lokaler kommer denna fråga att finnas med i det fortsatta arbetet. Inom projekteringsfasen kan det bli aktuellt med fördjupade studier i frågan för att klarlägga denna och för att på bästa möjliga sätt beakta SL:s synpunkter.

Översvämningsrisker och klimatanpassning

Att trygga dricksvattnet för 2 miljoner människor i Mälardalen och att skydda infrastruktur, bebyggelse, samhällsviktiga funktioner, värdefulla kulturmiljöer m.m. mot översvämningar är en viktig del av vattenfunktionen i nya Slussen. Översvämningsriskerna i Stockholm och runt Mälaren är idag oacceptabelt stora. Riskerna beror på att det inte går att tappa ut tillräckligt mycket vatten från Mälaren till havet när det rinner mycket vatten till sjön, den så kallade avtappningskapaciteten är för liten. Nya vattenanläggningar i Slussen innebär att Mälarens avtappningskapacitet mer än fördubblas från dagens ca 800 till ca 2000 kubikmeter per sekund. När avtappningskapaciteten byggs ut behöver Mälarens reglering förändras. En ny reglering måste hantera alla tappningsställen och Mälaren samlat.

SMHI bedömer att den planerade kapaciteten och den nya regleringen ger en god säkerhetsnivå mot översvämningar och att de planerade åtgärderna måste genomföras snarast oavsett om klimatet ändras eller inte. För att genomföra åtgärderna krävs också tillstånd enligt miljöbalken, vilket beslutas av Mark- och miljödomstolen i Nacka.

Klimatanpassningen av nya Slussen och den nya bussterminalen utgår från att anläggningen ska ha en teknisk livslängd om ca 100 år samt att anläggningen ska fungera i dagens klimat och med de klimatförändringar som bedöms rimliga inom dess tekniska livslängd. SMHI bedömer att det är rimligt att anta att världshaven som högst stiger en meter från 1990 till 2100. Med landhöjningen inräknat innebär det för Stockholm ett havsvattenstånd som är ca en halvmeter högre än idag. Kring mitten av seklet, år 2050, är SMHI:s bedömning att havsvattenståndet i Stockholm är i paritet med vattenståndet år 1990.

Om havet stiger mer än en halvmeter mot slutet av seklet kommer det att finnas behov av mer storskaliga klimatanpassningsåtgärder för Mälaren såsom t.ex. invallningar, avledning av vatten eller pumpning eller att låta Mälaren på sikt bli en havsvik. Frågan om vilka klimatanpassningsåtgärder som krävs vid en sådan utveckling kan inte lösas inom ramen för Stockholms stads arbete med Slussen eller lokalt i Söderströmsområdet. Länsstyrelserna runt Mälaren ansvarar för den långsiktiga planeringen för klimatanpassning på regional nivå och har initierat arbetet med frågan om storskaliga klimatanpassningsåtgärder för hela Mälardalen. Kontoret bedömer att det finns gott om tid för planering och genomförande av storskaliga åtgärder, även om havet skulle stiga snabbare än vad SMHI idag bedömer vara rimligt.

SMHI:s bedömning av utvecklingen av framtidens havsnivåer grundar sig på ett flertal internationella vetenskapliga sammanställningar, däribland från den holländska Deltakommittén. Norska bedömningar från Direktoratet for samfunns-sikkerhet og beredskap ligger också på ungefär samma nivåer som SMHI:s. Arktiska rådets senaste rapport presenterar bland annat nya resultat för issmältningens påverkan på havets nivå. Siffrorna är något högre än de som kommit från den holländska Deltakommittén och andra internationella källor, men ändrar inte SMHI:s samlade bedömning av hur havsnivåerna beräknas stiga under det närmaste seklet.

Klimatanpassning är en viktig del i Slussenprojektet, men nya Slussen ska också planeras för att fungera i dagens klimat och ta hänsyn till den befintliga stadsmiljön, inte minst den kulturhistoriskt känsliga miljön i Gamla stan. Att anpassa Slussenområdet till nivåer långt över den högsta havsnivåhöjningen SMHI bedömer vara rimlig skulle påverka stadsbilden och kulturmiljön negativt.

SMHI:s analyser och bedömningar ligger till grund för utformningen av nya Slussen vad gäller hanteringen av både av dagens översvämningsrisker och de risker som finns förknippade med framtida klimat. Det materialet som rör Mälaren i de två rapporterna från Länsstyrelsen i Stockholms län "Riskområden för skred, ras, erosion och översvämning i Stockholms län – för dagens och framtidens klimat" samt "Regional klimatsammanställning – Stockholms län" utgör sammanfattningar av material som är framtaget av SMHI inom ramen för Slussenprojektet. Det material som Länsstyrelsen presenterade i januari 2011 innebär därmed inga nya utmaningar och innehåller inte några fakta som inte redan beaktats i planeringen av nya Slussen och bussterminalen i Katarinaberget.

Lokalklimat

En fastighetsägare har framfört behovet av studier av lokalklimatet i anslutning till planerad och befintlig bebyggelse. Någon undersökning avseende lokalklimat kommer inte att göras nu, dock kan det bli aktuellt att studera denna fråga vidare inför planering och gestaltning av det offentliga rummet.

Kulturmiljö

Ramprogram för kulturmiljö

Kulturmiljön är sedan tidigare utpekad av kontoret som en fråga som kan innebära betydande miljöpåverkan. I MKB:n beskrivs frågan och länsstyrelsen delar i sitt yttrande till den utställda detaljplanen stadens bedömning att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Dock finns det frågor inom området som behöver fortsätta beaktas och utredas vidare. Länsstyrelsen menar att ett ramprogram bör upprättas som omfattar dessa frågor. Kontoret har haft en dialog med länsstyrelsen efter utställningen avslutades för att ytterligare diskutera denna fråga. Inom projektet kommer kontrollprogram att upprättas avseende rutiner under genomförandet, i samråd med bland annat stadsmuseet. Detta dokument kommer att finnas med under hela genomförandeprocessen som underlag för entreprenörer. Projektet har också för avsikt att fortsätta jobba fram underlagsmaterial inför genomförandet för att på bästa sätt hantera kulturmiljöfrågorna. Detta kommer också att ske i dialog med länsstyrelsen. Kontoret anser att frågan om kulturmiljön kommer att tas om hand på ett fullgott sätt inför och under genomförandefasen.

Äldre slussanläggningar

Flera remissinstanser ser en möjlighet att infoga delar av de gamla slussanläggningarna, t.ex. stensättningar från Polhemsslussen, i den nya anläggningen. Kontoret ser detta som en fin möjlighet att integrera äldre kulturlager i den framtida anläggningen och anser att denna möjlighet bör utredas vidare i det fortsatta projekteringsarbetet. Det samma gäller också de delar av Gustav Vasas

försvarsanläggning som finns kvar och som i planförslaget ges en möjlighet att integreras i de undre planen av byggnad C2.

Risk och säkerhet

Under projekteringsfasen fram till byggstart kommer riskfrågan att hanteras vidare tillsammans med bland annat brandförsvaret och länsstyrelsen. Inom ramen för detta arbete kommer fastläggande att ske avseende mer detaljerade delar inom riskfrågan. Samråd har skett med länsstyrelsen efter utställningens slut och länsstyrelsen finner det rimligt att förfarandet sker på detta sätt. Någon komplettering av plankartan avseende dessa frågor kommer därför inte att ske.

Alternativa utformningar

Staden har arbetat med Slussen under många år och har presenterat flera olika alternativa lösningar. Den första tävlingen hölls 1991 men ledde inte vidare till planarbete. Den andra tävlingen, som hölls 2004, redovisade åtta olika alternativ och det efterföljande programsamrådet 2007 presenterade två alternativ. Efter detta skede bjöd staden under 2008 in fem arkitekter som presenterade olika förslag på gestaltning av framtidens Slussen. Därefter fattades beslut i maj 2009 i berörda nämnder att ett av dessa fem förslag skulle ligga till grund för fortsatt planering. Under 2010 genomfördes ett plansamråd med det utvecklade förslaget från Foster+Partners och Berg arkitektkontor som valts av nämnderna i maj 2009. Därefter har detta förslag bearbetats ytterligare och ställts ut under maj-juni 2011. Vid samtliga ovan nämnda tillfällen har förslagen funnits tillgängliga för allmänheten både på utställningar och också, i de senare fallen, på stadens hemsida.

Få, om ens något, projekt inom de senaste decenniernas stadsbyggande i Stockholm har genomgått en sådan bred, öppen och utvecklande process som förslaget till framtidens Slussen gjort. Kontoret menar att staden jobbat öppet med frågan om alternativa studier för framtidens utformning av Slussen. Frågan om alternativa studier har också varit uppe för politisk behandling, t.ex. vid nämndernas ställningstagande i maj 2009, då bland annat en nedgrävning av tunnelbanan presenterades. De politiska besluten och direktiven har varit att inte gå vidare med någon av de alternativa studier som tagits fram av privatpersoner eller andra fristående grupper. Till planhandlingarna finns ett fördjupnings-PM som behandlar alternativstudier mer ingående där denna fråga också utvecklas vidare.

Bevarande av befintlig anläggning

Frågan om att bevara och rusta upp nuvarande Slussen, som bland annat de nästan 2 000 personer som skrivit under förtryckta vykort kräver, 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, vilket stadsbyggnadsnämnden fattade beslut om i december 2007 efter programsamrådet.

Planprocess och planutformning

Parallell planprocess för bussterminal

Flera yttranden från privatpersoner och intresseorganisationer har önskat att samråd ska ske parallellt för de båda detaljplanerna för Slussen respektive den nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna som planeras i ett nytt bergtrum i Katarinaberget. Program- respektive plansamråd genomfördes under 2007 och 2010 för Slussen där bussterminalen var en del av planen med en lokalisering på kajen framför KF-huset och Glashuset. Efter plansamrådet 2010 framkom flera synpunkter avseende stadsbild och utsikt som gjorde att förslaget behövde bearbetas. Vidare konstaterades efter plansamrådet att genomförandet av bussterminalen på kajen skulle bli mycket kostsamt och innebära stora tillfälliga åtgärder för bland annat framkomlighet och trafik. Av denna anledning gjordes under vintern 2010/2011 en studie avseende att förlägga bussterminalen i ett nytt bergtrum i Katarinaberget. Idén är inte ny, den lanserades redan i Nyréns förslag som vann Slussentävlingen 2004. Då ansågs lösningen som alltför kostsam i relation till övriga kostnader inom Slussenprojektet. Dock är omfattningen av Slussenprojektet idag större, bland annat i och med ökade utrymmeskrav på bussterminalen. En förläggning av bussterminalen i ett bergtrum i Katarinaberget skapar större frihetsgrader gällande både utformning och genomförande inom hela Slussenprojektet, där bussterminalen ingår som en del. Vinster finns att göra både vad gäller tid och kostnader. Stadsbyggnadsnämnden fattade 2011-03-31 beslut att ge i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete för ny bussterminal i Katarinaberget samt genomföra plansamråd parallellt med utställningen för detaljplanen för Slussen.

Kontoret menar att den planprocess som ligger till grund för var vi idag befinner oss på ett fullgott sätt redogjort för de olika förutsättningarna och bearbetningar av förslaget har gjorts löpande under processen efter varje samråd. Bussterminal som funktionen på platsen måste lösas och två tidigare samråd har behandlat lokaliseringen. Efter det andra samrådet konstaterades att den mest lämpliga lösning var att förlägga denna i ett nytt bergtrum, sidoordnat övriga Slussenprojektet. Kontoret anser att lösningen med två separata detaljplaner redovisar stadens intention med platsen samt vilka konsekvenserna av dessa planer blir. Ombyggnationen av Slussen är angelägen samtidigt som processen fram till idag har varit bred och öppen. Att då genomföra ett tredje samråd för Slussenplanen parallellt med samråd för ny bussterminal anses av kontoret inte som rimligt. Kontoret menar att nu genomförd planprocess för Slussen samt den påbörjade planprocessen för bussterminalen utgör ett bra beslutsunderlag för politiker och på ett fullgott sätt uppfyller de krav som PBL ställer på en öppen, transparent och för allmänheten tydlig planprocess.

Kollektivtrafik

SL önskar att plankartans bestämmelse kompletteras så att även spårtrafik är möjlig på torgytan intill Katarinahissen. Bestämmelsen för denna yta medger redan kollektivtrafik, dock inte i vilken form, varför kontoret anser att denna

önskan redan är uppfylld. SL önskar vidare en bestämmelse på plankartan som reglerar djup- respektive höjdbegränsningar för över- och underbyggnad i anslutning till tunnelbaneområdet T2 på plankartan. Staden och SL har en tät dialog avseende alla de beröringspunkter som finns mellan de två parterna inom projektet. I de delar som projektet berör tunnelbanan har SL funnits med och försett staden med underlag, bland annat SL:s föreskrifter, säkerhetsföreskrifter samt allmänna anvisningar som gäller för arbeten i anslutning till tunnelbaneområden. I dessa dokument regleras bl.a. skyddszoner, avstånd och påverkan på tunnelbanan samt riskområden. Angivna avstånd i handlingarna har följts och kommer fortsätta följas i vidare projektering.

Vidare kommer avtal att upprättas för många olika parametrar mellan de två parterna avseende påverkan under genomförande samt vid drift av anläggningen. Kontoret ser problem med att låsa nivåer kring tunnelbanan i dagsläget. Detta kan verka hindrande för projekteringen men också motverka att andra delar inom projektet uppfyller ställda krav, bl.a. kulturmiljöfrågor där man vill undvika att höja nivån utmed stadsmuseets norra flygel, vilket skulle kunna bli aktuellt om en nivå för lägsta överbyggnad sätts idag och därmed påverkar bjälktjocklek etc. för att klara bärlast på gatan över tunnelbanan. Vidare kan det också uppstå komplikationer om en lägsta överbyggnadsnivå sätts som innebär en höjning av marknivå och därmed gör det svårare att uppfylla tillgänglighetskraven. Av denna anledning menar därför kontoret att frågan avseende nivåer över och under tunnelbanan kan hanteras inom projektering och fortsatt arbete utan att detta regleras på plankartan. Plankartan är dessutom utformad på ett sätt att en separat fastighet ska bildas kring tunnelbaneområdet, en s.k. tredimensionell fastighet, som därmed också kan se till tunnelbanans intresseområde.

Handelsplatsen

Destination Slussen som sedan 2008 har en markanvisning för kommersiell service på platsen, framför allt i den undre planen, önskar att deras ytor blir så stora som möjligt. Jämfört med förra årets förslag har handelsytorna minskat, vilket Destination Slussen påpekar innebär minskade intäkter för staden. Kontoret anser att det finns utrymme för handel på platsen tillsammans med andra publika verksamheter. Utvecklingen som planförslaget genomgått sedan 2010 års förslag innebär att frågor så som kulturmiljö och utsikt har kunnat hanteras och tillgodoses på ett bättre sätt medan handelsytorna minskat. Detaljplanens utformning och användningsgränser anger dock inte hur de undre delarna ska disponeras och därmed inte heller hur stor handelsplatsen de facto kan bli inom ramen som detaljplanen anger.

Att skapa intäkter för staden i samband med ombyggnationen av Slussen är viktigt, det är skattebetalarna i Stockholm som kommer att få stå för merparten av kostnaden och att hushålla med skattemedel är naturligtvis ett viktigt allmänt intresse. Dock är även andra allmänna intressen viktiga, som exempelvis kulturmiljön och utsikten, och när bussterminalen omlokaliseras in i Katarinaberget fanns också möjligheten att sänka torgplanet på Södermalmssidan vilket kontoret ser som mycket eftersträvänt. Detta innebär dock att handelsytorna minskar något jämfört med plansamrådets förslag från 2010. Kontoret anser ändå att det finns utrymme att anordna handel inom de ytor som finns kvar i de undre

planen vid sidan av Stadsgårdsleden och kollektivtrafikutrymmena. Det är viktigt att dessa utrymmen blir av så bra karaktär som möjligt för handeln och att de, där så är möjligt, kan kopplas till kollektivtrafik och andra publika verksamheter för att skapa en integrerad och mångfunktionell helhet. Detta arbete kommer att fortgå tillsammans med berörda parter så som Destination Slussen och SL.

Katarinahissen

Katarinahissen har getts en q-bestämmelse i detaljplanen för att säkra dess framtida roll i nya Slussen, där hissen lyfts fram och får en mycket framträdande plats stadsbildsmässigt. Hur ansvarsfördelningen avseende hissen och dess eventuella upprustning och drift ska se ut i framtiden får fortsatta diskussioner utvisa. Detaljplanen anger inte dessa förhållanden utan fastställer endast att hissens kulturhistoriska värde säkerställs.

Förtydligande om PBL-förfarande

Länsstyrelsen önskar att planhandlingarna förtydligas med vilket förfarande som tillämpas avseende planprocessen med hänsyn till den nya Plan- och bygglag (PBL) som började gälla i maj 2011. Plankartan kommer att kompletteras med ett förtydligande om att planprocessen skett enligt PBL som gällde innan maj 2011, dvs. PBL 1987:10.

Genomförande

En del remissinstanser respektive sakägare lyfter frågan om ersättning vid eventuellt inkomstbortfall i samband med störningar under genomförandet. Även ansvars- och kostnadsfrågan inför genomförandet avseende undersökningar och trygghet av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse lyfts. Dessa frågor regleras inte i detaljplanen utan kommer att hanteras separat mellan berörda parter och staden där så är nödvändigt inför och under genomförandet.

Staden samarbetar med SL i alla de delar där beröringspunkter finns mellan trafikutövaren och staden som genomförare av detaljplanen. Ett avtal angående undersökningsarbeten i anslutning till Slussenprojektet har upprättats mellan parterna i juni 2011. Vidare avtal kommer att behöva upprättas i den fortsatta processen som bland annat reglerar kostnadsansvar. Avseende detaljerade konsekvensbeskrivningar som SL efterlyser för genomförandet kommer dessa att tas fram, dock inte inom ramen för detaljplanearbetet.

Precis som flera instanser påpekat står staden och regionen inför en tid med flera stora infrastrukturprojekt som kommer att avslutas respektive genomföras som får inverkan på trafiksituationen. Av denna anledning är det viktigt att samordning sker i så stor utsträckning som möjligt samt i samråd med berörda parter. Staden har för avsikt att Slussenprojektet ska genomföras i samråd med de som är berörda och genom tydlig och lättillgänglig information. Information inför och under hela genomförandet menar staden är en nyckel till en lyckad process. Arbetet med detta har påbörjats och kontakter kommer att tas med de som i ett initialskede är berörda.

6. REVIDERING EFTER UTSTÄLLNING

Efter utställningen har plankarta, planbeskrivning och genomförandebeskrivning reviderats enligt nedanstående punkter:

- Plankartan har försetts med två s.k. x-områden för att säkra allmänhetens tillgänglighet i form av rulltrappor och hissar mellan kajplan och torgplan på Södermalmssidan. Inom detta ryms också ett säkerställande av allmänhetens tillgänglighet mellan Saltsjöbanan och tunnelbanans norra entré samt vidare ut till kajområdet på Södermalmssidan.
- Plankartan har kompletterats med information om att det är PBL 1987:10 som tillämpats vid framtagandet av detaljplanen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande avseende tillgänglighetsfrågan och x-områdena under trafikkapitlet; tillgänglighet för gående.
- Genomförandebeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av x-områdena samt att dessa ska inrättas med officiälservitut.

De reviderade planhandlingarna kommuniceras till berörda myndigheter. Övriga informeras om revideringarna genom annons i DN och SvD i samband med att kontoret också informerar om ärendets behandling i stadsbyggnadsnämnden 29 september 2011. De reviderade handlingarna finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret samt på stadens hemsida.

Revideringarna innebär ingen förnyad utställning.

Katrin Berkefeldt
planchef

Martin Schröder
planarkitekt