



Handläggare: Martin Schröder  
Tfn 08-508 266 28

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

## Godkännande av förslag till detaljplan för Slussen i stadsdelarna Södermalm och Gamla stan

### Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

Susanne Lindh

Katrin Berkefelt

### SAMMANFATTNING

Slussens framtid har diskuterats under många år. Två tävlingar har genomförts, 1991 och 2004, ett programsamråd under 2007 redovisade två alternativa utformningar och fem arkitektkontor redovisade 2008 hur Slussen skulle kunna gestaltas. Plansamråd genomfördes 2010 och gav ett stort gensvar från stockholmarna. I juni 2010 beslutade stadsbyggnadsnämnden att utställning för förslag till detaljplan för Slussen skulle genomföras.

Planförslaget ställdes ut 3 maj – 19 juni 2011. Under denna period besökte 20 000 personer projektets informationslokal vid Slussen, förmodligen rekord vad gäller antal besökare till en utställning för ett stadsbyggnadsprojekt i Stockholm. Stockholmarna visar, precis som under plansamrådet, att Slussen är en fråga som engagerar och berör. Stadsbyggnadskontoret har tagit emot ca 650 yttranden från privatpersoner samt ytterligare nästan 2 000 förtryckta vykort med protester mot förslaget.

---

**Bilagor:** Plankarta del 1 med bestämmelser  
Plankarta del 2 illustrationsplan  
Planbeskrivning  
Genomförandebeskrivning  
Gestaltningssprogram  
MKB  
Utställningsutlåtande, dat. 2011-09-07  
Samrådsredogörelse, plansamråd dat. 2010-05-27  
Samrådsredogörelse, programsamråd dat. 2007-11-27

Det finns ett stöd för planförslaget hos flertalet remissinstanser. Länsstyrelsen framför synpunkter om bland annat kulturmiljön och riskfrågor och delar stadens bedömning av planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad och Djurgården. Vissa intresseorganisationer och grupper tillsammans med Skönhetsrådet avstyrker helt planförslaget och kräver ett omtag. En del sakägare framför önskan om ersättningar i samband med ombyggnationen. De som skrivit under de förtryckta vykorten kräver att nuvarande Slussen ska bevaras och rustas upp och bland de privatpersoner som skickat in yttranden är frågan om trafiklösningen samt den föreslagna bebyggelsen det som engagerar mest. Utöver dessa synpunkter från privatpersoner har sex olika namnlistor lämnats in med sammanlagt drygt 1 900 underskrifter. Vissa synpunkter har framförts både från remissinstanser och från privatpersoner, bland annat vad gäller utvecklingen från plansamrådet avseende minskad bebyggelsen, sänkta marknivåer och större öppenhet mot omgivningen med bland annat den nya Katarinaparken är positiv.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär stora vinster både funktions-, miljö- och upplevelsemässigt. Den nya anläggningen anpassas till dagens trafiksituation, vilket innebär att de idag överstora trafikytorna kan minskas till förmån för fler allmänna platser i form av torg och en ny park samt plats för ny bebyggelse. Planförslaget rymmer också bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och ökade utrymmen och större kapacitet för den starkt ökande gång- och cykeltrafiken. Vidare ger den nya utformningen möjlighet att vistas i anslutning till vattnet på ett helt annat sätt än idag, vilket torde öka attraktiviteten för Slussen som mötesplats i framtiden. Inom temat mötesplats ryms också flera publika lokaler och verksamheter, specifikt program för detta är dock ännu inte fastlagt och kommer att diskuteras och utredas vidare inför genomförandet.

Framtidens Slussen ger utrymme för en ökad avtappning av Mälaren för att minska översvämningsrisken och därigenom trygga viktig infrastruktur inom Mälardalen samt Mälaren som dricksvattentäkt för 2 miljoner människor. Vidare klimatanpassas nya Slussen för ett högre havsvattenstånd inom anläggningen tekniska livslängd som är ca 100 år-

Det finns frågor att utreda vidare inom ramen för det fortsatta arbetet med Slussen inför och under genomförandet. Dock läggs i och med denna detaljplan ramen fast för hur platsen ska formas i stora drag. Detaljer så som platsernas gestaltning och funktion, omfattning på olika lokaler inom området samt detaljerade trafiklösningar kommer att studeras vidare inom den ram som detaljplanen ger. Det viktiga är dock att konstatera att detaljplanen reglerar olika allmänna intressen t.ex. kulturmiljöfrågor, framkomlighet, tillgänglighet och nya byggnaders volymer samtidigt som generalitet finns inför kommande justeringar fram till färdigställandet eller förändringar som garanterat kommer att ske under de kommande 100 åren som anläggningen planeras och byggs för.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Slussen är uttjänt

Slussen tillkom i sin nuvarande utformning 1935 och var då en modern och funktionell trafiklösning. Idag har Slussens konstruktioner tjänat ut. Trafikkapaciteten är överdimensionerad och anläggningen uppfattas som nedsliten, osäker och svårorienterad. Hela den gamla konstruktionen måste ersättas och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt för att upprätthålla funktionen i väntan på nybyggnad. Slussen så som den idag är utformad är anpassad efter 1935 års behov och förutsättningar. Dessa har delvis förändrats under årens lopp, framför allt har behovet av en stor trafikplats så som den utformades 1935 förändrats. Detta ger möjlighet att skapa en plats där stockholmarnas behov i form av mötesplats ges utrymme. Slussen kan i framtiden bli en plats för möten och rekreation då trafikområden anpassas till dagens behov, vilket innebär att dessa kraftigt minskas jämfört med idag.

### Stora översvämningsrisker i Stockholm och runt Mälaren

Att trygga dricksvattnet för 2 miljoner människor i Mälardalen och att skydda infrastruktur, bebyggelse, samhällsviktiga funktioner, värdefulla kulturmiljöer m.m. mot översvämningsrisker 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 översvämningsrisker och att de planerade åtgärderna måste genomföras snarast oavsett om klimatet ändras eller inte.

### Tidigare ställningstagande och planprocess

#### Tävlingar

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

#### Beslut inför planprocess

Stadsbyggnadsnämnden gav kontoret i uppdrag att inleda planarbetet med framtida Slussen 2005-10-27. Tjänsteutlåtandet var gemensamt för stadsbyggnadsnämnden, Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd, Katarina-Sofia

stadsdelsnämnd, marknämnden samt trafiknämnden. Stadsbyggnadsnämnden tog 2007-05-10 ställning till en lägesredovisning av projektet och gav i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att genomföra programsamråd. Även detta tjänsteutlåtande var gemensamt för stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

### **Programsamråd 2007**

Programsamråd för två olika alternativ genomfördes 2007-07-10 – 2007-10-31. Dels redovisades ett utvecklat förslag av det vinnande förslaget från tävlingen från 2004, kallat Nya Slussen, dels ett förslag som var en nybyggnation av Slussen med nuvarande klöverbladsform som utgångspunkt. Resultatet av programsamrådet var att flertalet remissinstanser förordade förslaget Nya Slussen och stadsbyggnadsnämnden gav 2007-12-14 i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen skulle utgå från Nya Slussen. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under programsamrådet finns redovisade i samrådsredogörelse daterad 2007-11-27.

### **Arkitektuppdrag 2008**

I ovan nämnda beslut i stadsbyggnadsnämnden 2007 beslutades också att staden skulle se vilka gestaltningsmöjligheter Nya Slussen gav utrymme för, dvs. hur kan principlösningar för trafik, kollektivtrafik och ökad avbördning av Mälaren från Nyréns vinnande förslag från 2004 användas som grund men gestaltas på ett annat sätt. Stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret och trafikkontoret handlade då upp fem olika arkitektkontor för detta uppdrag. Uppdraget presenterades i oktober 2008 och 2009-05-14 fattade stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden likalydande beslut att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för det fortsatta arbetet och plansamråd. I detta beslut gav stadsbyggnadsnämnden också i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att genomföra plansamråd med det utvecklade förslaget från Foster-Berg.

### **Plansamråd 2010**

Under perioden 2010-01-25 – 2010-03-29 genomfördes plansamråd som gav ett brett gensvar från stockholmarna. Nästan 10 000 personer besökte utställningen på Peter Myndes Backe vid Slussen under en nioveckorsperiod. Stadsbyggnadskontoret tog emot rekordmånga yttranden, omkring 1 200 st. varav över 1 100 från privatpersoner. Synpunkterna behandlade i huvudsak den förslagna bebyggelsens inverkan på utsikten mot Saltsjön och Gamla stan, vikten av att värna den öppenhet som platsen har idag samt se till de kulturhistoriska värden som finns på platsen. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under plansamrådet finns redovisade i samrådsredogörelse plansamråd daterad 2010-05-27. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2010-06-10 att ge i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att utveckla förslaget från Foster-Berg i enlighet med ett antal punkter för att bemöta och ta hand om de synpunkter som lämnats in under plansamrådet samt därefter genomföra utställning.

## Riksintresse

Slussen är en del av Stockholms innerstad med Djurgården, som av Riksantikvarieämbetet bedömts vara en kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken (3 kap. 6§ MB). Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde. I sin planering är kommunen skyldig att beakta riksintresset och länsstyrelsen ska pröva kommunens detaljplan om det kan befaras att denna innebär att riksintresset inte tillgodoses. På motsvarande sätt ska riksintresset beaktas vid provningar enligt miljöbalken.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården omfattar Stockholm innanför tullarna och Djurgården. Riksantikvarieämbetet har motiverat sin bedömning 1997 med att Stockholm är en storstadsmiljö som präglats av att vara landets politiska och administrativa centrum, de speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna, samt hur Stockholm speglar utvecklingen av stadsplane- och byggnadskonsten genom tiderna samt karaktäristiska verksamheter, dit sjöfartsstaden hör.

I Riksantikvarieämbetets beskrivning redogörs för vilka uttryck för riksintresset som återfinns i dagens stadslandskap. Bland de uttryck som nämns och som direkt berör Slussenområdet kan nämnas 1600-talets starkt expansiva stad med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen, Gamla stans yttre årsring, uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, däribland Slussen, och hamnanläggningar från skilda tider. Härtill kommer även de generella uttryck som redovisas som stockholmska särdrag, anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet och stadssiluetten med den begränsade hushöjden.

## Översiktsplan

### ÖP99

I översiktsplan 1999 (ÖP99) ligger Slussen i gränzonen mellan två olika markanvändningar på plankartan. Delarna på Södermalmssidan är markerade som stenstad medan delarna i Gamla stan är klassade som speciellt bevarandeområde, och planeringsinriktningarna för båda galler. I planeringsinriktningen för stenstaden sägs att den varierade och blandade markanvändningen bibehålles och att den närmare planeringen får utvisa var och på vilket sätt stenstaden kan möta skilda behov samtidigt som dess karaktär och historiska värden bevaras. Stenstaden skall även framöver kunna fylla sin roll i Stockholm som regionens mötesplats, centrum i Mälardalen och Sveriges huvudstad. Planeringsinriktningen för Gamla stan är att den bevaras och förblir en levande stadsdel.

I byggnadsordningen finns förhållningssätt för såväl Gamla stan som stenstaden. För Gamla stan sägs att bebyggelsen bevaras, vidmakthålls och vårdas och att det offentliga rummet utformas efter den historiska miljöns krav. För stenstaden anges att dess grundläggande karaktärsdrag bevaras, att ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor, stadsbildens sammanhållna helhet bibehålls samt att gator, torg och parker rustas och återställs.



#### Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm

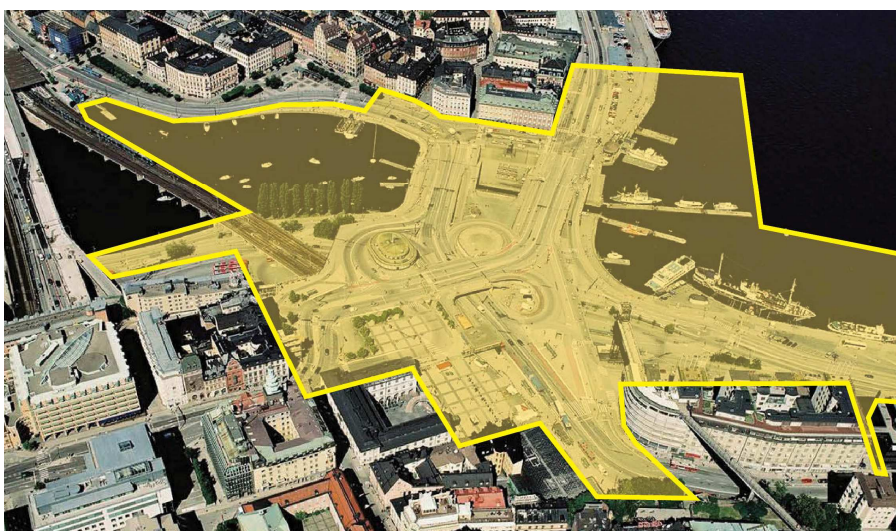
I Stockholms nya översiktsplan, Promenadstaden, som antogs av kommunfullmäktige 15 mars 2010, pekas Slussen ut som en av den centrala stadens noder. I enlighet med en av planens strategier *Fortsätt stärka centrala Stockholm* ska staden hålla en hög beredskap för framtida omvandling i innerstadens centrumpunkter. I beskrivningen av Slussen redovisas att framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken. En vistelseplats med liv dygnet runt ska utvecklas och avbördningskapaciteten för Mälaren ska öka genom Slussens ombyggnad.

#### Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas av detaljplanerna Pl 310 (1925), Pl 1000 (1933), Pl 1422A (1934), Pl 1495 (1934), Pl 1627 (1935), Pl 2596A (1942), Pl 3200A I (1949), Pl 3200B II (1949), Pl 4009A (1954), Pl 4200A (1955), Pl 4500 (1957), Pl 6546 (1970), Pl 7400A (1973), Pl 7954 (1984), Dp 1998-00893 (2003) samt TDp 2001-12188 (2002). År för fastställande/laga kraft inom parentes.

#### Planområde

Planområdet omfattar ca 130 000 kvm. Området avgränsas i norr av de sydligaste kvarteren utmed Munkbron och Skeppsbron. I öster omfattas vattenområdet från Gamla stan till Stadsgårdsleden i höjd med Birkaterminalen. Mot söder avgränsas planområdet av kvarteret Tranbodarne (KF-huset och Glashuset), befintlig tunnelbaneentré vid Ryssgården samt Stadsmuseet. I väster löper planområdesgränsen utmed kvarteret Överkikaren mot Södermalmstorg. Därefter omfattas delar av området vid Stadsgårdsleden mellan tunnelbanebron och Centralbron. Norr om detta område ligger planområdesgränsen utmed tunnelbanebrons östra sida för att sedan igen möta Munkbron.



Planområdets utbredning och läge. Flygbild från söder med Gamla stan i bildens överkant och Södermalm i bildens nedre halva. Planområdet avslutas i öster (utanför bildens högra kant) i höjd med Birka-terminalen.

Bild: Stadsbyggnadskontoret.

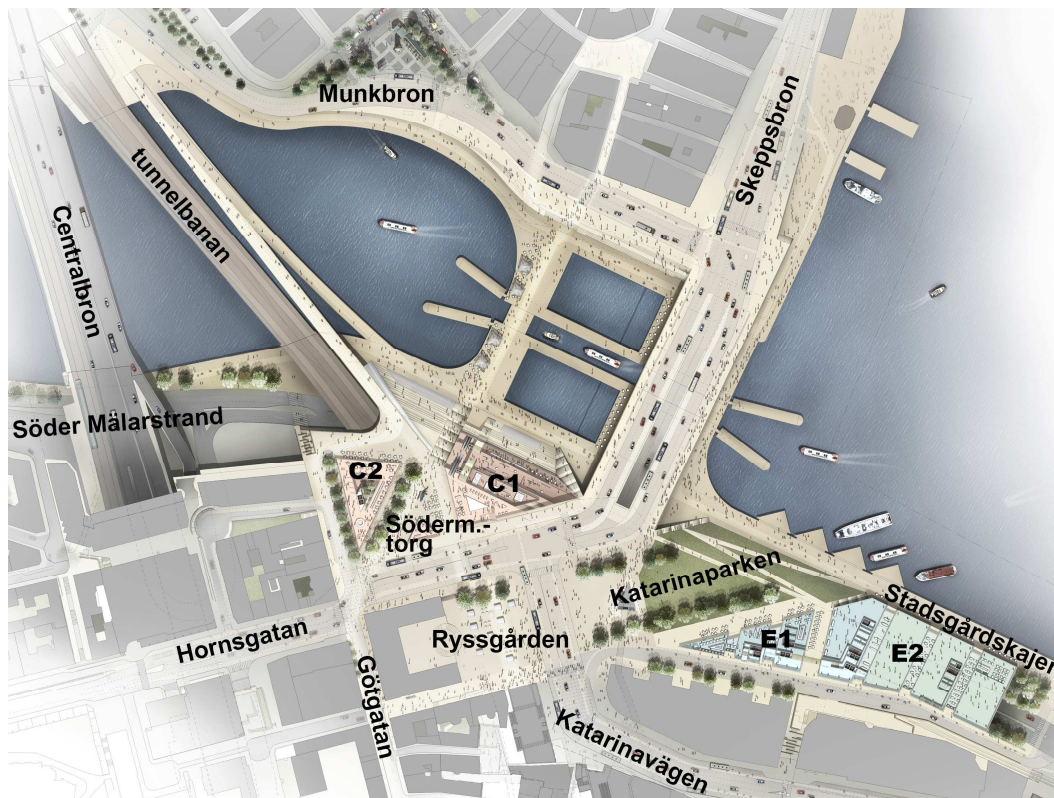
## Planförslag

Nedan i detta kapitel ges en sammanfattning av de tre bärande funktionerna – trafik, vatten och stadsliv – kring vilka nya Slussen formas. I planhandlingarna finns respektive del mer utförligt beskriven liksom gestaltning av publika platser och byggnader. Till detaljplanen finns också ett antal fördjupnings-PM som bland annat behandlar stadsliv, landskapsbild och trafik.

## Trafik

*Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas*

Slussen är idag en anläggning som är dimensionerad för ett betydligt större trafikflöde än dagens, senaste trafikräkningen från 2009 visar på att det idag passerar ca 30 000 fordon per dygn i nord-sydlig riktning jämfört med i början på 1960-talet då siffran var omkring 90 000 fordon per dygn. Framtidens Slussen anpassas till en trafiksituation som rymmer 2009 års nivå. Detta innebär att trafikanläggningen kan rationaliseras och dess ytor minskas till förmån för kollektiv-, gång- och cykeltrafik samt att plats frigörs för nya offentliga platser och nybyggnation. Framtidens Slussen ska innehålla en upplevelserik och trygg miljö samtidigt som den tillgodoser de trafikbehov som finns i form av framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet. I framtiden kan antalet gående och cyklister fördubblas genom Slussen, något som den nya anläggningen tar höjd för med breda gång- och cykelbanor.



Illustrationsplan planförslag.

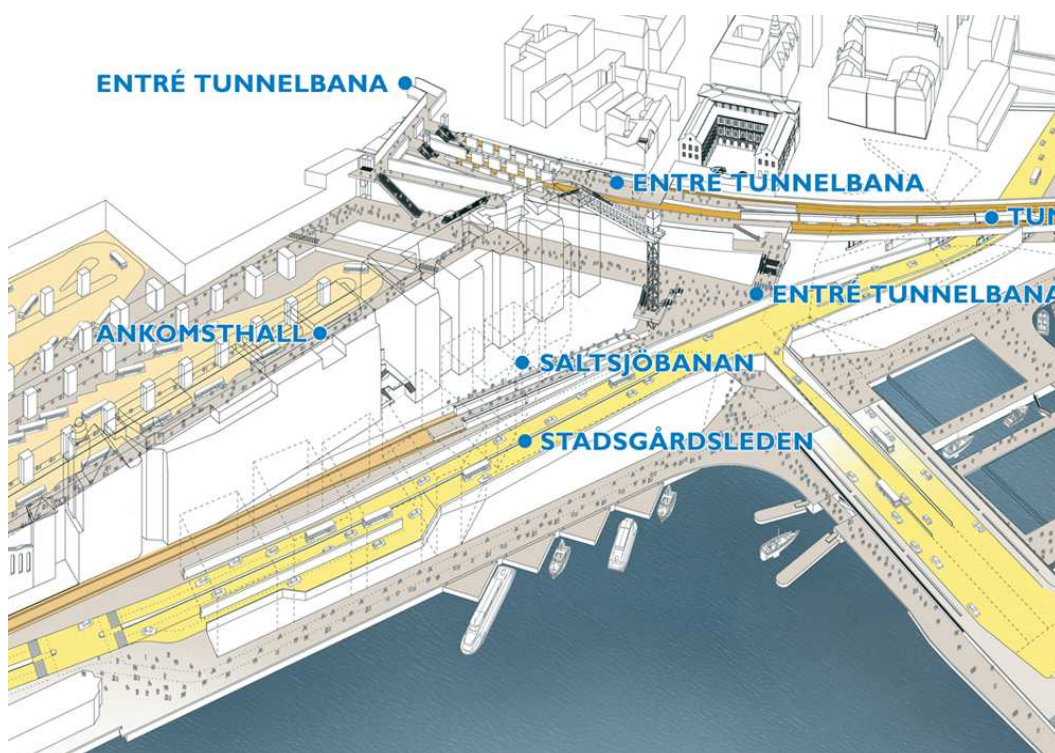
Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Slussen är en av Stockholms mest kollektivtrafikintensiva platser, en nod för både tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan och bussar till Nacka och Värmdö.

Tunnelbanestationen är den näst mest trafikerade och i snittet över Söderström, mellan Slussen och Gamla stan, passerar dagligen nästan 300 000 resenärer med de gröna och röda tunnelbanelinjerna. Idag har terminalen för Nacka- och Värmdöbussarna och Saltsjöbanan stora brister. Miljön upplevs som otrygg och främjar inte ett användande av kollektivtrafiken. I framtiden kommer en ny knutpunkt byggas som på ett tydligt sätt kopplar samman tunnelbana, Nacka- och Värmdöbussarna, stadsbussar samt Saltsjöbanan och eventuell framtida stadsspårvagn, vilket planen ger utrymme för. Miljön blir attraktiv och trygg, den innehåller mervärden i form av integrerad service och är enkel att orientera sig i för resenärerna.

Betydelsen av att tillvarata kollektivtrafiken och främja ett ökat resande kan inte nog understrykas. Till Slussen ska det vara enkelt och självklart att ta sig med kollektivtrafik eller till fots och cykel. Planförslaget ger också utrymme att använda kajerna för reguljärtrafik med båt, t.ex. angöring av framtida kollektivtrafik till sjöss för snabba byten till landburen kollektivtrafik. Det finns också utrymme för angöring av skärgårds- respektive turbåtar.



*Sprängskiss som visar de undre planen av Slussenområdet. Stadsgårdsleden kommer in från öster i bildens vänstra del och passerar under den föreslagna bebyggelse E1 och E2 och den nya Katarinaparken. I höjd med Skeppsbron ansluter leden till denna för att sedan fortsätta västerut under tunnelbanan ut på Söder Mälarstrand i bildens övre högra del. Den föreslagna bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna, som behandlas i ett separat detaljplaneärende, ligger under Katarinavägen och Mosebacke. Infart sker från Stadsgårdsleden och resenärsentré ligger vid Katarinavägen och ansluter till tunnelbanans södra perrongändar. (Då bussterminalen hanteras i ett separat ärende är illustrationen av denna i bilden ovan inte den slutgiltiga lösningen.)*

*Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*



## Vatten

*Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen*

Mälaren är en reglerad sjö och vattenståndet regleras bland annat i Slussen/Söderström. Dagens möjlighet att tappa av Mälaren till Saltsjön är för liten och det finns stora översvämningrisker i Stockholm och runt Mälaren. I ett framtida klimat finns också risk för att vattenständen blir för låga i Mälaren. Det är negativt för dricksvattnet och för sjöfarten. De nya kanalerna i Slussen är anpassade till att minska översvämningriskerna runt Mälaren och skydda dricksvattnet för 2 miljoner människor. Möjligheten att tappa vatten från Mälaren ökar från dagens totalt ca 800 kbm/s till ca 2 000 kbm/s.



*Slussen sett från Gamla stan. Vattenytor öppnas upp, nya byggnader med publikt innehåll och nya torg och park, gator och kajer utgör grunden för en attraktiv mötesplats i det framtida Stockholm. Föreslagen byggnad C1 i bildens mitt.*

*Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*



*I öster avslutas Slussen med den nya Katarinaparken som sträcker sig ned till kajen med angröring för båttrafik. Till vänster syns den föreslagna bebyggelsen, byggnad E1 och E2. Mellan träden syns Katarinahissen och i bildens högra del syns Gamla stan med kyrktorn. Både hissen och kyrktornen kommer även i framtiden utgöra viktiga riktmärken i stadsbygden kring Slussen.*

*Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*

Detaljplanen ger endast planmässiga förutsättningar för de anläggningar som ska byggas i vatten medan tillståndfrågorna för att anlägga och driva vattenverksamheterna behandlas i ett separat ärende, som staden driver parallellt med detaljplaneprocessen.

En av de stora kvaliteterna vid Slussen är självklart närheten till vattnet. Stockholms innerstad är en unik miljö där urbanitet samspelar med skärgårdslandskapet. Människor, flöden och trafik i samspel med vattenrum och stadens historiska lager ger Slussen mycket speciella förutsättningar. Vattenrummet mellan Södermalm och Gamla stan, med slussrännan som central funktion, ges en framträdande plats i den nya strukturen. Vattnet blir nya Slussens hjärta kring vilket befintliga och nya funktioner samlas och offentliga rum relaterar på olika sätt, t.ex. kajerna utmed norra och södra sidan samt terrasser från torgnivån på Södermalmssidan ned mot kajen.

### Stadsliv

*En attraktiv, trygg och levande del av Stockholm*

Slussen har förutsättningar att bli en fantastisk målpunkt och vistelseplats i ett unikt vattenläge på historisk mark. Här finns förutsättningar att skapa en mötesplats som inte finns på annan plats i Stockholm och som också har få motsvarigheter i ett internationellt perspektiv. Slussen ska i framtiden locka till upplevelse och vistelse. Detta främjas i nya Slussen först och främst genom en struktur som skapar nya offentliga rum i olika former och med olika kvaliteter så som folkliv och evenemang, kafé och handel, kajpromenader och parkliv, sitta i solen och titta på utsikten, aktivitet och lugn och ro. Antalet gående vid Slussen beräknas fördubblas i framtiden vilket också skapar en än mer aktiverad plats jämfört med idag. Centralt placerat på Södermalmssidan förslås två nya byggnader som mycket väl lämpar sig för olika typer av offentlig verksamhet. Innehållet är idag inte fastställt, men olika former av kulturella och publika verksamheter samt restauranger och kaféer skulle stärka och komplettera det som redan finns idag, t.ex. Stadsmuseet. Inom framtida Slussen planeras också för en handelsplats i delar av kvarterens bottenvåningar mot gator och torg samt i de undre planen.

### Behovsbedömning

Stockholms stad har bedömt att ombyggnaden av Slussen och dess närmaste omgivning kan innebära betydande miljöpåverkan för kulturmiljö och luft. Till detaljplanen finns en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen som redovisar projektets miljökonsekvenser.

### Samråd

En kortfattad redogörelse för program- respektive plansamråd finns i detta utlåtande under rubriken *Tidigare ställningstagande och planprocess* på sid 4. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under programsamrådet finns i samrådsredogörelse daterad 2007-11-27 samt för plansamrådet i samrådsredogörelse plansamråd daterad 2010-05-27.

## Utställning

Utställning har genomförts 2011-05-03 – 2011-06-19 i Tekniska Nämndhuset. Förslaget har också visats i en informationslokal på Slussen, Peter Myndes Backe 3 dit 20 000 besökare kom under de sju veckor som utställningen pågick. Kända sakägare har informerats genom brev. Omkring 17 000 berörda boende och näringsidkare inom närområdet i Gamla stan och på 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.

Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under utställningen finns redovisade i utställningsutlåtandet daterad 2011-09-07.

## Sammanfattning av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen anser att revideringar gjorda sedan förra årets förslag är bra men att vissa delar av planförslaget fortfarande försvårar möjligheten att förstå platsens ursprungliga topografi och hur denna lagt grunden för områdets historiska funktion. Dock delar man stadens syn på att planförslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset Stockholms innerstad och Djurgården. Länsstyrelsen önskar vissa förtydligande på plankartan avseende tillgänglighet, risker samt planförfarande enligt nya eller gamla PBL.

Flertalet kommunala remissinstanser är positiva och står bakom planförslaget. Dock anser kulturnämnden genom stadsmuseet att föreslagen bebyggelse skulle kunna bearbetas för att bättre bidra positivt till stadsbilden. Museet påpekar också att planförslaget innebär negativ påverkan på befintliga historiska anläggningar på platsen i form av de gamla slussarna samt att rika kulturlager för alltid kommer att tas bort. Miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnar synpunkter avseende luftkvalitet och Stockholms Hamn har flera synpunkter på utformning av kajer för att dessa ska fungera för framtida användning. SL framför synpunkter om önskan om förtydliganden i planhandlingarna i anslutning till deras verksamheter.

Skönhetsrådet är mycket kritiskt till planförslaget och menar att det inte lever upp till de krav som man måste ställa på en framtida utformning av Slussen. Rådets förslag är att tillsätta en kommission för att ta fram ett nytt planförslag. Samma synpunkter, dvs. att planförslaget inte är tillräckligt bra eller rent av dåligt, lämnas av bland annat Gamla Stan Sällskapet, Hyresgästföreningen Södermalm, Hyresgästföreningen Norrmalm, Södermalmsparkens vänner och Samfundet Sankt Erik. Flera andra grupper anser, liksom bland annat Samfundet Sankt Erik, Föreningen Södermalm och Hembygdsföreningen Gamla stan, att tunnelbanan ska grävas ner.

Stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens handikappråd, liksom flera andra grupper som företräder funktionsnedsatta personer, framför att planförslaget inte når upp till de krav som bör ställas på framtida Slussen, samt att förslaget i vissa delar bryter mot gällande lagstiftning.

Flera sakägare framför att man motsätter sig planförslaget då det påverkar verksamhet man bedriver inom området eller fastigheter i anslutning till planområdet negativt. Alternativt förutsätts att man får kompensation för eventuell uppkommen skada.

Från privatpersoner, boende, näringsidkare m.fl. har 648 yttranden inkommit. Många av dessa behandlar den föreslagna bebyggelsen och trafiklösningen vilka man är kritiska till. Det finns fortfarande ett motstånd hos de som lämnat synpunkter mot bebyggelsen som man menar tar bort utsikt. Trafiklösningen anser man är dålig och innebär ökad trafik i Gamla stan samt ges en alltför dominerande roll på platsen. Vidare lyfts bland annat frågor om bevarande av nuvarande Slussen, skada på kulturmiljön, tillgänglighet, gallerian samt att utställningen är missvisande.

Till utställningsutlåtandet finns en bilaga i form av en matris som redogör för vem som lämnat yttrande samt inom vilka sakfrågor denne har lämnat synpunkter. Ett yttrande kan innehålla synpunkter inom flera olika sakfrågor, exempelvis har flera lämnat synpunkter gällande både bron, utsikten och den nya bebyggelsen. Yttrandenas synpunkter fördelas 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%

Alla de 1 991 undertecknade förtryckta vykort som inkommit anser att Slussen bör bevaras och rustas upp och att man därigenom kan spara både miljö och pengar. Nuvarande anläggning fungerar bra, stadens planförslag är däremot undermåligt för alla.

De namnlistor med sammanlagt drygt 1 900 underskrifter som inkommit är till största del mycket kritiska till planförslaget.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

#### **Sammanfattning**

Många stockholmare har engagerat sig i Slussens framtid under hela planprocessen, så även under genomförd utställning. Under förra årets plansamråd var det framför allt frågan om utsikten, rymden och den föreslagna bebyggelsen som genererade flest synpunkter. Under utställningen har flera framfört att den bearbetning som planförslaget genomgått sedan förra året är positiv. De flesta remissinstanserna är positiva till planförslaget, om än med önskan om mindre förändringar och förtydliganden. Många privatpersoner har lämnat yttranden och den fråga som berör mest är fortfarande bebyggelsen samt trafiklösningen, vilken av många anses som alltför dominerande på platsen. Flera intresseorganisationer samt Skönhetsrådet är starkt kritiska till planförslaget och kräver ett omtag. Alla förtryckta vykort som skickats in av privatpersoner gör gällande att man önskar bevara och rusta upp Slussen i dess nuvarande skepnad.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att alla inkomna 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 framförde kontoret att vissa frågor inte kan ges ett slutgiltigt svar på 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.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positiv till planförslaget och föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande. I den fortsatta processen är det också viktigt att stadsbyggnadsnämnden hålls löpande informerad om utvecklingen inom projektet varför kontoret ser det som lämpligt att alla bygglov som rör förnyelsen

av Slussen ska hanteras direkt av nämnden och inte beslutas via delegation av tjänsteman.

Nedan ger kontoret kortfattade kommentarer kring de frågor som engagerat mest under utställningen. En komplett redovisning av kontorets ställningstagande kring de olika frågorna finns i det separata dokumentet utställningsutlåtandet.

### Stadsbild

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 för 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 kontoret 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.

### Trafik

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 allt för 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 tredje del 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 i vardera riktning över 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 fordon. Trafikmängden på Skeppsbron kommer att öka ca 10% jämfört med idag till ca 20 800 fordon per dygn.

### Kollektivtrafik

Många lyfter frågan om avståndet mellan bussar och tunnelbana i den planerade nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna i Katarinaberget. Eftersom bussterminalen hanteras i ett separat detaljplaneärende ges här endast en kort kommentar till denna fråga. Terminalen kommer att utformas på ett sätt där trafikanter och bussar hålls helt skilda från varandra, vilket innebär att gångavstånden kommer att öka jämfört med dagsläget. Dessa ökade gångavstånd ska dock ses i ett sammanhang där den nya terminalen erbjuder en tryggare och trevligare miljö än dagens terminal och där alla trafikanttytor 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.

Många framför att det finns ett behov av 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 inte att en förlängning av blå linjen i framtiden omöjliggörs.

### Båttrafik

Slussen är i översiktsplanen Promenadstaden utpekad som en framtida nod mellan befintlig landburen kollektivtrafik och eventuell framtida vattenburen kollektivtrafik. Samtliga kajområden som berörs av planområdet regleras med möjlighet att nyttjas för reguljär båttrafik. Invid Stadsgårdskajen finns förutsättningar att skapa en mycket bra bytespunkt mellan båttrafik och tunnelbana, stadsbussar, Saltsjöbanan, bussar till Nacka och Värmdö samt till eventuell framtida stadsspårvagn. Hur kajerna utformas och nyttjas på bästa sätt diskuteras i fortsatt projektering och i dialog med trafikutövare.

### Tillgänglighet

Flera yttranden har inkommit avseende tillgängligheten. Kontoret vill uppmärksamma 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 lämnats genom en bilagd skrivelse till handikapprådets yttrande är i vissa fall felaktiga. Lutningar på gator, broar och ramper kommer att uppnå lutning 1:20. Att uppnå en flackare lutning, vilket i skrivelsen görs gällande att staden måste klara, kommer aldrig att vara möjlig på platsen då dess topografi inte gör detta möjligt. 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. Efter utställningen har plankartan kompletterats så att de två hiss- och rulltrappskopplingarna mellan kaj- och torgplan redovisas som x-områden. Vidare har genomförandebeskrivningen kompletterats med att dessa x-områden ska bildas som officialservitut vilket på ett mycket säkert sätt garanterar allmänhetens tillgänglighet tillsammans med x-områdena på plankartan.

### 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. Dock är det av största vikt att dess funktion som koppling mellan torgplan och de övre delarna mot Mosebacke vidmakthålls.

### Miljö

Miljökvalitetsnormen klaras på de flesta platser där gång- och cykeltrafikanter befinner sig. Inom vägområdet tillämpas inte miljökvalitetsnormen. 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 skyddar 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

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.

#### Kulturmiljö

Kulturmiljön är sedan tidigare utpekad av kontoret som en fråga som kan innebära betydande miljöpåverkan. MKB:n beskriver frågan och länsstyrelsen delar i sitt yttrande till den utställda detaljplanen stadens bedömning att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan.

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.

#### Översvämningsrisker och klimatanpassning

Att trygga dricksvattnet för 2 miljoner människor i Mälardalen och att skydda infrastruktur, bebyggelse, samhällsviktiga funktioner, värdefulla kulturmiljöer m.m. mot översvämnningar 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 översvämnningar 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 förknippande 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.

### Handelsplatsen

Destination Slussen som sedan 2008 har en markanvisning för kommersiell service på platsen, framför allt i de 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 eftersträvänsvärt. Detta innebär dock att handelsytorna minskar något jämfört med 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.

### Alternativa utformningar

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 med flera tävlingar, samråd och parallella arkitektuppdrag. 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

Flera yttranden från privatpersoner 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 bergrum i Katarinaberget. 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 funktion på platsen måste lösas och två tidigare samråd för Slussenombyggnaden har behandlat lokaliseringen. Efter det andra samrådet konstaterades att den mest lämpliga lösning var att förlägga denna i ett nytt bergrum, 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 detaljplaneförslaget till 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.

### Genomförande

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 initialske är berörda.



## 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 har kommunicerats till berörda myndigheter. Övriga har informerats om revideringarna genom annons i DN och SvD i samband med att kontoret också informerat om ärendets behandling i stadsbyggnadsnämnden 29 september 2011. De reviderade handlingarna finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret samt på stadens hemsida.

Revideringarna innebär ingen förnyad utställning.

## Tidplan

### Planprocess detaljplan Slussen

Godkännande i SBN	29 september 2011
Antagande i kommunfullmäktige	december 2011
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013
(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)	

### Planprocess detaljplan bussterminal

Ställningstagande i SBN	29 september 2011
Utställning	januari 2012
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	1:a kvartalet 2012
Antagande i kommunfullmäktige	2:a kvartalet 2012
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013
(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är	



antagen av KF under förutsättning att  
detaljplanen inte överklagas.)

### Miljödom

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

### Genomförande

Byggstart	2013
-----------	------

Färdig anläggning att ta i bruk	2020
---------------------------------	------

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

Slutlig inflyttning ny bebyggelse	2022
-----------------------------------	------

(Här avses ny bebyggelse ovan torgplan.)