



STADSBYGGNADS
KONTORET

Innerstadsavdelningen
Ulla-Britt Wickström
Tfn 5082 82 49

TJÄNSTEUTLÅTANDE

2007-11-27

1(14)

Dnr 2005-08976-54

Stadsbyggnadsnämnden

**Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför fortsatt
planarbete för Slussen i stadsdelen Södermalm**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet och beslutar att förslag till bearbetningar ska genomföras i enlighet med kontorets utlåtande.

Ingela Lindh

SAMMANFATTNING

Slussens konstruktioner har tjänat ut och måste rivas. Området är en historisk entré till Stockholm och en förbindelselänk mellan Södermalm och Gamla Stan. Många människor passerar här och rummet är starkt exponerat från alla håll. Den viktigaste frågan i programsamrådet var om Slussen efter rivning ska byggas upp på nytt med ungefär samma utformning som klöverbladslösningen från 30-talet eller om en helt ny utformning och trafiklösning ska väljas.

Nyréns/Tyréns/ELU:s tävlingsvinnande förslag från 2004 kompletterades under 2005 med White/WSP:s rekonstruktionsförslag. Under 2006 gjordes en mängd analyser, simuleringar och bearbetningar för att fördjupa beslutsunderlaget.

-
- Bilagor:
1. Program, huvudhandling/bilagor finns tillgängliga på stadsbyggnadskontorets hemsida. www.stockholm.se/sbk
 2. Remiss- och samrådsredogörelse

Programsamrådet genomfördes under tiden 10 juli- 31 oktober 2007. De viktigaste programfrågor var:

- Vilken inriktning ska väljas för den fortsatta bearbetningen – nybyggnad eller rekonstruktion.
- Hur mycket ny bebyggelse kan tillkomma och vad ska den innehålla? Ska en ny stadsfront skapas på Södermalmssidan? Ska området kompletteras med en ny handelsplats?
- Vatten eller näs? Den faktiska landremsan mellan Gamla Stan och Södermalm är borta sedan lång tid tillbaka men ska den ”återskapas” eller ska mer vattenytor friläggas?
- Vilket alternativ ska väljas för den nya bussterminalen – en- eller tvåplanslösning?

Många har lämnat synpunkter under samrådstiden. Förutom remissinstanser och berörda sakägare har många privatpersoner lämnat sina uppfattningar, både i brev och som korta kommentarer i den brevlåda som fanns i utställningslokalen. Utställningen i Kolingsborg besöktes av ca 4000 personer och ca 140 personer deltog i de två samrådsmöten som kontoret arrangerade på Södra Latin.

Av de frågor som ställdes i programsamrådet är det valet mellan nybyggnad och återuppbyggnad liksom frågan om bebyggelse ovan mark eller inte som engagerat mest. Även innehållet har diskuterats av många.

Det tydligaste ställningstagandet gäller frågan om inriktning – nybyggnad eller rekonstruktion. Här är förordet tydligt för en nybyggnad. Inom alla kategorier av samrådsparter har denna inriktning klar majoritet. Rekonstruktion av klöverbladslösningen har inte lockat majoriteten av vare sig remissinstanser, sakägare eller allmänhet. Rekommendationen av ”Nya Slussen” har ibland villkorats med önskemål om ytterligare bearbetningar av de i programmet redovisade utformningarna. Många önskar sig en nybyggnadslösning men flera är missnöjda med olika delar i de lösningar som redovisats i programhandlingarna.

Frågan om ny bebyggelse ovan mark på Södermalm har inte givits samma entydiga inriktning. Positiva synpunkter har framförts kring möjligheten att skapa en märkesbyggnad med ett intressant innehåll. Skeptiska eller negativa åsikter som framförts är dels önskemål om att bevara den fria utsikten, dels tveksamhet kring utformningen av den bebyggelse som redovisats i programförslagen och även tvekan inför bristen på redovisat attraktivt innehåll i bebyggelsen.

En ny handelsplats vid Slussen har ifrågasatts både utifrån bedömningen att marknaden är mättad, att behovet kan ifrågasättas, och för att man önskar ett annat innehåll med t.ex. en kulturell inriktning.

Utöver de frågor som formulerades i programsamrådet har ett flertal synpunkter lämnats som berör valet av utgångspunkter för stadens programförslag. Ett antal förslag till förändrade utgångspunkter som leder till andra lösningar har skickats in under men också innan programsamrådet.

Många berör de olika trafikslagen som finns vid Slussen eller planeras komma till. Stadens val att ta fram lösningar för biltrafiken som klarar den trafikmängd som finns idag ifrågasätts. Kritik framförs både för att det inte räcker till om inte en östlig förbindelse byggs och för att det permanentar en alltför stor biltrafik i känsliga miljöer. Tunnelbaneutbyggnaden till Nacka lyfts fram som ett

starkt önskemål vilket också påverkar storleken av bussterminalen vid Slussen. Utbyggnad av spårvägar inom området efterlyses. En ny dragning av tunnelbanan mellan Slussen och Gamla Stan i ett djupare läge har också framförts som ett önskemål. Det innebär att dagens bro kan tas bort och att andra utformningar av Slussenområdet möjliggörs.

Efter genomfört programsamråd konstaterar kontoret att rekommendationen av en nybyggnadslösning är tydlig. I den fortsatta bearbetningen bör därför rekonstruktionen av 30-talets klöverbladslösning mm. inte vara aktuell.

En bearbetning av det valda inriktningsförslaget har hela tiden funnits med som en förutsättning för att komma vidare i detaljplanearbetet. Det gäller både att utarbeta ett mer detaljerat program för vad slussenområdet ska innehålla men också att arbeta vidare med gestaltningen av helheten och delarna. När det gäller val av dimensionering för trafiklösningar, bussterminalens storlek etc. konstaterar kontoret att programmets förutsättningar fortsatt gäller och att framtida förändringar innebär att stor flexibilitet i valda lösningar ska eftersträvas.

Kontoret vill därför vidareutveckla grundtankarna i "Nya Slussen". Avsikten är att ta fram en övertygande utformning för helhetslösningen men också att gestalta en bebyggelse ovan mark med ett intressant innehåll. Bebyggelse eller inte, placering, arkitektonisk utformning och innehåll är ställningstaganden som kan göras i ett senare skede och med ett bättre beslutsunderlag än det som finns framme idag.

Hitintills genomförda analyser visar att Slussen har ett utmärkt läge som handelsplats i staden. I det fortsatta arbetet kommer en vald investerare/förvaltare att vidareutveckla analys och utformning av en ny handelsplats. Det kommer att göras i nära samarbete med staden och andra aktörer på platsen. I en professionell utveckling av en ny handelsplats ingår en noggrann analys av potentiella kunders preferenser och omgivningens existerande utbud. Staden avser också att i det kommande arbetet ta fram ett program för det kulturella utbudet vid Slussen. En bra balans mellan handel, kultur och nöjesliv är en övergripande målsättning i det fortsatta arbetet med Slussen.

Kontoret föreslår att ett program utarbetas i samråd med utsedda intressenter, aktörer på platsen och stadens förvaltningar. Programmet innebär en vidareutveckling av "Nya Slussen". På grundval av programmet genomförs parallella uppdrag för att redovisa utformning av helhetslösning och delar. Avsikten är att under hösten 2008 återkomma till stadsbyggnadsnämnden och med ett utvecklat underlag ge bättre möjligheter att ta beslut kring gestaltningen av helheten, eventuell bebyggelse ovan mark etc.

Slussens läge som kommunikationsknutpunkt och den unika historiska och stadsbildsmässiga betydelse som platsen har måste speglas i utformning och utbud.



UTLÅTANDE

Bakgrund

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

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

Under 2006 gjordes en mängd analyser, simuleringar och bearbetningar för att fördjupa beslutsunderlaget för projektet.

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



"Nybyggt bevarande"



"Nya Slussen"

Programförslaget

De presenterade förslagen i programsamrådet innehöll många likheter. Båda huvudinriktningarna visar en likvärdig och tillräcklig kapacitet för dagens trafikmängder och kollektivtrafikens behov. Båda förslagen placerar Stadsgårdsleden i ett läge närmare berget och frigör genom det delar av kajen på södermalmssidan från biltrafik. Båda förslagen innebär också att den lite använda direktkopplingen mellan Hornsgatan/Katarinavägen och kajnivån på Södermalmssidan tas bort för att skapa bättre stadsmiljökvantiteter. Båda har vidare löst bussterminalen på principiellt liknande sätt. Båda alternativen kan också inrymma den alternativa enplanslösningen för bussterminalen med i stort sett likvärdiga konsekvenser. Kapaciteten för bil- och busstrafiken är jämförbar i de båda principlösningarna. Möjligheterna att lösa behovet av ökad kapacitet för Mälarens avbördning är också jämförbar. Vidare påverkas inte tvärbanans pla-

cering eller omstigningarnas kapacitet och förutsättningar av de olika principlösningarna.

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

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

De viktigaste programfrågor var:

- Vilken inriktning ska väljas för den fortsatta bearbetningen – nybyggnad eller rekonstruktion.
- Hur mycket ny bebyggelse kan tillkomma och vad ska den innehålla? Ska en ny stadsfront skapas på södermalmssidan? Ska området kompletteras med en ny handelsplats?
- Vatten eller näs? Den faktiska landremsan mellan Gamla Stan och Södermalm är borta sedan lång tid tillbaka men ska den "återskapas" eller ska mer vattenytor friläggas?
- Vilket alternativ ska väljas för den nya bussterminalen – en- eller tvåplanslösning?

(se vidare: bilaga 1 - Programförslaget)

Miljöfrågor

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

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

Påverkan på vatten vid byggnationen av Slussen är väsentlig både vad gäller den direkta påverkan av byggnadsarbetena men också genom att anläggningen för Mälarens vattenreglering byggs om. Riskanalysen i regeringens klimat- och sårbarhetsutredning visar att det krävs en väsentlig ökning av förmågan att avbörda Mälaren.

Vattenpåverkan är inte en alternativskiljande miljökonsekvens.

Miljöprövningen

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

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

Programsamrådet

Programsamrådet genomfördes under tiden 10 juli - 31 oktober 2007. Två möten hölls, 4 och 10 september, i Södra Latins aula. Totalt ca 140 personer närvarade på de båda mötestillfällena.

Under samrådstiden visades en informationsutställning i Tekniska Nämndhuset. En utställning visades också i en bemannad utställningslokal på Södermalmstorg 2 (Kolingsborg) under tiden 20 augusti-31 oktober. Under denna tid kom det totalt ca 4 000 besökare till lokalen.

Programsamrådet uppmärksammades också med artiklar i dags- och lokalpress liksom i inslag i lokal-TV.

Av det hundratal samrådssvar som kommit till kontoret utgörs ungefär 60 % av synpunkter från privatpersoner.

I den brevlåda som var uppsatt i utställningslokalen på Södermalmstorg under del av tiden lämnades totalt 140 synpunkter in. Av dessa tog 107 ställning angående inriktning och 83 % var för en nybyggnation och övriga 17 % önskade en lösning så lik dagens som möjligt. Av dem som önskade nybyggnad var 74 % för grundförslaget "Nya Slussen", 18 % var för en park, och övriga 8 % var för utvecklingsförslaget. Tre personer önskade renovera Slussen till ursprungligt skick. Två personer önskade en annan utformning av Slussen än de i lokalen skisserade.

I samrådsredogörelsen (*bilaga 2*) finns referat av samtliga svar. Nedan följer en kort återgivning av delar av samrådssynpunkterna.

Länsstyrelsen tar inte ställning till inriktning men kommenterar vissa kvaliteter. Rivning av Slussens trafikanläggning innebär inte en stor förlust av kulturmiljövärden. Rivningen kan kompenseras genom åtgärder som förstärker övriga kulturmiljöaspekter på platsen. Formen för och omfattningen av tillkommande bebyggelse på Södermalms torg och framför KF-huset måste omstuderas. Ett bättre tillvaratagande av utblickarna från Södermalmssidan mot Gamla Stan är viktigt. Detta gäller särskilt från Hornsgatans och Götgatans mynning vid Slussen och Södermalmstorg.

Det nya Slussen bör fortsättningsvis vara flexibel och tåla trafikförändringar över tiden. Det råder osäkerhet om när en Österledsförbindelse kan realiseras, det är därför angeläget att dimensionera för framtida biltrafik utan hänsyn till det trafikprojektet. Bussterminalen ska utformas med en inbyggd flexibilitet för förändrade förutsättningar avseende framtida trafikslag, volymer och utbyggnadsetapper. Slussenterminalen måste planeras för den bästa lösningen i ett långsiktigt perspektiv.

Möjligheten att på Slussen skapa attraktiva platser, stråk och aktiviteter bör tas till vara. En stadslivsanalys av Slussens olika delar borde utvecklas med en kvalitetsvärdering av platser och stråk samt en sammanvägning av funktionella aspekter. Det bör även diskuteras vilka funktioner och vilken grad av offentlighet och allmänna intressen som ska kunna inrymmas i de nya byggnaderna. Denna miljö bör tåla förändringar över tiden utan att förlora de allmänna värdena. Slussen bör omfattas av en "multifunktionalitet" - förmåga att tillåta olika funktioner jämsides med varandra; "robusthet" - förmåga att tåla skiftningar i innehållet med bibehållen "arkitektonisk kvalitet". Ett högt attraktionsvärde skapar i sig också ett stort mervärde för staden och regionen.

Exploateringsnämnden beslutade enligt kontorets förslag. *Exploateringskontoret* anser att nybyggnadsalternativet ger större frihet vad gäller utformningen av trafiklösningen och den eventuella bebyggelsen. Trafikrörelserna blir också mer överskådliga och gång- och cykelvägarna säkrare. En tvåplanslösning av bussterminalen ger en bättre resande- och kajmiljö. Det finns med nybyggnadsalternativet också större möjligheter att skapa ett levande stadsliv med handel och kultur på de nya mötesplatser som skapas. Ett nybyggnadsförslag är också ekonomisk fördelaktigare. En vidare studie bör göras av hur mycket bebyggelse som platsen tål. En ny bebyggelse skulle kunna skapa vindskyddade miljöer i form av platser och torg och tillföra kvaliteter i form av folkliv med aktiviteter och goda rumsbildningar med utblickar. En ökad bebyggelse bidrar starkt till projektets ekonomi. Den externa finansieringen av delar av projektet är kvar att lösa.

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt att i huvudsak godkänna kontorets förslag och att därutöver anföra följande: "Stockholm växer och antalet resenärer till och från staden blir ständigt fler. Trafiklösningen ska därför fortfarande vara en central del i Slussens framtida funktion. Större infrastrukturprojekt såsom Östlig förbindelse eller tunnelbana till Nacka ligger så pass långt fram i tiden att Slussens trafikfunktion fortfarande måste ses som avgörande vid ombyggnaden. Det är av yttersta vikt att infrastrukturens satsningen vid Slussen ses på lång sikt och klarar trafikkapaciteten även när Stockholm växer. Platser som Slussplan och angöringar till bland annat Stadsgårdsleden, Hornsgatan, KatariNAVÄGEN och Söder Mälarstrand bör definieras som funktionella trafikplatser och konstrueras och dimensioneras därefter och för framtida behov". *Trafikkontoret* anser att nybyggnadsförslaget ger en god trafiklösning med bra orienterbarhet och säkerhet med tillräcklig kapacitet för alla trafikantkategorier, samt en attraktiv stadsmiljö med goda utblickar och höga vistelsevärden. Trafikytorna ska vara tillräckliga, och inte överdimensionerade. Nybyggnadsförslaget har goda förutsättningar för att utvecklas till en attraktiv handelsplats och mötesplats för kultur och rekreation och är också fördelaktigare ekonomiskt. En bussterminal i två plan skapar en levande kaj och trevligare vistelseytor för busstrafikanterna. På Södermalmstorg förordar kontoret en bebyggelse i måttfull skala. Bebyggelsen bör ge en tydlig rumskänsla utan att förhindra ut-

blickarna över Mälaren, Saltsjön och Gamla Stan. På kajplanet bör de ytor som skapas i första hand nyttjas för vistelse och evenemang samtidigt som det går att utveckla parkmarken vid Sjöbergsplan.

Kulturnämnden beslöt att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande utan eget ställningstagande och därutöver anförde: "Precis som förvaltningen konstaterar i sitt tjänsteutlåtande, kommer den gamla Slussen att rivas, för att sedan byggas upp, antingen i ett helt nytt utförande, eller som ett bevarande i enlighet med den gamla Slussen. Den befintliga Slussen-konstruktionen kommer dock inte att finnas kvar.

- Den nybyggda Slussen ska klara av att fungera som en trafiklösning för alla transportslag nu och i framtiden.
- Den nya Slussen ska utformas för att klara den nödvändiga avbördningen av Mälaren i framtiden.
- Den nya Slussen ska också utvecklas till att bli en trevlig och trygg miljö att vistas i.
- Den nya Slussen ska knyta ihop, och vara länken mellan, Södermalm och Gamla Stan. Den ska inte utgöra en barriär:
- Den nya Slussen ska även återknyta till platsens kulturhistoriska värden från skilda epoker. Saltsjön och Mälarens möte var en gång grunden för Stockholms uppkomst och detta måste tas i åtanke i det fortsatta arbetet."

Kulturförvaltningen: Nybyggt bevarande tar på ett bättre sätt hänsyn till den befintliga anläggningens mycket stora kulturhistoriska värden. Vid fortsatt projektering ska eftersträvas grundläggningsmetoder som är skonsamma för kulturlagens bevarande. Möjligheten bör utredas att i den nya Slussen anordna lokaler för ett urbant centrum. Här skulle stadens förvaltningar med flera samverka och använda lokalerna tillsammans med stadsmuseet. Här skulle nutid möta dåtid i utställningar, konferenser, föreläsningar och programverksamhet. För stockholmare och turister skulle centrumet kunna bli ett självklart besöksmål i staden.

Nacka kommun anser att trafikfunktionen är viktigast för Slussen. Tillgängligheten för bussar, byte för kollektivtrafikanter och framkomlighet för Nacka/Värmdös trafik är mycket viktig. Innan Österleden är öppnad för trafik är Stadsgården och Slussen enda förbindelsen över Saltsjö-Mälarsnittet. Ostsektorns befolkningsökning är en av de största i landet och det är märkligt att de nya förslagen bygger på trafikmängderna år 2001. Bussterminalen måste hålla för tillväxt tills dess en tunnelbana till Nacka står färdig. Genomförandet av nya Slussen måste samordnas med övriga projekt som helt eller delvis genomförs samtidigt, t ex Danvikslösen, ombyggnad av Saltsjöbanan/tvärbanan och förhoppningsvis både tunnelbana och Östlig förbindelse.

Rådet till skydd för Stockholm skönhet konstaterar att planeringen av det nya Slussen inte bara ska lösa rena funktionsbehov utan också tillföra en av Stockholms mest betydelsefulla platser miljövärden som tar tillvara platsens unika förutsättningar och förstärker dess särart. Topografin med den dramatiska förkastningsbranten och näset mellan Södermalm och Gamla Stan utgör grunden liksom rörelsemönstren som uppstår i skärningarna mellan de öst-västliga och nord-sydliga förbindelserna. Platsen bör byggas som en struktur i flera skikt i olika nivåer bestående av skivor och flak. Den nya Slussen bör inte trafiksepareras, utan möjliggöra mängder av rörelsemönster framförallt för fotgängare. De nivåskillnader som dagens trafikapparat erbjuder är en oöverträffad trafiklösning för såväl fotgängare som bilister. Platsen bör få en utformning som tar

fasta på axialiteten i såväl den nuvarande som tidigare anläggningar på platsen, vilket innebär en lösning med två jämbördiga broar. Tvåbrolösningen torde också ge bättre strukturella förutsättningar och större handlingsfrihet för eventuellt tillkommande bebyggelse. Sammanlänkningen med Gamla Stan är viktig. Frågan om eventuellt tillkommande bebyggelse måste hanteras med försiktighet och omsorg. Utblickar och fria vyer bör prioriteras framför nya hus. Stadsmuseets nuvarande byggnad och KF-husen måste alltså ha framträdande roller. Rådet anser att det måste vara plansamrådets uppgift att ta fram en tydligare struktur och gestaltning för de byggnader som föreslås till torgytorna. En utgångspunkt måste vara att tillkommande bebyggelse kan fungera i samspel med omgivningen. Intressant för utformningen av bussterminalen är den långsiktiga användningen - dras tunnelbanan österut så kommer omstigningen att ske i Nacka vilket kommer att minska behovet av bussar vid Slussen. Byggnaden bör redan nu utformas så flexibelt att den i en framtid kan användas till annat. En eventuell nedgrävning av tunnelbanan måste utredas på allvar innan den fortsatta inriktningen för Slussens framtida utformning läggs fast.

Södermalms stadsdelsnämnd bifaller i huvudsak förvaltningens förslag till beslut och anför därutöver: "Slussen kan utvecklas till både en trafikplats och en mötesplats. En mötesplats för olika upplevelser, kulturella, lekamliga, idrottsliga - turism etc., i en inspirerande arkitektur. Terrasseringen ner mot den öppna vattenytan kan nyttjas som utomhusscenen på sommaren och inomhusscenen på vintern. Döda ytor måste minimeras för att skapa trygghet. Detta kräver en levande miljö med omfattande kvällsaktiviteter. Bussterminalen bör byggas i två plan med utsikt över Strömmen och Skeppsholmen. Rondell vid Ränthustrappan bör ånyo övervägas för att förbättra för trafik från Hornsgatan till Stadsgården, annars måste 1 500 bilar i stället ta Folkungagatan vilket inte är acceptabelt". *Förvaltningen* anser att en inriktning mot "Nya Slussen" bör väljas då denna bättre överensstämmer med dagens krav på funktionalitet. Slussen bör bevara karaktären som handels- och kommunikationsknutpunkt och att ytor för vistelse och aktivitet utvecklas. Det fortsatta planarbetet måste noga belysa trygghets- och tillgänglighetsfrågorna.

Regionplane- och trafiknämnden beslutade enligt kontorets förslag. *Regionplane- och trafikkontoret* anser att det är viktigt att tänka på balansen mellan tillkommande kommersiella lokaler och Slussens fortsatta funktion som kollektivtrafikknutpunkt. Nybyggnadsalternativet ger större handlingsfrihet inför framtida förändringar och har de största fördelarna ur stadsmiljösynpunkt. Det innebär också en tyngdpunktsförskjutning från trafikplats till vistelseplats.

Storstockholms Lokaltrafik AB förespråkar inte den ena inriktningen framför den andra, men konstaterar att nybyggnadsförslaget har en lägre investeringskostnad. Förslagen bygger på att Saltsjöbanan flyttas men beslut om detta finns i dagsläget inte. Bussterminal i ett plan ger kortare gångavstånd mellan buss och tunnelbana och är enklare och billigare att bygga och driva. Busstrafiken under byggtiden måste lösas på ett sådant sätt att det inte upplevs som en försämring för resenärerna. Merkostnader förutsätter man bekostas inom ramen för projektet och tunnelbanans trafik förutsätter man bedrivs utan hinder under hela byggtiden. Projektet kommer att pågå samtidigt med Citybanans genomförande vilket påverkar tunnelbanan och medför ökad efterfrågan på busstrafik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Programrådet har gett ett tydligt svar på frågan om inriktning för det fortsatta planarbetet.

Inriktningsförslaget "Nya Slussen" har förordats av en klar majoritet av samråds- och remissinstanser. Rekonstruktion av klöverbladslösningen har inte lockat majoriteten av vare sig remissinstanser, sakägare eller allmänhet. Rekommendationen av "Nya Slussen" har ibland villkorats med önskemål om ytterligare bearbetningar av de i programmet redovisade utformningarna. Många önskar sig en nybyggnadslösning men flera är missnöjda med olika delar i de lösningar som redovisats.

Staden var i programutskicket tydlig med att de olika förslagen som representerade inriktningen "Nya Slussen" inte skulle betraktas som färdigbearbetade förslag. Det gällde både innehållet och gestaltningen. Flera samrådssvar har också påpekat behovet av ytterligare studier och omarbetningar innan det definitiva planförslaget kan tas fram.

Frågan om ny bebyggelse ovan mark på Södermalm har inte getts samma entydiga inriktning. Positiva synpunkter har framförts kring möjligheten att skapa en märkesbyggnad med ett intressant innehåll. Skeptiska eller negativa åsikter som framförts är dels önskemål om att bevara den fria utsikten, dels tveksamhet kring utformningen av den bebyggelse som redovisats i programförslagen och även tvekan inför bristen på redovisat attraktivt innehåll i bebyggelsen.

Inriktningsförslaget "Nya Slussen" frilägger relativt stora sammanhängande markytor på Södermalm. I programmet redovisades tre skilda förhållningssätt till bebyggelse. I grundförslaget visades möjliga placeringar av bebyggelse på Södermalmstorg och ovanpå bussterminalen/Stadsgårdsleden. I det förslag som visade en park fanns ingen bebyggelse vid Södermalmstorg och utvecklingsförslaget innehöll begränsad bebyggelse ovan mark.

Ytterligare bebyggelse på Södermalm innebär att fler målpunkter i staden skapas och att länken mellan stadsdelarna blir bättre. Näset och själva slussen dramatiseras och ett nytt utsiktsstråk skapas i kanten av den nya stadsfronten. Nya platser för rekreation, vila och utsikt åstadkoms också till följd av att trafikens ytor begränsas jämfört med idag. Under stora delar av året är stora öppna ytor inte attraktiva att vistas på och passera.

De kulturhistoriska värdena på platsen är stora. Läsbarheten av detta och bevarandet av betydelsefulla siktlinjer är mycket viktiga förutsättningar i utformning av ny bebyggelse på Södermalm. En ny bebyggelse i detta viktiga och stadsbildsmässigt utsatta läge måste formas med stor omsorg vad gäller skala, karaktär och anpassning till platsen. Kontoret föreslår därför att det belyses mer konkret än hitintills i det fortsatta arbetet och att beslut om bebyggelse eller inte avvaktar en sådan redovisning.

En ny handelsplats vid Slussen har ifrågasatts både med bedömningen att "marknaden är mättad", att behovet kan ifrågasättas, och för att man önskar ett annat innehåll med t.ex. mer kulturell inriktning.

Hitintills genomförda analyser visar att Slussen har ett utmärkt läge som handelsplats i staden. Både för lokal handel och som destinationsplats. I det fortsatta arbetet kommer en vald investerare/förvaltare av en ny handelsplats att vidareutveckla analys och utformning i nära samarbete med staden och andra aktörer på platsen. I en professionell utveckling av en ny handelsplats ingår en noggrann analys av potentiella kunders preferenser och omgivningens existerande

rande utbud. Slussens unika placering i stadens kulturhistoriska centrum, vid vattnet och med tillkommande rekreativa värden öppnar för kombinationer av handel, nöjen, turism och kulturutbud. Ambitionen är att ge platsen aktivitet över många av dygnets timmar och för så många intressen och åldrar som möjligt.

I den analys av kulturmiljön som togs fram till programsamrådet konstaterades att uppfattningen av näset mellan Gamla Stan och Södermalm är av stort värde för förståelsen av platsen och dess historia. "Nya Slussen" har i bearbetningarna efter tävlingen fått en utformning som inte lika tydligt ökar vattenspegeln mellan Södermalm och Gamla Stan. Programsamrådet har inte utvisat något annat ställningstagande och kontoret avser därför att i den fortsatta bearbetningen fokusera mer på näs än vatten.

Bussterminalen redovisades i programsamrådet med två lösningar. Enplanslösningen innebär en större flexibilitet. Det är lättare att använda delar av terminalen om t.ex. en tunnelbana till Nacka byggs och busstrafiken därför minskar. Tvåplanslösningar innehöll större möjlighet att anordna en trevlig kajmiljö med vänthall och servicefunktioner i direkt anslutning till kajpromenaden. Tvåplanslösningen är inte på samma sätt möjlig att minska och därför mindre flexibel. Staden avser att tillsammans med SL utreda möjligheten till bearbetning av enplanslösningen för att om möjligt åstadkomma en lösning som innehåller fördelarna från båda förslagen. Beslut om en- eller tvåplanslösning för bussterminalen föreslås därför avvakta denna utredning.

Utöver de frågor som formulerades i programsamrådet har ett flertal synpunkter lämnats som berör valet av utgångspunkter för stadens programförslag. Ett antal förslag till förändrade utgångspunkter som leder till andra lösningar har skickats in under men också innan programsamrådet.

Programsamrådet för Slussen hanterar en mängd mycket komplexa frågor. Framkomligheten för biltrafiken, kollektivtrafikens kapacitet och utbyggnadsmöjligheter, kulturhistoriska hänsynstaganden och möjligheten att skapa en ny spännande stadsfront, önskemål om mer och komplexare innehåll, ökad avbördning av Mälaren, etc.

Tillståndet på konstruktionerna vid Slussen innebär att en lösning för nybyggnad måste tas fram skyndsamt. Under det närmaste året kommer utformningen av det nya Slussen att ta form. Området måste därför planeras och troligtvis också byggas med en hel del osäkerheter kring framtida utveckling. Lösningarna måste vara flexibla och tillåta de förändringar som kan förutses.

Valet att betrakta dagens trafikmängder som en utgångspunkt för den planerade nya lösningen kommer sig av insikten att begränsningar i framkomligheten vid Slussen styrs av kapacitetsgränser på andra platser i staden. Vill man öka möjligheterna att släppa genom trafik vid Slussen måste ett antal andra platser med begränsad framkomlighet byggas om. Detta har inte bedömts önskvärt eller möjligt.

En annan möjlighet att öka kapaciteten för biltrafiken är att bygga en östlig förbindelse. Det skulle också kunna innebära möjligheter att minska trafiken vid Slussen och Gamla Stan. Något beslut om detta finns inte idag och en eventuellt framtida planering och utbyggnad bedöms inte vara genomförd inom det

tidsperspektiv som krävs för att påverka lösningarna vid Slussen. Dagens trafikflöden kommer därför att vara det som den nya lösningen ska kunna hantera.

Kollektivtrafikens framtida lösningar påverkar också Slussens utformning. En tunnelbaneutbyggnad till Nacka bedöms idag som en önskvärd förstärkning av kollektivtrafikkapaciteten till en mycket expansiv region. Det skulle innebära att behovet av kapacitet i bussterminalen vid Slussen skulle minska. Stadens och SL:s bedömning är dock att behovet inte helt försvinner. Inte heller beslut, planering och bygge av tunnelbana till Nacka, kan vara genomfört inom det tidsperspektiv som krävs för att påverka lösningarna vid Slussen. Stadens ambition är därför att den bussterminallösning som byggs vid Slussen ska ha god kapacitet för att klara behovet fram tills en eventuell tunnelbaneutbyggnad kan vara klar. Lösningen ska också möjliggöra en omvandling till annan användning den dag bussterminalens ytbehov eventuellt minskar. Ytterligare studier kommer att genomföras för att om möjligt hitta en enplanslösning som kombinerar de positiva konsekvenserna av de i programmet redovisade lösningarna.

Större satsningar på spårtrafik har efterlysts i samrådet. Tvärbanans nya ändhållplats i Katarinaberget utformas så att en förlängning inte ska vara omöjlig och stombusslinjernas konvertering till spårväg förbi Slussen omöjliggörs inte heller. Flexibilitet finns även för framtida spårdragningar.

Den nuvarande tunnelbanesträckningen mellan Slussen och Gamla Stan innebär enligt många en negativ inverkan på stadsbilden och det fria vattenrummet. I samrådet har önskemål om att en djupare förläggning av tunnelbanan med en ny station som ersätter de två nuvarande vid Slussen och Gamla Stan framförts. Ombyggnaden av Slussen har inte hanterat denna fråga och det finns därför ingen detaljerad kunskap om tekniska eller ekonomiska konsekvenser av en sådan åtgärd. Det vi kan säga är att en ny tunnelbanesträckning innebär en stor kostnad. Nyttan med en ny sträckning är naturligtvis stadsbildsförändringen men i övrigt är förbättringarna svårare att finna. Tunnelbanan är grundförstärkt vid Slussen och bron är i god kondition. Frihetsgraden i utformningen av den nya lösningen på Södermalm ökar något men ett antal nackdelar tillkommer också. Alla omstigande resenärer får längre gångvägar. De flesta 27 000 resenärerna med Nacka/Värmdö- bussarna byter till tunnelbana, vilket gör förslaget till en stor försämring för dem. En utredning, eventuellt beslut och planering för en ny tunnelbaneförläggning kan inte heller vara genomfört inom det tidsperspektiv som krävs för att påverka lösningarna vid Slussen. En eventuell framtida förändring av tunnelbanesträckningen omöjliggörs inte och bör kunna göras oberoende av den utformning av Slussen som nu är aktuell.

Riktlinjer för fortsatt arbete

De förutsättningar som angavs i programmet vad gäller dimensionerande trafikmängder, tillkommande kollektivtrafiklösningar osv. föreslås gälla också för den fortsatta bearbetningen.

Kontoret föreslår att grundtankarna i ”Nya Slussen” vidareutvecklas. Avsikten är att ta fram en övertygande utformning för helhetslösningen men också gestalta en bebyggelse ovan mark med ett intressant innehåll.

Hitintills genomförda analyser visar att Slussen har ett utmärkt läge som handelsplats i staden. I det fortsatta arbetet kommer en vald investerare/förvaltare av en ny handelsplats att vidareutveckla analys och utformning i nära samarbete med staden och andra aktörer på platsen. I en professionell utveckling av en

ny handelsplats ingår en noggrann analys av potentiella kunders preferenser och omgivningens existerande utbud. Avsikten är också att i det kommande arbetet ta fram ett program för det kulturella utbudet vid Slussen. Ytterligare studier görs av bussterminalens lösning i avsikt att förena fördelarna i de båda lösningar som redovisades i programsamrådet.

Kontoret föreslår att ett program utarbetas enligt ovan. På grundval av programmet genomförs parallella uppdrag för att redovisa utformning av helhetslösning och delar. Avsikten är att under hösten 2008 återkomma till stadsbyggnadsnämnden och med ett utvecklat underlag ge bättre möjligheter att ta beslut kring gestaltningen av helheten, eventuell bebyggelse ovan mark etc.

Tidplan

Redovisning efter programsamråd	december 2007
Bearbetning inför plansamråd	januari-september 2008
Redovisning i SBN inför plansamråd	november 2008
Plansamråd	februari-mars 2009
Redovisning av samråd i SBN	juni 2009
Utställning av detaljplan	oktober 2009
Godkännande i SBN	december 2009
Antagande i KF	mars 2010