

Utlåtande 2005: RIII (Dnr 314-4285/2005)

Slussen – inriktningsbeslut för planläggning och miljöprövning

Hemställan från marknämnden

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att inleda arbetet med planläggning av Slussenområdet.
2. Marknämnden ges i uppdrag att inleda tillståndsprövning enligt miljöbalken.
3. Marknämndens kostnader för planering och förprojektering av Slussenområdet om 35 mnkr får inrymmas i nämndens investeringsbudget.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Trafikanläggningarna vid Slussen är efter 70 års användning till större delen uttjänta och måste ersättas. En idétävling med bevarandeariktning i början på 1990-talet ledde inte till genomförande och situationen är nu akut.

Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick gatu- och fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling som påbörjades i mars 2003. De grundläggande programkraven var i stark sammanfattning:

- kollektivtrafik, bättre kapacitet och omstigning
- biltrafik, inte mer än tillfarterna medger
- gång och cykel, säkert och tillgängligt
- Mälaren, bättre avbördningskapacitet

- landskapet, tydliggör det låga näset över vattnet
- utblickar, viktigare än nya byggnader
- konstruktioner, minsta möjliga, mer vattenytor

Åtta tävlingslag inbjöds att inkomma med förslag och i mars 2004 utsågs förslaget Strömmar till vinnare. Tävlingsförslagen var under tiden december 2003 till april 2004 utställda för allmänheten. Utställningen hade ca 6000 besökare. Materialet har även varit tillgängligt på Internet.

Tävlingsresultatet presenterades i ett gemensamt tjänsteutlåtande till berörda nämnder i oktober 2004 med ett förslag att starta planarbete med det bearbetade vinnarförslaget som grund samt att utarbeta ett referensalternativ med utgångspunkt i klöverbladsmodellen. Planarbetet skulle också belysa vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi.

Samtliga berörda nämnder, stadsdelsnämnderna Katarina-Sofia och Maria Gamla stan samt marknämnden och trafiknämnden, har under oktober månad beslutat om inriktningsbeslut och startpromemoria för planläggning och miljöprovning av Slussenområdet. Marknämnden beslutade den 27 oktober 2005 att för sin del fatta inriktningsbeslut om planering för Slussenområdets ombyggnad och överlämna beslutet till kommunfullmäktige för godkännande.

Remisser

Ärendet är för synpunkter remitterat till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att Slussens tekniska tillstånd är av så allvarlig art att dess funktion börjar fallera och riskerna bli uppenbara om inte åtgärder vidtas snarast samt att kostnaderna för akutåtgärder med tillhörande problem för verksamheterna kan förväntas öka om inte Slussenområdet åtgärdas grundligt inom en snar framtid. Med anledning av detta är det angeläget att staden startar de formella processer som leder fram till beslut om den framtida utformningen genom att stadsbyggnadskontoret inleder planprocessen enligt plan- och bygglagen (PBL) och marknämnden inleder tillståndsprövning enligt miljöbalken (MB). Syftet med prövning enligt PBL och MB är att låta prövningen vara vägledande vid val av alternativ. För att inte föregå den utvärdering av förslagen som plan- och miljöprövningen syftar till gör stadsledningskontoret i detta skede inget ställningstagande.

Enligt stadens regler för styrning och uppföljning av investeringar skall nuvärdesberäkning göras för projekt större än 300 mnkr. Stadsledningskontoret gör bedömningen att betalningsströmmarna i de båda alternativen är likvärdiga, varför en nuvärdeskalkylering inte tillför något till beslutsunderlaget och därför inte har utförts.

Stadsledningskontoret vill poängtera att de kalkyler som är gjorda med avseende på det ekonomiska utfallet i detta läge är i hög grad approximativa. Anläggningskostnaderna i ett projekt av Slussens dignitet och särart är mycket svåra att förutsäga. Diskussioner om fördelningen av kostnader mellan aktörerna är dessutom inte påbörjade vilket utgör ytterligare osäkerhetsfaktorer i kalkylen. Huruvida staten överhuvudtaget är beredd att förhandla om att ta på sig kostnader för att säkra avbördningskapaciteten från Mälaren är oklart. Därtill kommer naturligtvis oklarheter i lokalintäkter i form av försäljning och tomträttsupplåtelser.

Förutom den stora ekonomiska osäkerheten enligt ovan ser stadsledningskontoret ett antal riskfaktorer som behöver belysas i den fortsatta planeringen av projektet.

De verksamhetsmässiga riskerna behöver belysas tydligare. Slussen är idag en av stadens större knutpunkter och framkomligheten för både kollektivtrafik, fotgängare och biltrafik behöver säkerställas under projektets gång.

I staden pågår genomförande och planering av en rad omfattande infrastruktur- och bostadsprojekt. Riskerna med flera stora och resurskrävande projekt som pågår parallellt behöver belysas bl.a. med avseende på kapacitetsbrist hos utförare vilket kan leda till kostnadsökningar.

Mina synpunkter

Trafikanläggningen Slussen invigdes 1935 och är, efter flitigt användande, hårt sliten och måste ersättas. I och med detta ärende kan Stockholms stad fatta beslut om att de två förslag på Slussens utformning som föreligger, ”Nya Slussen” och ”Nybyggt bevarande”, kan tillståndsprövas enligt miljöbalken. Det möjliggör även att markkontoret kan inleda arbetet med planläggning och kompletterande programstudier.

Slussen är och har alltid varit länken mellan Saltjön och Mälaren i Stockholm. Det är en plats som berör, påverkar och engagerar många människor. Under arbetet som hittills pågått kring Slussens omdaning har många olika intressenter inkommit med och uttryckt åsikter, idéer och förslag på konstruktioner. Jag anser att det är väldigt positivt att stockholmarna så aktivt deltar i Slussens utformning, framtida konstruktion och funktion. Alla dessa kommer att få chansen att kunna påverka beslutet när ärendet under sommaren 2006 går ut på programsamråd.

Tidplanen ser framöver ut som följer: Resultatet av de kompletterade programstudierna föreläggs de berörda nämnderna innan programsamråd påbörjas. Programsamrådet kommer att följa både plan- och bygglagens samt miljö-

balkens processkrav och planeras att kunna genomföras under sommaren 2006. Under hösten ska berörda politiska församlingar föreläggas ett resultat av remiss och samråd med slutgiltigt förslag till val av lösning som kan utgöra underlag för upprättande av detaljplan.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) enligt följande.

Detta beslut innebär inte att vi på något sätt har tagit ställning till det ena eller andra alternativet när det gäller utformning av Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Slussen är en av Stockholms mest betydelsefulla platser, både som trafikplats och som en del av en mycket känslig stadsbild. Det är därför av central betydelse att den nya Slussen-konstruktionen blir så bra som möjligt, både beträffande funktionen som trafikplats och som en framtida mötesplats för söderbor och övriga stockholmare.

Flera viktiga aspekter måste tas i beaktande i planeringsskedet:

Det måste finnas bättre förutsättningar för kollektivtrafik än vad den befintliga konstruktionen medger.

Fotgängarna skall lätt och smidigt kunna ta sig mellan Södermalm och Gamla stan. Det måste bli lätt att orientera sig på platsen.

Bra och säkra cykelbanor, avskilda från fotgängare och bilar.

De olika gångstråken måste upplevas som trygga. Miljöerna får inte i sig vara brottsbefrämjande. Långa passager under mark måste undvikas, liksom murar etc, utan fönster och entréer.

Platsen bör bebyggas med hus för att skapa trivsamma platser. Husen måste dock hållas inom en skala som passar platsen och därför inte bli alltför höga.

Stor hänsyn måste tas till platsens historia. I möjligaste mån bör de gamla, befintliga slussarna synliggöras. Deras betydelse för Slussens roll som breddavlopp för Mälaren måste beaktas.

Den konstnärliga utformningen bör också bygga på Slussens historia för att på sätt visualisera de olika funktioner som Slussen haft under århundradena

Vi tar i dagsläget inte ställning till de olika förslagen till utformning av Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Förslaget ”Nya Slussen” är bättre än alternativet ur så gott som alla synvinklar. För den vidare planläggningen vill vi peka på ett antal viktiga aspekter för att få en fungerande och attraktiv plats:

- Vi vill se att planerna omfattar alla stadens generationer. Slussen ska kunna bli en bra plats för barn och ungdomar såväl som de vuxna och äldre.
- Utrymmet bör innehålla en bra mix av kaféer, inomhuslekplats för barn och vackra väntsalar. De nya lokalytorna bör avsättas delvis för kulturändamål, föreningsliv och handel med lokalproducerade produkter.
- Mötesfriheten bör skrivas in i detaljplanerna för de kommersiella ytorna. Vi måste garantera "allmansrätten" i staden (d.v.s. inga stängda gallerior). Slussenområdet måste även få platser att vila på, att kunna sitta och betrakta, utan att konsumera.
- Slussen måste bättre än idag anpassas till kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Kollektivtrafiken måste planeras med tanke på framtida ökande behov. Cykelbanor bör anläggas längs hela Katarinavägen, Hornsgatan och längs rondellen och bron ned till Gamla Stan och ett stort antal cykelparkeringsplatser planeras in.
- Slussen måste också bli en bra knutpunkt för båtkollektivtrafik.
- Vattenutrymmet måste öppnas och de historiska slussarna tas fram. Höjda vattennivåer i Mälaren till följd av klimatförändringar blir en viktig sak att beakta i fråga om avrinningsmöjligheter till Saltsjön.
- Utarbeta en konstnärlig utformning av gatu- och torgytorna, samt ta fram renoveringsprogram för trafikskadade fasader i Gamla Stan. Den föreslagna nya bron mot Gamla Stan bör kunna smaltas av för en smäkrare upplevelse. Ett kvalitetsprogram för utformningen bör tas fram för att garantera en högklassig kvalitet för den nya Slussen.
- Platsen behöver mer grönska och träd. Genom avpassade planteringar och tidiga studier av lokala sol- och vindförhållanden kan stora upplevelseförbättringar göras.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att inleda arbetet med planläggning av Slussenområdet.
2. Marknämnden ges i uppdrag att inleda tillståndsprövning enligt miljöbalken.
3. Marknämndens kostnader för planering och förprojektering av Slussenområdet om 35 mnkr får inrymmas i nämndens investeringsbudget.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Leif Rönngren

Anette Otteborn

ÄRENDET

Trafikanläggningarna vid Slussen är efter 70 års användning till större delen uttjänta och måste ersättas. En idétävling med bevarandeariktning i början på 1990-talet ledde inte till genomförande och situationen är nu akut.

Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick gatu- och fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling som påbörjades i mars 2003. De grundläggande programkraven var i stark sammanfattning:

- kollektivtrafik, bättre kapacitet och omstigning
- biltrafik, inte mer än tillfarterna medger
- gång och cykel, säkert och tillgängligt
- Mälaren, bättre avbördningskapacitet
- landskapet, tydliggör det låga näset över vattnet
- utblickar, viktigare än nya byggnader
- konstruktioner, minsta möjliga, mer vattenytor

Åtta tävlingslag inbjöds att inkomma med förslag och i mars 2004 utsågs förslaget Strömmar till vinnare. Tävlingsförslagen var under tiden december 2003 till april 2004 utställda för allmänheten. Utställningen hade ca 6000 besökare. Materialet har även varit tillgängligt på Internet.

Tävlingsresultatet presenterades i ett gemensamt tjänsteutlåtande till berörda nämnder i oktober 2004 med ett förslag att starta planarbete med det bearbetade vinnarförslaget som grund samt att utarbeta ett referensalternativ med utgångspunkt i klöverbladsmodellen. Planarbetet skulle också belysa vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi.

Samtliga berörda nämnder, stadsdelsnämnderna Katarina-Sofia och Maria Gamla stan samt marknämnden och trafiknämnden, har under oktober månad beslutat om inriktningsbeslut och startpromemoria för planläggning och miljöprovning av Slussenområdet. Marknämnden beslutade den 27 oktober 2005 att för sin del fatta inriktningsbeslut om planering för Slussenområdets ombyggnad och överlämna beslutet till kommunfullmäktige för godkännande.

Marknämnden beslutade den 27 oktober 2005 att godkänna kontorens förslag till beslut enligt följande.

- a. Marknämnden godkänner redovisningen.
- b. Nämnden fattar för sin del inriktningsbeslut om planering för Slussenområdets ombyggnad och överlämnar beslutet till kommunfullmäktige för godkännande.

- c. Nämnden uppdrar åt markkontoret att inleda arbete med tillståndsprövning enligt miljöbalken av Slussenområdet.
- d. Nämnden godkänner investeringsutgifter inom en ram om 35 mnkr för planering och förprojektering av området.

Särskilt uttalande gjordes av *Leif Rönngren* (s), *Johanna Nilsson* (s), *Gunnar Sandell* (s), och *Kajsa Stenfelt* (v) samt tjänstgörande ersättarna *Kenneth Nilsson* (s) och *Ornina Younan* (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Sten Nordin* (m), *Berthold Gustavsson* (m) samt tjänstgörande ersättarna *Maurice Forslund* (kd) och *Jan Tigerström* (m), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Ulf Fridebäck* (fp) och tjänstgörande ersättaren *Marianne Ahlgren* (fp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Åsa Romson* (mp), *bilaga 1*.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd beslutade den 27 oktober 2005 att godkänna redovisningen.

Reservation anfördes av *Margareta Björk m fl* (m) till förmån för eget förslag till beslut, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av *Patrik Holmberg* (kd) till förmån för eget förslag till beslut, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Agneta Emmervall m fl* (s) och *Birger Albrechts-son* (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Fredrik Lundin m fl* (fp), *bilaga 1*.

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd beslutade den 20 oktober 2005 att godkänna redovisningen.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 27 oktober 2005 att godkänna redovisningen och uppdra åt kontoret att inleda arbete med planläggning av Slussenområdet i enlighet med utlåtandet.

Särskilt uttalande gjordes av *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Gūven* (fp) och *Bojan Ticic* (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Mats G. Nilsson* (m), *Joakim Larsson* (m) och *Ingvar Snees* (m), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller* (mp), *bilaga 1*.

Trafiknämnden beslutade den 25 oktober 2005 i enlighet med kontorets förslag till beslut enligt följande.

Trafiknämnden godkänner redovisningen samt att trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att medverka i Slussenområdets planläggning och tillståndsprövning enligt miljöbalken.

Särskilt uttalande gjordes av *Sten Nordin* (m) samt *Helena Bonnier* (m), *Regina Öholm* (m) och *Björn Nyström* (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Madeleine Sjöstedt* (fp) och *Claes Fleming* (fp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Per Bolund* (mp), *bilaga 1*.

Katarina-Sofia och Maria-Gamla stans stadsdelsförvaltningar, markkontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, daterat den 10 oktober 2005, har i huvudsak följande lydelse.

SAMMANFATTNING

Slussens anläggningar är uttjänta och måste till större delen rivas. Förfallet ökar alltmer och redan nu måste delar stängas av från tung trafik - till stor olägenhet för bussar och övrig yrkestrafik. Staden behöver nu starta de formella processer som leder fram till beslut om den framtida utformningen.

Två huvudinriktningar har diskuterats - rekonstruktion av kulturhistoriska skäl eller en ny anläggning utformad för morgondagens behov. För att få underlag för beslut har staden genomfört en formgivningstävling. När det vinnande förslaget bearbetats ("Nya Slussen") och presenterades för berörda nämnder fick förvaltningarna i uppdrag att arbeta fram ett referensförslag baserat på klöverbladsformen och med förbättrade funktioner. Ett sådant förslag ("Nybyggt bevarande") har utarbetats efter samråd med byggnadsantikvarisk expertis. Förslaget har utvärderats efter samma principer som tillämpades i tävlingen.

Förslaget "Nya Slussen" visar på bra betingelser för kollektivresenärer, gående och cyklister samtidigt som det finns tillräcklig kapacitet för biltrafiken. Dessutom ger förslaget en tilltalande stadsmiljö med tydliga stråk, lugna platser och en nära vattenkontakt med vida utblickar. Hög andel lokaler med god ekonomisk bärkraft. Området får innehåll och egenskaper som attraherar under en större del av dygnet och året än idag. Potentialen för vidareutveckling är stor. Allt väl ägnat att främja kommande generationers stadsliv i Slussenområdet.

Förslaget "Nybyggt bevarande" har ambitionen att vara balanspunkten mellan ett kulturhistoriskt meningsfullt återskapande och en förbättring av funktionerna. Stadsmuséet har medverkat med en kulturhistorisk inventering och prioritering. Flera betydande förbättringar har åstadkommit, men låsningen till klöverbladsformen har varit begränsande och innebär även att trafikytorna är nästan lika stora som idag. En relativt stor mängd lokaler har tillförts, men väl många är högriskytor som ligger splittrade och har verksamheter med lägre förmåga att betala hyror.

Kostnaderna för genomförande av de båda alternativen har beräknats på samma sätt som i den genomförda tävlingen. För de båda förslagen är storleksordningen 3,7 respektive 3,6 miljarder kr. Dessa totalkostnader skall bäras av staden, landstinget (SL), ledningsägare, ev. staten och framtida fastighetsägare. Markvärdena för lokaler har bedömts till 460 mnkr för "Nya Slussen" och 260 mnkr för "Nybyggt bevarande".

Vid ett antagande av en rimlig kostnadsfördelning skulle stadens ekonomiska utfall för båda förslagen bli kostnader i storleksordningen 1,9 miljarder kr.

Drift och skötsel bedöms kosta mindre än idag för "Nya Slussen", under det att "Nybyggt bevarande" blir något dyrare.

Slussen har ett enastående läge i huvudstaden och i regionen. Dagens Slussen har allvarliga brister i funktioner, säkerhet och trevnad. Framtiden ställer nya krav på välfungerande kollektivtrafik och ett trivsamt stadsliv. Denna centrala plats bör stärkas i rollen som en väl fungerande nod för regionens kommunikationer och samtidigt få en form som främjar stadslivet till fots. Det bearbetade "Nya Slussen" är väsentligt bättre ägnat för uppgiften än dagens trafikapparat. Det erbjuder framför allt fortsatt utveckling för morgondagens behov. Även förslaget "Nybyggt bevarande" visar på vissa förbättringsmöjligheter, men har låsningar till klöverbladsformerna. Ingetdera förslaget är färdigutvecklat, utan kommer att kunna bearbetas vidare.

För Slussen kommer att krävas prövning enligt miljöbalkens regler utöver planläggning enligt plan- och bygglagen. Numera krävs i sådana processer att man redovisar alternativa lösningar. Två väl genomarbetade alternativ föreligger nu och därmed goda förutsättningar att starta de formella processerna – inledningsvis med programarbete. En uppdatering av programfrågorna, främst för kollektivtrafiken, ingår i detta skede.

Förvaltningarna föreslår att respektive nämnd ger klartecken för att starta planarbete och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken. Marknämnden föreslås för sin del fatta inriktningsbeslut och överlämna detta till kommunfullmäktige för godkännande. Marknämnden föreslås i konsekvens härmed även godkänna investeringsutgifter inom en ram om 35 mnkr för planering och förprojektering m.m. under åren 2006-2007.

Information om tävlingen har varit tillgänglig för allmänheten genom en välbesökt utställning och på Internet (www.stockholm.se/slussen). Många har visat intresse och ett flertal synpunkter och förslag har lämnats. I plan- och miljöprocesserna vidtar ytterligare information och samråd. En särskild informationslokal kommer att finnas på Slussen.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Trafikanläggningarna vid Slussen är nu efter 70 års användning till större delen uttjänta och måste ersättas. En idéävling med bevarandeariktning i början på 1990-talet ledde inte till genomförande och situationen är nu akut.

Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick gatu- och fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling och i mars 2003 fick nämnden en rapport om att tävlingen var startklar. De grundläggande programkraven var i stark sammanfattning:

Kollektivtrafik:	Bättre kapacitet och omstigning
Biltrafik:	Inte mer än tillfarterna medger
Gång och cykel:	Säkert och tillgängligt
Mälaren:	Bättre avbördningskapacitet
Landskapet:	Tydliggör det låga näset över vattnet
Utblickar:	Viktigare än nya byggnader
Konstruktioner:	Minsta möjliga – mer vattenytor

En internationell annonsering resulterade i 36 intresseanmälningar. Åtta tävlingslag inbjöds att inkomma med tävlingsförslag. I mars 2004 utsågs förslaget Strömmar till vinnare. Juryn gav även rekommendationer till vidare bearbetning.

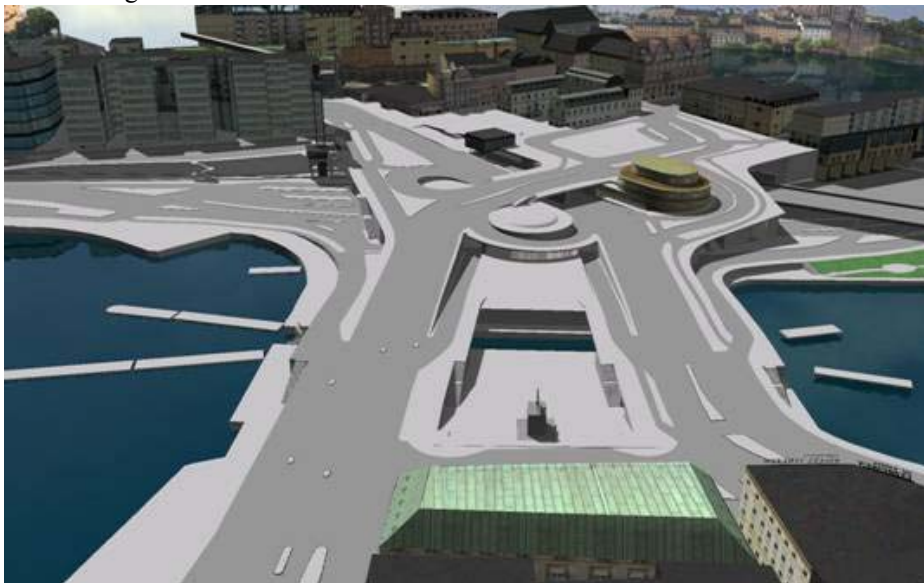
Tävlingsförslagen var under tiden december 2003 till april 2004 utställda för allmänheten. Utställningen hade ca 6000 besökare. Materialet har även varit tillgängligt på Internet.

Tävlingsresultatet presenterades i ett gemensamt tjänsteutlåtande till nämnderna i oktober 2004 med ett förslag att starta planarbete med det bearbetade vinnande förslaget "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.

Detta utlåtande presenterar förutom Slussen idag, de två alternativa lösningarna - referensalternativet ("Nybyggt bevarande") och det bearbetade vinnande tävlings-

förslaget ("Nya Slussen"). De redovisas med samma illustrationsteknik (*bilaga 1, här bilaga 2*) och har fått omdömen efter samma värderingssystem (*bilaga 2-5, här bilaga 3-6*). Utlåtandet visar även på möjligheter och förutsättningar för fortsatt handläggning.

Slussen idag

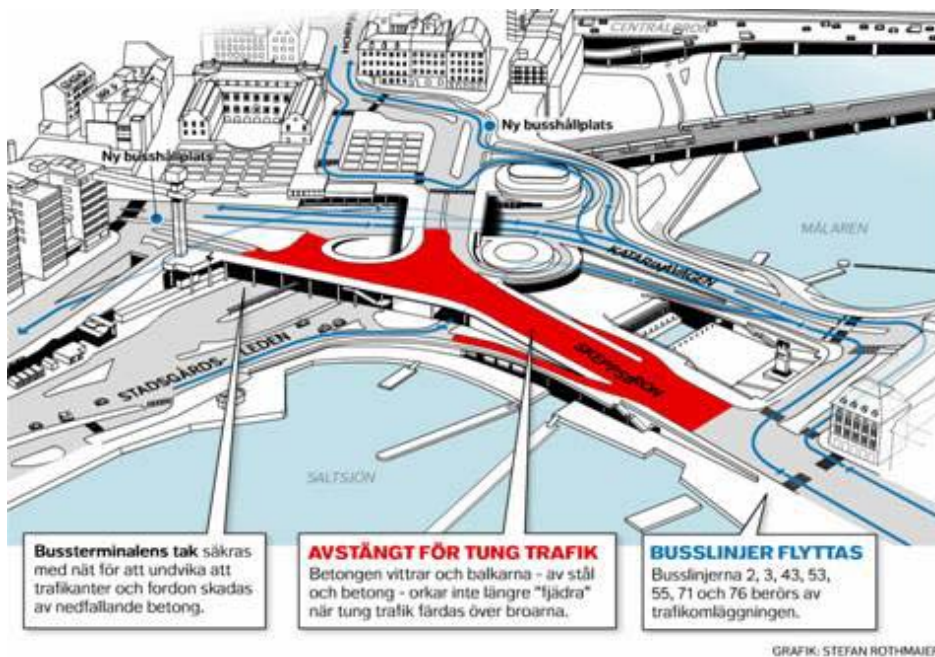


1930-talets anläggning med tillägg från 1950-talet (Kolingsborg och tunnelbanan), 1960-talet (Ryssgården) och 1970-talet (bussterminalen)

Konstruktioner med akuta åldersproblem

Sedan slutet av 1980-talet har skicket och bärigheten i de olika anläggningsdelarna följts upp noggrant och åtgärder vidtagits för att skydda människor och fordon från skador. Klart är att minst 2/3 av alla konstruktioner inte kan behållas eller restaureras.

Behovet av åtgärder har ökat markant de senaste åren och bedöms öka ytterligare de kommande åren. De ojämna sättningarna främst på Saltsjösidan orsakar sådana påfrestningar att delen mellan Skeppsbron och Katarinahissen måste stängas av för tung trafik under hösten. Detta får betydande konsekvenser för framför allt stadsbussar och annan yrkestrafik.



Temporära skydds- och stödatgärder kommer att krävas i ökande utsträckning de närmaste åren. Trafikkontoret arbetar på ett program för sådana åtgärder och återkommer under året till trafiknämnden i frågan.

Bedömning av Slussen idag

Dagens Slussen bedömdes tidigt av expertgruppen som en förberedelse inför utvärdering av tävlingsförslagen. (Den fullständiga värderingen framgår av *bilaga 2*, *här bilaga 3*.)

Förvaltningarnas *samlade omdöme* är att Slussen idag har allvarliga funktionsbrister. Den byggdes i den framväxande bilismens epok framför allt som en trafikapparat. Men till och med för bilister är det svårt att hitta rätt och osäkerhet uppstår. Anläggningen fyller inte längre tidens krav på och önskemål om ett funktionellt, tryggt och trivsamt stadsliv. Trafiken härskar över livet på Slussen.

Ett strikt återuppförande skulle innebära att dagens otillräckliga omstigningsförhållanden och alla övriga brister i funktionen kvarstår, varför detta är ett uppenbart olämpligt alternativ.

”Nybyggt bevarande” - ett referensförslag

White arkitekter AB och WSP Sverige AB har utarbetat förslaget i samarbete med berörda förvaltningar. White-WSP hade tilldelats andra pris både i den senaste tävlingen och i den tidigare tävlingen - då med bästa bevarandeförslag. Arbetet inleddes med ett fördjupat samarbete med stadsmuseet som bl.a. upprättade en kulturhistorisk

värdering som underlag. Denna värdering hävdar att det är utformningen från 1935 som har det största bevarandevärdet.

”Nybyggt bevarande”, vy mot söder



Beskrivning av förslaget

- Återskapad klöverbladsutformning i anläggningens översta plan.
- Stadsgårdsleden ligger inbyggd i anläggningen, vilket ger en bilfri kaj på Södersidan.
- Två broar mot Gamla stan med ny trafikföring mot Stadsgårdsleden.
- Broarnas ramper mot vattnet har enbart gång- och cykeltrafik. Gångytorna har ur tillgänglighetssynpunkt rimliga lutningar.
- Bussterminalen ligger intill Stadsgårdskajen, delvis under Stadsgårdsleden. Avgångshallen ligger i kajplanet och ankomsthallen en våning upp, bredvid leden. Inomhusförbindelse med Blå gången och med tunnelbanan.
- Rummet mellan Söder och Gamla stan innehåller slussen, övertäckta avtappningskanaler och en större publik lokalyta än idag.
- Ny byggnad ovanför tunnelbanebron avgränsar delvis Södermalmstorg. En rund kafébyggnad i Södra slingan har ljusinsläpp till de undre planen. Kolingsborg ersätts av ett ljusinsläpp till de undre planen.
- Helt nya lösningar i de undre planen, med väsentligt större lokalyta än idag.

Bedömning av ”Nybyggt bevarande”

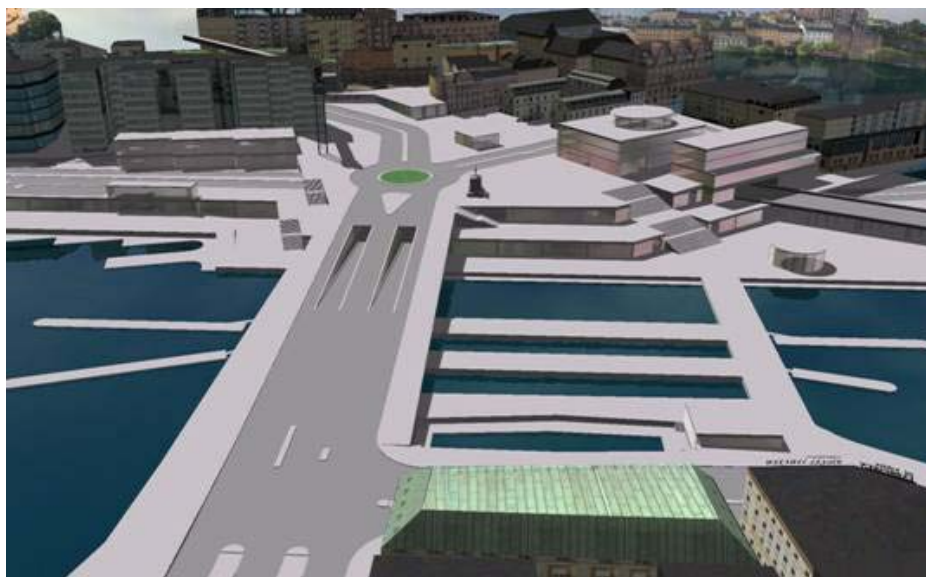
Med samma system som i tävlingen har den expertgrupp som bistod tävlingsjuryn värderat referensförslaget. Stadsmuseums kulturhistoriska värdering har inkluderats. Den fullständiga utvärderingen framgår av *bilaga 3 (här bilaga 4)*.

SAMLAT OMDÖME

Förslaget har ambitionen att vara balanspunkten mellan ett kulturhistoriskt meningsfullt återskapande och en förbättring av funktionerna. Flera betydande förbättringar har åstadkommits, men lösningen till klöverbladsformen har varit begränsande och innebär även att trafikytorna är nästan lika stora som idag. En relativt stor mängd lokaler har tillförts, men väl många är högriskytor som ligger utspridda och har verksamheter med lägre förmåga att betala hyror.

”Nya Slussen” - bearbetning efter tävlingen

Det vinnande förslaget bearbetades till sommaren 2004 enligt tävlingsjuryns rekommendationer.



Beskrivning av förslaget

- Anläggningen har en samlad bro, som har kapacitet för att klara dagens trafikmängder och har förbättrad framkomlighet för bussarna.
- Stadsgårdsleden ligger inbyggd i anläggningen vilket ger en trafikfri kaj på Södersidan.

- Bussterminalen ligger intill Stadsgårdskajen, under trafikleden. Avgångshallen ligger i kajplanet med utsikt mot Saltsjön. Terminalen har bra inomhusförbindelse med tunnelbanan.
- Rummet mellan Söder och Gamla stan upptas av de gamla slussarna och av nya vattenbassänger och kanaler, med kapacitet för avtappning av Mälarens högvatten. Nya kajer och bryggor skapas för stadslivet till fots och cykel.
- Höjdskillnaden mellan kajplanet och den högre nivån på Söder tas upp med en terrasserad byggnad. En generös trappa leder mellan den övre nivån och kajplanet och vidare mot en gång- och cykelbro mot Gamla Stan
- Nya byggnader på det övre planet bildar nya torgrum: ett slutet och intimt Södermalmstorg, kantat av lokaler och ett nytt Karl Johans torg som är öppet mot utsikten. Byggnaderna ska förutom ny entré till tunnelbanan innehålla publika verksamheter.
- Under torgen bildas lokaler för kommersiella aktiviteter i kontakt med bussterminalen.

Bedömning av ”Nya Slussen”

Den expertgrupp som bistod tävlingsjuryn har värderat bearbetningen med samma system som i tävlingen. Även en kulturhistorisk värdering har inkluderats. Den fullständiga utvärderingen framgår av *bilaga 4 (här bilaga 5)*.

Förvaltningarnas *samlade omdöme* är att bearbetningen har resulterat i goda lösningar på de funktioner som blivit allt svårare att tillgodose i dagens Slussen. Goda betingelser för kollektivresenärer, bra förhållanden för gående och cyklister och kapacitet för dagens biltrafik. En tilltalande stadsmiljö som kombinerar tydliga stråk, lugna platser och en nära vattenkontakt med vida utblickar. En hög andel lokaler som har god ekonomisk bärkraft. Ett område med innehåll och egenskaper att söka sig till under en större del av dygnet och året än idag. Potentialen för vidareutveckling är stor. Allt väl ägnat att främja kommande generationers stadsliv i Slussenområdet, även om de kulturhistoriska värdena från 1930-talets inte bevaras.

FÖRSLAGENS EKONOMI

Investeringskostnader

Investeringskostnaden för ett genomförande av de båda alternativen har kalkylerats. Kalkyler i detta tidiga skede måste vara översiktliga och successivt följas upp i senare skeden. De nu bedömda kostnaderna omfattar fullt färdigställande av stadens egna anläggningar, en ny ledningstunnel, landstingets (SL) anläggningar inkl. gångar i butiksplanen samt avbördningsanordningar. För byggnader och butikslokaler ingår desas del i konstruktionernas stommar och grundläggning samt färdigställande till basstandard, men s.k. hyresgästanpassning återstår.

	Nybyggt bevarande mnkr	Nya Slussen mnkr
Summa kostnader	3 610	3 720

De totala kostnaderna bedöms alltså vara i samma storleksordning i de båda förslagen, även om de är något högre för "Nya Slussen".

Kostnaderna för investeringar skall bäras av olika huvudmän. Förutom staden själv kommer landstinget (genom SL), olika ledningsägare, fastighetsägare eller tomträtts-havare att göra investeringar. För avbördningsanordningar bör rimligen statsbidrag utgå, vilket landshövdingarna i Mälardalen föreslagit regeringen. De sammanlagda kostnaderna för det som normalt bör finansieras av andra än staden kan bedömas till storleksordningen 1,6 miljarder kr. Fördelningen kan idag inte fastläggas, utan detta måste bli resultatet av förhandlingar och avtal mellan staden och respektive part.

Markvärden

Eftersom fastigheter numera kan bildas 3-dimensionellt, så kan även utrymmena för kommersiella ändamål under torg och broar försälas eller upplåtas med tomträtt. Markvärdet för lokaler (försäljning eller tomträttsupplåtelse) har kalkylerats utifrån vilka långsiktigt hållbara hyresnivåer som kan bedömas i de olika lokalerna. Intäkterna till faller staden.

	Nybyggt bevarande mnkr	Nya Slussen mnkr	Kommentar
Markvärde lokaler	260		<i>Splittrade, delvis över- ytor; Hög risk; Låga hy- resnivåer</i>
		460	<i>Större sammanhållna ytor lämpliga för handel. Låg risk; Goda hyresni- våer</i>

Den avsevärda skillnaden förklaras huvudsakligen av att "Nybyggt bevarande" har mer utspridda lokaler för verksamheter med lägre förmåga att betala hyror, under det att "Nya Slussen" har mer samlade ytor som kan hyras ut till betalningsstarkare verksamheter.

Nettoutfall för staden

Eftersom fördelningen av kostnader måste vara resultatet av förhandlingar och avtal kan i detta tidiga skede endast antaganden göras. Nedan redovisas markkontorets bedömning av dels ett för staden rimligt utfall och dels ett för staden extremt ogynnsamt utfall.

	Nybyggt bevarande mnkr	Nya Slus- sen mnkr	Kommentar
Utfall om staden finansierar ledningstunneln. I övrigt betalar "var och en sitt" och statsbidraget är 100 %.	1 890	1 850	<i>Det rimliga utfallet</i>
Utfall om staden finansierar ledningstunneln, måste bära alla stomkostnader och statsbidraget begränsas till 50 % .	2670	2710	<i>Sämsta tänkbara utfall; "Staden bär nästan allt"</i>

De kommande budgetbehoven kommer att vara beroende av hur genomförandet organiseras. Detta kan klargöras först i senare skeden av planeringsprocessen.

Löpande kostnader och intäkter

Dagens årliga kostnader för drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik är ca 8 mnkr exklusive de senaste årens extraordinära insatser.

För "Nybyggt bevarande" beräknas motsvarande kostnader till ca 8,7 mnkr och för "Nya Slussen" till ca 7,4 mnkr.

Dagens hyresintäkter för lokaler är 4,9 mnkr. Vid en fastighetsbildning och ev. försäljning av byggrätter för lokaler bortfaller hyresintäkterna. Intäkterna för upplåtelse av allmän plats bedöms bli i samma storleksordning som idag (ca 1 mnkr).

Förvaltningarnas synpunkter och förslag

Konstruktionernas ökande förfall gör det nödvändigt att snarast skapa förutsättningar för en sund och säker framtida förvaltning av Slussenområdet vid Söderström.

Dagens anläggning byggdes för den framväxande bilismens epok, men har idag stora miljömässiga och funktionella brister för alla trafikslag. Till och med för biltrafiken är det svårt att hitta rätt samtidigt som det finns överkapacitet. En ny sträckning för Tvärbanan/Saltsjöbanan till Slussen planeras och Nacka/Värmdöbussarnas terminal kommer att behöva högre kapacitet och bättre trafikantmiljö. Stadslivet till fots behö-

ver bättre trygghet, trivsel och tillgänglighet. Slussen idag fyller inte aktuella krav och önskemål om ett funktionellt och trivsamt stadsliv.

Prognoser om kommande klimatförändringar indikerar ett behov av att kraftigt öka förmågan att avbörda Mälaren. De senaste årens översvämningar i Sverige och i omvärlden bidrar till ökat medvetande i denna fråga. Söderström är ett av de ställen där det finns rimliga förutsättningar att förbättra avbördningen.

Söderströmsområdet har sedan den första slussen byggdes på 1600-talet fått en ny skepnad varje sekel.

Mot denna bakgrund är det naturligt att nu ompröva dagens utformning. Det lämpliga och nödvändiga sättet för en grundlig sådan omprövning är planläggning enligt plan- och bygglagen och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken.

Förvaltningarna anser för sin del att det underlag som nu föreligger tydligt visar på dels att ett rent återuppförande av dagens anläggning inte är ett rimligt alternativ, och dels att de presenterade alternativen var för sig är så väl genomarbetade att de tillsammans utgör goda grunder för att starta de processer som innebär en prövning av områdets funktioner och utformning inför framtiden. Som en naturlig del i dessa processer kommer förslagen att ytterligare konsekvensbeskrivas och vidareutvecklas.

Förvaltningarna föreslår därför att arbete med planläggning och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken startar.

”Nya Slussen” har en stor inbyggd flexibilitet. Förslaget kan framför allt utvecklas ytterligare på ett fritt sätt. Hög grad av flexibilitet är en stor tillgång både i det fortsatta planeringsarbetet och även i den framtid då anläggningen är byggd. Såväl funktioner som ekonomi kan lättare förändras.

Förslaget ”Nybyggt bevarande” har sitt värde i bibehållande av ett utseende som alla vant sig vid och några värdesätter högt. Friheten att vidareutveckla begränsas dock av de kulturhistoriskt betingade lösningarna, framför allt klöverbladsformerna.

PLANLÄGGNING

Programfrågor

Den kommande planprocessen ska, i enlighet med plan- och bygglagens krav, inledas med ett programskede. Programskedet ska ge möjlighet till en bredare diskussion och samråd om utgångspunkter och mål för planen. Om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska även en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. I detta fall skall kraven uppfyllas både vad gäller plan- och projekt-MKB. Där ska den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivas och bedömas. Rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas. Att Slussenprojektet har betydande miljöpåverkan har länsstyrelsen redan uttalat och förvaltningarna gör samma bedömning.

Som framgår nedan krävs en MKB även för prövning av vattenverksamheten. Numera är kommuner och myndigheter skyldiga att sträva efter att samordna arbetet med de olika miljöbedömningar som krävs.

Planläggningens programskede måste alltså anpassas till miljöbalkens krav. Förvaltningarna föreslår dock att programskedet inleds med samråd kring nu föreliggande alternativ, referensförslaget och nybyggnadsförslaget "Nya Slussen".

Samrådet ska, förutom MKB-frågor, dels behandla gestaltungs- och utformningsfrågorna, men också belysa ett antal väsentliga programfrågor. Exempel på sådana frågeställningar är:

- ska anläggningen väsentligen vara en trafikplats eller en vistelseplats
- ska anläggningen inrymma en handelsplats?
- ska området inrymma en mer omfattande nybebyggelse?
- ska kopplingen mellan Södermalm och Gamla stan utformas som ett överbyggt "näs" eller som öppnare vattenytor?
- hur kan de olika riksintressenas aspekter tillgodas?

Utöver denna typ av programfrågor, där det nu föreliggande materialet bildar en god utgångspunkt för diskussionen, finns även ett antal tillkommande programfrågor som måste behandlas i detta skede.

- Kollektivtrafiksystemet till Nacka/Värmdö är den viktigaste frågan. Tillväxten inom denna sektor är tillsammans med stadens egen utveckling inom Hammarby Sjöstad så kraftig att tidigare kapacitetsbedömningar för bussterminalen troligen måste revideras.
- Ny tunnelbanesträckning från city till Nacka/Värmdö som komplement till Tvärbanan / Saltsjöbanan utreds ånyo av Regionplanekontoret och SL tillsammans med berörda kommuner. Även Länsstyrelsen har i samband med Danvikslösenprojektet krävt detta. Även om ett genomförande ännu ligger långt fram i tiden påverkar detta Slussenprojektet.
- Ska en kommande tunnelbana till sektorn passera Slussen eller ej? Om den ska det påverkas terminalutformningen i hög grad. Ska en ny bussterminal byggas i Nacka centrum om/när en tunnelbana kommer? Hur påverkar detta storlek och utformningen av Slussenterminalen?
- Birkaterminalens växande bussuppställningar måste utformas och placeras.

Arbetet med dessa nya programfrågor har redan påbörjats och avsikten är att viktiga slutsatser ska kunna formuleras under vintern 2005 och att dessa ska inarbetas i de båda nu föreliggande förslagen innan dessa blir föremål för programsamråd.

Förslaget "Nya Slussen", som är minst låst i formerna, är den lösning som har störst möjlighet att svara upp till de frågeställningar och nya krav som uppkommit under det fortsatta programarbetet.

Avsikten är att förelägga berörda nämnder resultatet av kompletterande programstudier och projektbearbetningar innan programsamråd påbörjas. Ett programsamråd som följer både PBL:s och MB:s processkrav planeras därefter kunna genomföras under sommaren 2006. Under hösten 2006 bör berörda politiska församlingar kunna föreläggas resultat av remiss och samråd med slutligt förslag till val av lösning som kan utgöra underlag för upprättande av detaljplan.

Planen

Ett förslag till detaljplan bör därefter kunna upprättas under senhösten 2006 och bli föremål för remiss och samråd under vintern 2006 / 2007. Ett slutligt förslag till detaljplan bör föreligga för utställning före sommaren 2007 och därefter för beslut om godkännande och antagande i slutet av hösten 2007. Då ett sådant förslag med stor sannolikhet kommer att bli föremål för överklagande till högsta instans bedöms ett slutligt planförslag tidigast kunna vinna laga kraft under år 2008.

Tillståndsprövning enligt miljöbalken

Anläggandet av den nuvarande Karl Johanslussen och övriga byggnadsverk i vattnet har reglerats i vattendom, liksom den komplicerade frågan om hela Mälarens reglering och avbördning. Sådana ärenden omfattas av miljöbalkens bestämmelser om vattenverksamhet.

Behovet av att öka förmågan till avtappning av Mälaren är tydligt och kan till stor del tillgodoses i Söderström. Enligt miljöbalken är det verksamhetsutövaren som ansvarar för att ansöka om tillstånd. Till ansökan ska fogas en MKB som ska processas enligt miljöbalkens regler. Som framgår ovan är kommunen numera skyldig att samordna arbetet med MKB:erna. Ansvar för slussning och reglering av Mälarens nivå innehas inom staden numera av marknämnden. Det bör därför ankomma på markkontoret att för stadens räkning framöver förbereda och driva frågan. Detta bör ske i samarbete med stadsbyggnadskontoret samordnat med planprocessen. Uppgiften omfattar självklart även samordning med driftansvariga nämnder och förvaltningar.

Programfrågor

Även tillåtlighetsprövningen enligt miljöbalken ska inledas med ett programskede med möjligheter till en bredare diskussion och samråd. Rimliga alternativ med hänsyn till åtgärdernas syfte och geografiska räckvidd ska också i denna process identifieras, beskrivas och bedömas.

Programfrågor av större betydelse kan vara

- Vad är det totala behovet av avbördningskapacitet för Mälaren ?
- Var kan Mälaren avbördas? Ett klarläggande av förutsättningar och konsekvenser på olika platser.

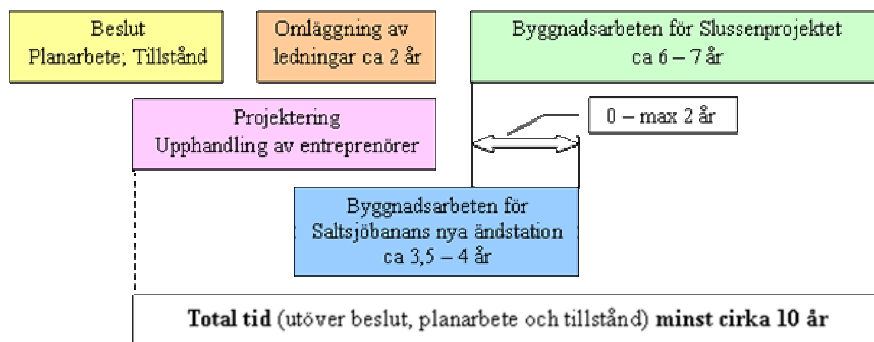
Visst översiktligt underlag i just dessa frågor föreligger, men det kan inte uteslutas att fler programfrågor kommer att identifieras.

En mycket stor mängd intressenter med skiftande intressen kommer att beröras.

Tider

Slussenprojektet är omfattande, komplicerat och av stort intresse för många. Det kommer därför att sträcka sig över en lång tidsperiod.

Nedanstående principiella tidplan redovisar projektets tidsbehov:



Efter det att berörda politiska organ hösten 2006 beslutat om alternativ som underlag för upprättande av detaljplan bör även en projektering i form av systemhandlingar kunna påbörjas för att påskynda ett genomförande. Byggnadsarbeten bör då kunna inledas direkt efter det att detaljplanen och miljöprövningen vunnit laga kraft. Ett genomförande bedöms sedan ta ca 7-9 år varvid ett färdigställande tidigast är möjligt till kring 2017.

En utbyggnad av Tvärbanan/Saltsjöbanans nya sträckning mellan Slussen och Danvikstull har en avgörande inverkan på förutsättningarna att bygga om Slussen. Dess planering och planläggning sker i särskild ordning. För Slussenprojektet är det av största vikt att SL bedriver denna planering och planläggning med hög prioritet. Bygandet bedöms kunna påbörjas 2007 under förutsättning att finansieringsfrågan kan lösas under 2005.

Följande antaganden kan göras för några hålltider.

	Tid	Klart
Beslut om planläggning m.m.		2005
Detaljplan – Tillåtlighetsprövning	2-3 år	2008
Projektering till byggstart	2-3 år	2009
Byggande	7-9 år	2016

KOSTNADER FÖR FORTSATT ARBETE

Nedlagda kostnader

Gatu- och fastighetskontorets kostnader för tävlingen och efterföljande bearbetning under 2003 och 2004 uppgick till ca 15 mnkr. Motsvarande kostnader för ”Nybyggt bevarande” under 2005 är ca 7,5 mnkr. Därtill kommer kostnader för övriga förvaltningar och kostnader för förberedande utredningar mm sedan 1998.

Fortsatt utrednings- och planarbete

I det fortsatta arbetet kommer att krävas förprojekteringar och andra betydande utredningsinsatser för att utveckla underlaget för det formella planprogrammet, ta fram underlag för förhandlingar med olika intressenter och underlag för tillåtlighetsprövningen. Markkontoret kommer att behöva kvalificerat biträde i dessa processer. Stadens förvaltningar och bolag får förutsättas kunna bistå med sakkunskap. Kvalificerade konsulter inom vitt skilda kompetenser måste även anlitas. Omfattningen kan i detta skede bedömas endast överslagsmässigt, eftersom många villkor ännu inte klarlagts. Kontoret bedömer för detta följande tider och kostnader.

	Period	Kostnad
Vidareutveckling av planunderlag	Våren 2006	5 - 10 mnkr
Förberedelser för tillåtlighetsprövning	2006 - 2007	10 - 20 mnkr
Förhandlingar med intressenter	2006 - 2007	3 - 10 mnkr
Planerings- och projektledningsstöd	2006 - 2007	2 - 5 mnkr
		20 - 45 mnkr

Markkontoret föreslår att marknämnden beslutar godkänna investeringsutgifter inom en ram av 35 mnkr för dessa ändamål.

Under senare delen av 2007 kommer sannolikt mer omfattande reguljär projektering att krävas. För detta finns idag inget underlag, men den totala projekteringskost-

naden i stadens del av projektet kommer att uppgå till minst 250 mnkr fördelat på 3-5 år.

Flerårsprogrammet för gatu- och fastighetsnämnden upptar 40 mnkr för 2006 och 80 mnkr för 2007, vilket tills vidare får förutsättas gälla även för marknämnden.

I samband med den ovan nämnda presentation inför programsamrådet bedömer markkontoret att underlag för kompletterande inriktningsbeslut kan redovisas.

Information m.m.

Förslaget "Nya Slussen" presenterades för intresserade vid ett stort antal tillfällen under hösten 2004. Förslaget "Nybyggt bevarande" har under sommaren 2005 kort presenterats för de närmast berörda nämnderna, liksom för stadsmuseinämnden och skönhetsrådet. Ytterligare informationer planeras, bl.a. vid stadsdelsnämndernas medborgarmöten.

Det båda förslagen finns tillgängliga för allmänheten på stadens hemsida www.stockholm.se/slussen från mitten av oktober 2005. På samma hemsida kommer även detta tjänsteutlåtande att publiceras, liksom eventuella beslut i ärendet.

Under företagarnas "Slussendag" den 17 september var förslagen tillfälligt utställda i markkontorets informationslokal i Kolingsborg på Slussen. Utställningen öppnar åter under oktober. Den innehåller förutom modeller och planscher även en 3D-visualisering där den intresserade kan jämföra förslagen med dagens Slussen.

I de följande plan- och miljöprocesserna, vilken förvaltningarna nu föreslår skall vidta, kommer sedan information, utställningar och samråd att genomföras på det sätt som plan- och bygglagen och miljöbalken föreskriver.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 28 oktober 2005, har i huvudsak följande lydelse.

SAMMANFATTNING

Slussens anläggningar är uttjänta och vissa delar är i dagsläget avstängda för tung trafik vilket är till stor olägenhet för bussar och övrig yrkestrafik. Med anledning av detta är det angeläget att staden startar de formella processer som leder fram till beslut om den framtida utformningen.

Två huvudinriktningar har diskuterats: Rekonstruktion av kulturhistoriska skäl eller en ny anläggning utformad för morgondagens behov. För att få underlag till beslut har staden genomfört en formgivningstävling som resulterade i "Nya Slussen". Utöver det vinnande förslaget har ett referensalternativ utarbetats, "Nybyggt bevarande" som baseras på klöverbladsformen med förbättrad funktionalitet. Förslaget har utvärderats

efter samma principer som tillämpades i tävlingen och utarbetats i samråd med byggnadsantikvarisk expertis.

Kostnaderna för genomförande av de båda alternativen har beräknats på samma sätt som i den genomförda tävlingen och är i storleksordningen 3,7 miljarder kr (Nya Slussen) respektive 3,6 miljarder kr (Nybyggt bevarande). Dessa totalkostnader skall bäras av staden, landstinget (SL), ledningsägare, ev. staten och framtida fastighetsägare. Markvärdena för lokaler har bedömts till 460 mnkr för "Nya Slussen" och 260 mnkr för "Nybyggt bevarande".

Vid ett antagande av en rimlig kostnadsfördelning skulle stadens ekonomiska utfall för båda förslagen bli kostnader i storleksordningen 1,9 miljarder kr. Drift och underhåll bedöms kosta något mindre än idag för "Nya Slussen", under det att "Nybyggt bevarande" blir något dyrare.

Stadsledningskontoret konstaterar att Slussens tekniska tillstånd är av så allvarlig art att dess funktion börjar fallera och att det är förenat med stora risker om inte åtgärder vidtas snarast. För att inte föregå den utvärdering av flera förslag som plan- och miljöprövningen syftar till förordrar stadsledningskontoret i detta skede inget av de aktuella förslagen till utformning. Vidare påpekar stadsledningskontoret att de kostnads kalkyler som redovisas innehåller mycket stora osäkerhetsfaktorer och antaganden om kostnadsfördelning mellan parterna som inte är förhandlade.

BAKGRUND

Trafikanläggningarna vid Slussen är efter 70 års användning till större delen uttjänta och måste ersättas. En idé tävling med bevarandeariktning i början på 1990-talet ledde inte till genomförande och situationen är nu akut.

Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick gatu- och fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling som påbörjades i mars 2003. De grundläggande programkraven var i stark sammanfattning:

- kollektivtrafik, bättre kapacitet och omstigning
- biltrafik, inte mer än tillfarterna medger
- gång och cykel, säkert och tillgängligt
- Mälaren, bättre avbördningskapacitet
- landskapet, tydliggör det låga näset över vattnet
- utblickar, viktigare än nya byggnader
- konstruktioner, minsta möjliga, mer vattenytor

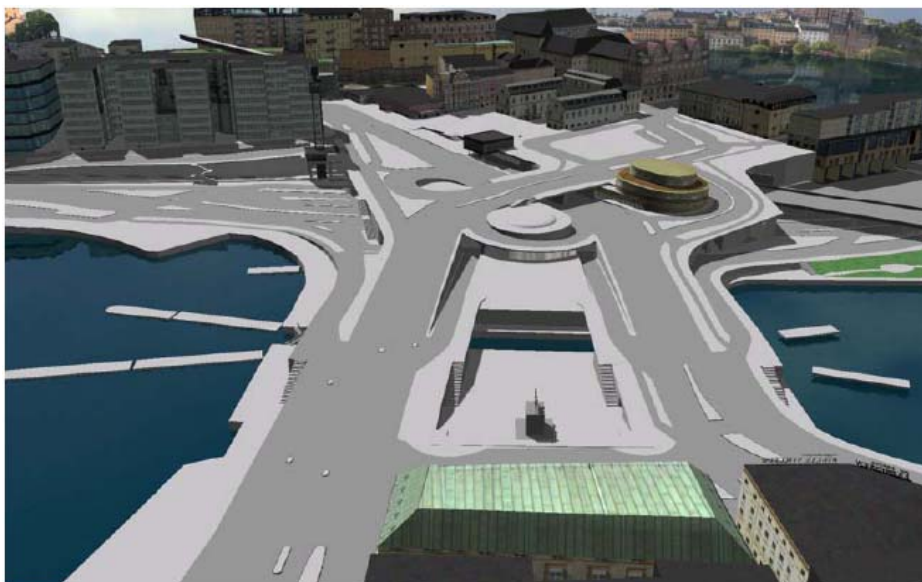
Åtta tävlingslag inbjöds att inkomma med förslag och i mars 2004 utsågs förslaget Strömmar till vinnare. Tävlingsförslagen var under tiden december 2003 till april 2004 utställda för allmänheten. Utställningen hade ca 6000 besökare. Materialet har även varit tillgängligt på Internet.

Tävlingsresultatet presenterades i ett gemensamt tjänsteutlåtande till berörda nämnder i oktober 2004 med ett förslag att starta planarbete med det bearbetade vinnarförslaget som grund samt att utarbeta ett referensalternativ med utgångspunkt i klöverbladsmodellen. Planarbetet skulle också belysa vad en mindre omdaning skulle innebära för gestaltning, funktion och ekonomi.

ÄRENDET

I det tjänsteutlåtande som tagits fram av berörda nämnder beskrivs "Slussen idag", "Nybyggt bevarande" och "Nya Slussen". Nedan beskrivs respektive förslag i korta ordalag. Nämndernas gemensamma tjänsteutlåtande återfinns i sin helhet, tillsammans med övrig information och illustrationer av förslagen på www.stockholm.se/slussen

Slussen idag, vy mot söder



Konstruktionernas bärighet och skick har följts noggrant sedan slutet av 80-talet. Detta har lett till bedömningen att minst 2/3 av konstruktionerna är uttjänta och inte går att behålla eller restaurera. Behovet av säkerhetsåtgärder har ökat markant de senaste åren och bedöms öka ytterligare de kommande åren. De ojämna sättningarna främst på Saltsjösidan orsakar sådana påfrestningar att delen mellan Skeppsbron och Katarinahissen måste stängas av för tung trafik under hösten. Detta får betydande konsekvenser för framför allt stadsbussar och annan yrkestrafik.

Nämnderna gör bedömningen att funktionaliteten hos dagens Slussen har allvarliga brister, där framförallt biltrafiken breder ut sig på bekostnad av gång- och kollektivtrafik.

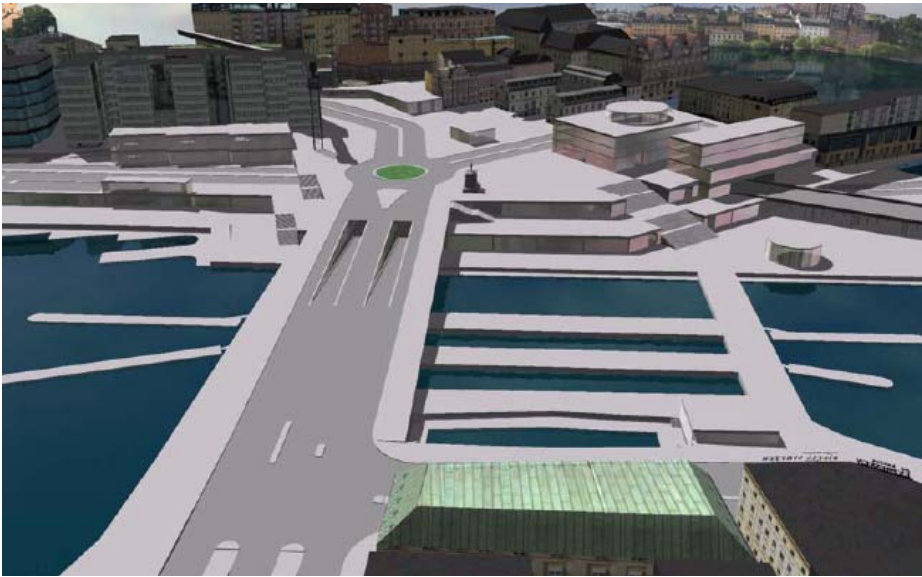
Nybyggt bevarande, vy mot söder



Beskrivning av förslaget:

- Återskapad klöverbladsutformning i anläggningens översta plan.
- Stadsgårdsleden ligger inbyggd i anläggningen, vilket ger en bilfri kaj på Södersidan.
- Två broar mot Gamla stan med ny trafikföring mot Stadsgårdsleden.
- Broarnas ramper mot vattnet har enbart gång- och cykeltrafik. Gångytorna har ur tillgänglighetssynpunkt rimliga lutningar.
- Bussterminalen ligger intill Stadsgårdskajen, delvis under Stadsgårdsleden. Avgångshallen ligger i kajplanet och ankomsthallen en våning upp, bredvid leden. Inomhusförbindelse med Blå gången och med tunnelbanan.
- Rummet mellan Söder och Gamla stan innehåller slussen, övertäckta avtappningskanaler och en större publik lokalyta än idag.
- Ny byggnad ovanför tunnelbanebron avgränsar delvis Södermalmstorg. En rund kafébyggnad i Södra slingan har ljusinsläpp till de undre planerna. Kolingsborg ersätts av ett ljusinsläpp till de undre planerna.
- Helt nya lösningar i de undre planerna, med väsentligt större lokalyta än idag.

Nya Slussen, vy mot söder



Beskrivning av förslaget:

- Anläggningen har en samlad bro, som har kapacitet för att klara dagens trafikmängder och har förbättrad framkomlighet för bussarna.
- Stadsgårdsleden ligger inbyggd i anläggningen vilket ger en trafikfri kaj på södersidan.
- Bussterminalen ligger intill Stadsgårdskajen, under trafikleden. Avgångshallen ligger i kajplanet med utsikt mot Saltsjön. Terminalen har bra inomhusförbindelse med tunnelbanan.
- Rummet mellan Söder och Gamla stan upptas av de gamla slussarna och av nya vattenbassänger och kanaler, med kapacitet för avtappning av Mälarens högvatten. Nya kajer och bryggor skapas för stadslivet till fots och cykel.
- Höjdskillnaden mellan kajplanet och den högre nivån på Söder tas upp med en terrasserad byggnad. En generös trappa leder mellan den övre nivån och kajplanet och vidare mot en gång- och cykelbro mot Gamla stan.
- Nya byggnader på det övre planet bildar nya torgrum: ett slutet och intimt Södermalmstorg, kantat av lokaler och ett nytt Karl Johans torg som är öppet mot utsikten. Byggnaderna ska förutom ny entré till tunnelbanan innehålla publika verksamheter.
- Under torgen bildas lokaler för kommersiella aktiviteter i kontakt med bussterminalen.

FÖRSLAGENS EKONOMI

Enligt kalkyler beräknas kostnaden för "Nybyggt bevarande" till 3610 mnkr och "Nya Slussen" till 3720 mnkr i dagens prisnivå.

Kalkyler i detta tidiga skede är översiktliga och behöver successivt revideras. De nu bedömda kostnaderna omfattar fullt färdigställande av stadens egna anläggningar, en ny ledningstunnel, landstingets (SL) anläggningar inkl. gångar i butiksplanen samt avbördningsanordningar. För byggnader och butikslokaler ingår kostnader för stommar och grundläggning samt färdigställande till basstandard, men s.k. hyresgästpassning återstår.

Kostnaderna för investeringarna skall delas av landstinget (genom SL), ledningsägare och fastighetsägare eller tomträttsinnehavare. För avbördningsanordningar (avrinning från Mälaren) bör rimligen statsbidrag utgå då avrinningen är en riksangelägenhet med anledning av översvämningssrisk m.m. I dagsläget har parterna inte fört några diskussioner om fördelningen av projektets kostnader.

Intäkter i form av försäljning eller tomträttsavgälder av mark och lokaler har beräknats för *"Nybyggt bevarande"* till 260 mnkr och 460 mnkr för *"Nya Slussen"*. Skillnaderna i intäkter beror främst på att *"Nya Slussen"* erbjuder mer sammanhållna och attraktiv affärslokaler.

Fördelningen av kostnader mellan olika aktörerna sker genom förhandlingar. Utifrån en rimlig fördelning där alla aktörer betalar sina delar och staten betalar 100% av kostnaderna för avbördningsanordningarna bedöms stadens utfall för *"Nybyggt bevarande"* till 1890 mnkr och 1850 mnkr för *"Nya Slussen"*.

Ett värstascenario där staden bär alla kostnader för stommar och ledningstunnel och staten betalar 50 % av avbördningskostnaderna ger ett bedömt utfall för *"Nybyggt bevarande"* till 2670 mnkr och 2710 mnkr för *"Nya Slussen"*.

Årliga driftkostnader för *"Nybyggt bevarande"* beräknas till 8,7 mnkr och 7,4 mnkr för *"Nya Slussen"* att jämföras med dagens driftkostnad, 8 mnkr per år.

ÄRENDETS BEREDNING

Samtliga berörda nämnder har under oktober månad beslutat om inriktningsbeslut och startpromemoria för planläggning och miljöprovning av Slussenområdet. Med anledning av projektets storlek och ekonomiska konsekvenser har det hänförs till kommunstyrelsen för beslut.

Ärendet har därefter remitterats till stadsledningskontoret där det beretts av infrastrukturavdelningen i samråd med ekonomiavdelningen.

SAMMANFATTNING AV ÖVRIGA NÄMNDERS SYNPUNKTER

Berörda nämnder har behandlat ett gemensamt tjänsteutlåtande som i sammandrag återges nedan.

Berörda nämnder föreslår att arbete med planläggning och tillåtlighetsprovning enligt miljöbalken startar.

Konstruktionernas ökande förfall gör det nödvändigt att snarast skapa förutsättningar för en sund och säker framtida förvaltning av Slussenområdet vid Söderström.

Dagens anläggning byggdes för den framväxande bilismens epok, men har idag stora miljömässiga och funktionella brister för alla trafikslag. Till och med för biltrafiken är det svårt att hitta rätt samtidigt som det finns överkapacitet. En ny sträckning

för Tvärbanan/Saltsjöbanan till Slussen planeras och Nacka/Värmdöbussarnas terminal kommer att behöva högre kapacitet och bättre trafikantmiljö. Stadslivet till fots behöver bättre trygghet, trivsel och tillgänglighet. Slussen idag fyller inte aktuella krav och önskemål om ett funktionellt och trivsamt stadsliv.

Prognoser om kommande klimatförändringar indikerar ett behov av att kraftigt öka förmågan att avbörda Mälaren. De senaste årens översvämningar i Sverige och i omvärlden bidrar till ökat medvetande i denna fråga. Söderström är ett av de ställen där det finns rimliga förutsättningar att förbättra avbördningen.

Nämnderna anser för sin del att det underlag som nu föreligger tydligt visar på dels att ett rent återuppförande av dagens anläggning inte är ett rimligt alternativ, och dels att de presenterade alternativen var för sig är så väl genomarbetade att de tillsammans utgör goda grunder för att starta de processer som innebär en prövning av områdets funktioner och utformning inför framtiden. Som en naturlig del i dessa processer kommer förslagen att ytterligare konsekvensbeskrivas och vidareutvecklas.

STADSLEDNINGSKONTORETS SYNUNKTER OCH FÖRSLAG

Stadsledningskontoret kan, i likhet med övriga nämnder, konstatera att Slussens tekniska tillstånd är av så allvarig art att dess funktion börjar falla och riskerna bli uppenbara om inte åtgärder vidtas snarast. Vidare kan konstateras att underhållsarbetet och extraordinära insatser för att minska riskerna redan idag tar stora resurser i anspråk och innebär problem för kollektivtrafik m.fl. Kostnader för akutåtgärder med tillhörande problem för verksamheterna kan förväntas öka om inte Slussenområdet åtgärdas grundligt inom en snar framtid.

Med anledning av detta är det angeläget att staden startar de formella processer som leder fram till beslut om den framtida utformningen genom att stadsbyggnadskontoret inleder planprocessen enligt plan- och bygglagen (PBL) och marknämnden inleder tillståndsprövning enligt miljöbalken (MB). Syftet med prövning enligt PBL och MB är att låta prövningen vara vägledande vid val av alternativ. För att inte föregå den utvärdering av förslagen som plan- och miljöprövningen syftar till gör stadsledningskontoret i detta skede inget ställningstagande.

Enligt stadens regler för styrning och uppföljning av investeringar skall nuvärdesberäkning göras för projekt större än 300 mnkr. Stadsledningskontoret gör bedömningen att betalningsströmmarna i de båda alternativen är likvärdiga, varför en nuvärdeskalkylering inte tillför något till beslutsunderlaget och därför inte har utförts.

Stadsledningskontoret vill poängtera att de kalkyler som är gjorda med avseende på det ekonomiska utfallet i detta läge är i hög grad approximativa. Anläggningskostnaderna i ett projekt av Slussens dignitet och särart är mycket svåra att förutsäga. Diskussioner om fördelningen av kostnader mellan aktörerna är dessutom inte påbörjade vilket utgör ytterligare osäkerhetsfaktorer i kalkylen. Huruvida staten överhuvudtaget är beredd att förhandla om att ta på sig kostnader för att säkra avbördningskapaciteten från Mälaren är oklart. Därtill kommer naturligtvis oklarheter i lokalintäkter i form av försäljning och tomträttsupplåtelser.

Förutom den stora ekonomiska osäkerheten enligt ovan ser stadsledningskontoret ett antal riskfaktorer som behöver belysas i den fortsatta planeringen av projektet.

De verksamhetsmässiga riskerna behöver belysas tydligare. Slussen är idag en av stadens större knutpunkter och framkomligheten för både kollektivtrafik, fotgängare och biltrafik behöver säkerställas under projektets gång.

I staden pågår genomförande och planering av en rad omfattande infrastruktur- och bostadsprojekt. Riskerna med flera stora och resurskrävande projekt som pågår parallellt behöver belysas bl.a. med avseende på kapacitetsbrist hos utförare vilket kan leda till kostnadsökningar.

RESERVATIONER M.M.

Marknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Leif Rönngren (s), Johanna Nilsson (s), Gunnar Sandell (s), och Kajsa Stenfelt (v) samt tjänstgörande ersättarna Kenneth Nilsson (s) och Ornina Younan (s) enligt följande.

Förslaget med 'nya slussen' framstår som det som bäst ger Stockholm en plats med goda lösningar för framtiden. Vi vill särskilt poängtera vikten vid att det fortsatta arbetet vidareutvecklar ett antal frågor:

God framkomlighet för kollektivtrafikresenärerna, cyklisterna och fotgängarna.

Vattenavbördningen från Mälaren har stor betydelse för hela Mälarenregionen.

Blanda kommersiella lokaler med kulturlokaler och lokalt anpassade aktiviteter.

Särskilt uttalande gjordes av Sten Nordin (m), Berthold Gustavsson (m) samt tjänstgörande ersättarna Maurice Forslund (kd) och Jan Tigerström (m) enligt följande.

Detta beslut innebär inte att vi på något sätt har tagit ställning till det ena eller det andra alternativet när det gäller utformning av Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av Ulf Fridebäck (fp) och tjänstgörande ersättaren Marianne Ahlgren (fp) enligt följande.

Slussen är en av Stockholms mest betydelsefulla platser, både som trafikplats och som en del av en mycket känslig stadsbild. Det är därför av central betydelse att den nya Slussen-konstruktionen blir så bra som möjligt, både beträffande funktionen som trafikplats och som en framtida mötesplats för söderbor och övriga stockholmare.

Flera viktiga aspekter måste tas i beaktande i planeringsskedet:

- Det måste finnas bättre förutsättningar för kollektivtrafik än vad den befintliga konstruktionen medger.
- Fotgängarna skall lätt och smidigt kunna ta sig mellan Södermalm och Gamla stan. Det måste bli lätt att orientera sig på platsen.
- Bra och säkra cykelbanor, avskilda från fotgängare och bilar.
- De olika gångstråken måste upplevas som trygga. Miljöerna får inte i sig vara brottsbefrämjande. Långa passager under mark måste undvikas, liksom murar etc, utan fönster och entréer.

- Platsen bör bebyggas med hus för att skapa trivsamma platser. Husen måste dock hållas inom en skala som passar platsen och därför inte bli alltför höga.
- Stor hänsyn måste tas till platsens historia. I möjligaste mån bör de gamla, befintliga slussarna synliggöras. Deras betydelse för Slussens roll som breddavlopp för Mälaren måste beaktas.
- Den konstnärliga utformningen bör också bygga på Slussens historia för att på sätt visualisera de olika funktioner som Slussen haft under århundradena.

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Romson (mp) enligt följande.

Förslaget Nya Slussen är bättre än alternativet ur så gott som alla synvinklar. Planeringen bör därför baseras på detta alternativ. Planläggningen bör också utgå från följande förutsättningar:

Slussen bör få mer grönska och träd. En bra mix av kaféer, inomhuslekplats för barn, vackra väntsalar. Slussen måste bättre än idag anpassas till kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Vattenutrymmet måste öppnas och de historiska slussarna tas fram. Höjda vattennivåer i Mälaren till följd av klimatförändringar blir en viktig sak att beakta i fråga om avrinningsmöjligheter till Saltsjön. Bilutrymmet måste minskas kraftigt jämfört med dagens situation, och bron mot gamla stan smalnas av så mycket som möjligt genom att göra filerna smalare. De nya lokalytorna ska avsättas delvis för kulturändamål, föreningsliv och handel med lokalproducerade produkter. Slussen måste också bli en bra knutpunkt för båtkollektivtrafik. Slussen olika funktioner måste måste väderanpassas efter sol, vind och vatten. En högre estetisk nivå på bron, kajer och andra ytor måste eftersträvas. Medel bör avsättas i samband med ombyggnation för att bevara kulturarvet i Gamla stan. Gångtrafiken och övriga trafikslag måste vara helt tillgänglighetsanpassade.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Margareta Björk m fl (m) till förmån för eget förslag till beslut enligt följande.

Förslag till beslut

att Katarina-Sofias stadsdelsnämnd i huvudsak godkänner förvaltningens redovisning samt

att därutöver anför följande

Trots att det nu föreligger två förslag för ombyggnad av Slussenområdet, kan vi inte odelat ställa oss bakom något av förslagen. För båda alternativen gäller att en planering måste ske för en radikalt bättre social miljö än den som råder idag, oavsett om man ser Slussen som en trafikplats eller en vistelseplats.

Några synpunkter på alternativet "Nya Slussen"

1. Det stora huset mitt på Södermalmstorg blir högre än Stadsmuseet och skulle bli ett brutalt ingrepp i miljön på Södermalmstorg. Utsikten mot Riddarfjärden försvinner, Stadsmuseet och husfasaderna (Söders äldsta stenhus) på västra delen av Södermalmstorg osynliggörs. Det motiveras av ett tänkt behov av hyresintäkter från kommersiella lokaler, vilket skulle föra alternativet "Nya Slussen" i ekonomisk likställighet med "Nybyggt bevarande". Vi avvisar helt förslaget i denna del.
Handelns Utredningsinstitut har i år (2005) lämnat en utredning, som visar att de gallerior, som finns idag i Stockholm, riskerar att få sämre lönsamhet. Dessa köpcentra har nu vuxit kraftigt, både till yta och till försäljningsvolym, och omsättningen har ökat med 23 % de senaste fem åren.
Enligt branschorganisationen Svensk Handel kommer detaljhandelsytan i Stockholm att stiga med 40 % fram till år 2007 (inräknat projekterade byggplaner). 100.000 m² i innerstaden, 135.000 m² i ytterområdena.
En klar tendens är att de stora kedjorna breder ut sig på bekostnad av mindre aktörer, de stora kedjorna dominerar fullständigt och ägarkoncentrationen ökar.
Sammantaget innebär "Nya Slussen" också ett hot mot köpcentra som Ringen och Söderhallarna liksom mot våra affärsgator Hornsgatan, Folkungagatan och Götgatan.
2. En ny konkurrenskraftig galleria förutsätter även god tillgång till parkeringsplatser, vilket inte medtagits i förslagen.
3. Idag går den omfattande busstrafiken i planskild korsning, som fungerar väl. För kollektivtrafiken innebär "Nya Slussen", att Katarinavägen lyfts upp för att komma i nivå med Slussplan; de långa blå bussarna kommer då att trängas i den nya rondellen - i tvåminuterstrafik!
Det hade varit intressant om SL bidragit med en analys av hur kollektivtrafiken på ett smidigt sätt skall föras mot Hornsgatan och Munkbron. Det bör påpekas att trafiksignaler måste finnas för att släppa fram gående, där trafiken mot Munkbron svänger västerut från Skeppsbrorampen (nuvarande Karl Johans torg).
4. Brolösningarna i "Nya Slussen" förutsätter att gående och cyklister tvingas vänta vid broöppning för sjötrafiken eller ta en omväg.
5. Det framgår inte klart i materialet om anslutning för biltrafik kan ske från Stadsgårdsleden till Centralbron. Eftersom det antyds att kajerna på Södermalm kommer att vara "fredade från biltrafik", antar vi att trafiken från Hornsgatan inte längre kan nå Centralbron som idag. Detta kommer att få konsekvenser för trafiken på Hornsgatan, som är överbelastad sedan många år.
6. Som en fördel med alternativet "Nya Slussen" framhålls att merparten av ytorna är lättstädade. I förslaget finns dock svårstädade utrymmen och tunnlar under jord för gångtrafiken.

Några synpunkter på alternativet "Nybyggt bevarande"

1. Markkontoret framhåller att kopplingen mellan Stadsgårdsleden och Centralbron kommer att fungera sämre än idag.
2. Även brolösningarna i "Nybyggt bevarande" förutsätter att de gående och cyklister tvingas vänta vid broöppning för sjötrafiken, alternativt ta en omväg.
3. Glashuset i klöverbladet är tilltalande. I det fortsatta utredningsarbetet bör man överväga att bygga glashus i ytterligare ett eller två klöverblad, för att på så sätt skapa fler alternativ för kommersiella lokaler.
4. I "Nybyggt bevarande" bör man överväga att öppna upp ett synligt vattenstråk vid sidan av Karl Johan slussen.

Några synpunkter på båda alternativen

1. Möjligheten att återinföra spårvägslinjer i Stockholms innerstad har inte beaktats i utredningen. I samband med att beslut togs om stombusslinjenätet, beslöts bland annat att man i framtiden skall kunna göra om de tunga busslinjerna till modern spårvägsdrift - av miljö- och framkomlighetsskäl. På Skeppsbron skulle man kunna få tillbaka ett körfält norrut. I dessa förslag har man nu övergett den tanken.
2. Båda alternativen saknar en bra och tydlig beskrivning för hur biltrafik från Stadsgårdsleden och Södermälarsstrand skall kunna nå Centralbron och tvärtom. Det är en viktig fråga för dem som bor på Södermalm. Det är givetvis av miljöskäl att föredra att biltrafiken förs på Södermälarsstrand och Stadsgården i stället för på Hornsgatan.
3. Båda alternativen har tillfredsställande lösningar på avrinningen från Mälaren.

Reservation anfördes av Patrik Holmberg (kd) till förmån för eget förslag till beslut enligt följande.

Det är av oerhörd vikt att centrala nämnder, kommunfullmäktige och kommunstyrelse är klara över betydelsen av det lokala behovet av insyn och inflytande i Slussenfrågan som generationer av Söderbor kommer att leva med.

Särskilt uttalande gjordes av Agneta Emmervall m fl (s) och Birger Albrechtsson (mp) enligt följande.

Det brådskar med beslut om Slussen. Slussen faller sönder och det får många konsekvenser som blir alltmer oacceptabla för söderborna och stockholmarna.

Slussen bör omdanas i den riktning som framgår av det vinnande tävlingsförslaget "Nya Slussen" efter bearbetning.

Det finns i förslaget några saker som vi vill peka på inför det framtida planarbetet.

1. de stora kommersiella ytorna som kan blir svåra att hyra ut så de blir lönsamma, alternativt att de drar till sig biltrafik. Bör studeras i relation till andra köpcentra.

2. frågan om bra cykel- och gångtrafik bör studeras noga
3. tryggheten för gångtrafikanter är en högprioriterad fråga
4. viktigt att husen på Södermalmstorg utformas med vackra detaljer och med omsorg och inte med bara glas och betong
5. framkomligheten för bussarna kan förbättras ytterligare, särskilt i rondellen
6. en möjlig förlängning av Tvärbanan norrut måste finnas

Håll fast vid

1. att bredden på broarna hålls nere för att få så stor vattenspegel som möjligt
2. den goda vattenkontakten både västerut och mot Strömmen
3. terrasserna och trapporna och särskilt förbindelsen från Södermalmstorg till Kornhamnstorg
4. viktigt att lägga färjetrafiken i franska bukten som i det nya förslaget

Särskilt uttalande gjordes av Fredrik Lundin m fl (fp) enligt följande.

Slussen är en av Stockholms mest betydelsefulla platser, både som trafikplats och som en del av en mycket känslig stadsbild. Det är därför av central betydelse att den nya Slussen-konstruktionen blir så bra som möjligt, både beträffande funktionen som trafikplats och som en framtida mötesplats för söderbor och övriga stockholmare.

Flera viktiga aspekter måste tas i beaktande i planeringsskedet:

- Det måste finnas bättre förutsättningar för kollektivtrafik än vad den befintliga konstruktionen medger.
- Fotgängarna skall lätt och smidigt kunna ta sig mellan Södermalm och Gamla stan. Det måste bli lätt att orientera sig på platsen.
- Bra och säkra cykelbanor, avskilda från fotgängare och bilar.
- De olika gångstråken måste upplevas som trygga. Miljöerna får inte i sig vara brottsbefrämjande. Långa passager under mark måste undvikas, liksom murar etc, utan fönster och entréer.
- Platsen bör bebyggas med hus för att skapa trivsamma platser. Husen måste dock hållas inom en skala som passar platsen och därför inte bli alltför höga.
- Stor hänsyn måste tas till platsens historia. I möjligaste mån bör de gamla, befintliga slussarna synliggöras. Deras betydelse för Slussens roll som breddavlopp för Mälaren måste beaktas.
- Den konstnärliga utformningen bör också bygga på Slussens historia för att på sätt visualisera de olika funktioner som Slussen haft under århundradena.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Lotta Edholm (fp), Katariina Güven (fp) och Bojan Ticic (kd) enligt följande.

Slussen är en av Stockholms mest betydelsefulla platser, både som trafikplats och som en del av en mycket känslig stadsbild. Det är därför av central betydelse att den nya Slussen-konstruktionen blir så bra som möjligt, både beträffande funktionen som trafikplats och som en framtida mötesplats för söderbor och övriga stockholmare.

Flera viktiga aspekter måste tas i beaktande i planeringsskedet:

- Det måste finnas bättre förutsättningar för kollektivtrafik än vad den befintliga konstruktionen medger.
- Fotgängarna skall lätt och smidigt kunna ta sig mellan Södermalm och Gamla stan. Det måste bli lätt att orientera sig på platsen.
- Bra och säkra cykelbanor, avskilda från fotgängare och bilar.
- De olika gångstråken måste upplevas som trygga. Miljöerna får inte i sig vara brottsbefrämjande. Långa passager under mark måste undvikas, liksom murar etc, utan fönster och entréer.
- Platsen bör bebyggas med hus för att skapa trivsamma platser. Husen måste dock hållas inom en skala som passar platsen och därför inte bli alltför höga.
- Stor hänsyn måste tas till platsens historia. I möjligaste mån bör de gamla, befintliga slussarna synliggöras. Deras betydelse för Slussens roll som breddavlopp för Mälaren måste beaktas.
- Den konstnärliga utformningen bör också bygga på Slussens historia för att på sätt visualisera de olika funktioner som Slussen haft under århundradena.

Särskilt uttalande gjordes av Mats G. Nilsson (m), Joakim Larsson (m) och Ingvar Snees (m) enligt följande.

Detta beslut innebär inte att vi på något sätt har tagit ställning till det ena eller det andra alternativet när det gäller utformning av Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

Förslaget med 'Nya Slussen' framstår som det som bäst ger Stockholm en plats med goda lösningar för framtiden. Att vidareutveckla förslaget är bra. Miljöpartiet önskar inför planarbetet lyfta fram ett antal frågeställningar.

- Vi önskar se att strukturer av gamla Slussen bevaras i möjlig mån inom det nya förslaget. Naturgeografin och landskapsformerna bör tillvaratas. Fler böjda former kanske kan sparas eller återskapas i det stora och/eller det lilla.

- En så smäcker bro som möjligt är naturligtvis att föredra och stor vikt bör läggas på de estetiska aspekterna av en nybyggnation.
- En minskad bussterminal genom smartare på och avstigning (förvisering) bör utredas och arbetas fram tillsammans med SL.
- Det är viktigt att få till stånd en funktionell enhet av Södra station och Slussen genom att använda befintlig tunnel till en smidig förbindelse mellan stationerna.
- Cykelbanor ska anläggas längs hela Katarinavägen, Hornsgatan och längs rondellen och bron ned till Gamla stan och ett stort antal cykelparkeringsplatser ska planeras in.
- Snabbspårvägsstationen måste från början planeras för att ge möjlighet att dra trafiken vidare till Gamla stan.
- Trygghet och tillgänglighet av utformningen är en mycket viktig del i kommande arbetet.
- De nya byggnaderna på torget bör utformas spännande men ej med alltför stora volymer och mer grönska måste försöka skapas inom området, allt ska inte stensättas.
- Blanda kommersiella lokaler med kulturlokaler och lokalt anpassade aktiviteter.
- Utarbeta en konstnärlig utformning av gatu- och torgytorna, samt ta fram renoveringsprogram för trafikskadade fasader i Gamla Stan. Ett kvalitetsprogram för utformningen bör tas fram för att garantera en högklassig kvalité för det nya Slussen.
- Mötesfriheten bör skrivas in i detaljplanerna för de kommersiella ytorna. Vi måste garantera "allmansrätten" i staden (d.v.s. inga stängda gallerior). Slussenområdet måste även få platser att vila på, att kunna sitta och betrakta, utan att konsumera.
- Vi vill se att planerna omfattar alla stadens generationer. Slussen ska kunna bli en bra plats för barn och ungdomar såväl som de vuxna och äldre.
- Mälarens avbäring måste skyndsamt åtgärdas. De allt mer extrema vädersituationer gör detta absolut nödvändigt.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Sten Nordin (m) samt Helena Bonnier (m), Regina Öholm (m) och Björn Nyström (kd) enligt följande.

Detta beslut innebär inte att vi på något sätt har tagit ställning till det ena eller det andra alternativet när det gäller utformning av Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av Madeleine Sjöstedt (fp) och Claes Fleming (fp) enligt följande.

Slussen är en av Stockholms mest betydelsefulla platser, både som trafikplats och som en del av en mycket känslig stadsbild. Det är därför av central betydelse att den nya Slussen-konstruktionen blir så bra som möjligt, både beträffande funktionen som trafikplats och som en framtida mötesplats för söderbor och övriga stockholmare.

Flera viktiga aspekter måste tas i beaktande i planeringsskedet:

- Det måste finnas bättre förutsättningar för kollektivtrafik än vad den befintliga konstruktionen medger.
- Fotgängarna skall lätt och smidigt kunna ta sig mellan Södermalm och Gamla stan. Det måste bli lätt att orientera sig på platsen.
- Bra och säkra cykelbanor, avskilda från fotgängare och bilar.
- De olika gångstråken måste upplevas som trygga. Miljöerna får inte i sig vara brottsbefrämjande. Långa passager under mark måste undvikas, liksom murar etc, utan fönster och entréer.
- Platsen bör bebyggas med hus för att skapa trivsamma platser. Husen måste dock hållas inom en skala som passar platsen och därför inte bli alltför höga.
- Stor hänsyn måste tas till platsens historia. I möjligaste mån bör de gamla, befintliga slussarna synliggöras. Deras betydelse för Slussens roll som breddavlopp för Mälaren måste beaktas.
- Den konstnärliga utformningen bör också bygga på Slussens historia för att på sätt visualisera de olika funktioner som Slussen haft under århundradena.

Särskilt uttalande gjordes av Per Bolund (mp) enligt följande.

Förslaget Nya Slussen är bättre än alternativet ur så gott som alla synvinklar. Planeringen bör därför baseras på detta alternativ. Planläggningen bör också utgå från följande förutsättningar:

Slussen bör få mer grönska och träd. En bra mix av kaféer, inomhuslekplats för barn och vackra väntsalar behövs. Slussen måste bättre än idag anpassas till kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Vattenutrymmet måste öppnas och de historiska slussarna tas fram. Bilutrymmet måste minskas kraftigt jämfört med dagens situation, och bron mot Gamla stan smalnas av så mycket som möjligt genom att göra filerna smalare. De nya lokalytorna ska avsättas delvis för kulturändamål, föreningsliv och handel med lokalproducerade produkter. Slussen måste också bli en bra knutpunkt för båt-kollektivtrafik. Slussen olika funktioner måste väderanpassas efter sol, vind och vatten. En högre estetisk nivå på bron, kajer och andra ytor måste eftersträvas. Medel bör också avsättas i samband med ombyggnation för att bevara kulturarvet i Gamla stan. Gångtrafiken och övriga trafikslag måste vara helt tillgänglighetsanpassade.

Stockholm lider brist på lokaler som är lämpliga för musikklubbar och rockkonserter av mindre format. När Slussen rivs kommer två av stadens viktigaste lokaler för det unga musiklivet att försvinna, Kolingsborg och Debaser. I dessa lokaler på Slussens "neutrala" mark möts ungdomar från hela staden, vilket bidrar till integrationen. Här kan man utöva musik utan att störa grannar. Musiklivet bidrar till ett Slussen som lever också på kvällen, då dess enda funktion annars är trafikplats. I det nya Slussen måste lokaler reserveras för att musiklivet ska få minst lika stort utrymme som idag, och till likvärdiga ekonomiska villkor.