



GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE

SDN 12 2005-10-20
SDN 13 2005-10-27
SBN 2005-10-27
MN 2005-10-27
TN 2005-10-25

Anders Roman
Markkontoret
Tel: 508 28 520

2005-10-10

Dnr 306-517/2005
Dnr 302-464-05
Dnr 2005-08976-53
Dnr M05-530-467
Dnr T05-530-1263

Till
Maria- Gamla stans stadsdelsnämnd
Katarina- Sofia stadsdelsnämnd
Stadsbyggnadsnämnden
Marknämnden
Trafiknämnden

Slussen – inriktningsbeslut och startpromemoria för planläggning och miljöprövning

FÖRSLAG TILL BESLUT

- 1 a. Maria- Gamla stans stadsdelsnämnd och Katarina- Sofia stadsdelsnämnd godkänner var för sig redovisningen.
- 2 a. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen.
 - b. Nämnden uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att inleda arbete med planläggning av Slussenområdet.
- 3 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.
- 4 a. Trafiknämnden godkänner redovisningen.
 - b. Nämnden uppdrar åt trafikkontoret att medverka i Slussenområdets planläggning och tillståndsprövning enligt miljöbalken.

BrittMarie Kyndel Olle Johnselius Ingela Lindh Göran Långsved Per Aronsson

U:\Tillfällig Struktur\Gemensamma projekt\04 Nya Slussen\04 Tjut\2005 okt\2 Tjut\Slussen - inriktningsbeslut och startpromemoria.doc

Bilaga 1: Vyer

Bilaga 2: Omdömen om Slussen idag

Bilaga 3: Omdömen om Nybyggt bevarande

Bilaga 4: Omdömen om Nya Slussen

Bilaga 5: Jämförelser

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 åstadkommits, 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.

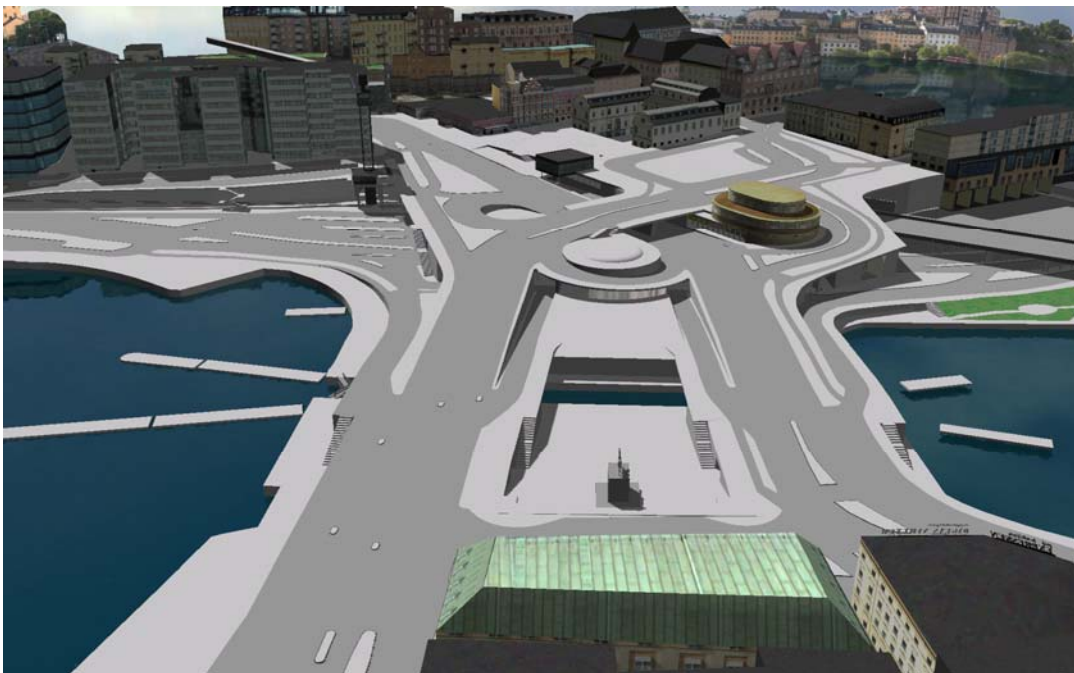
Tävlingsförslagen var under tiden december 2003 till april 2004 utställda för allmänheten. Utställningen hade ca 6000 besökare. Materialet har även varit tillgängligt på Internet.

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

SLUSSEN IDAG

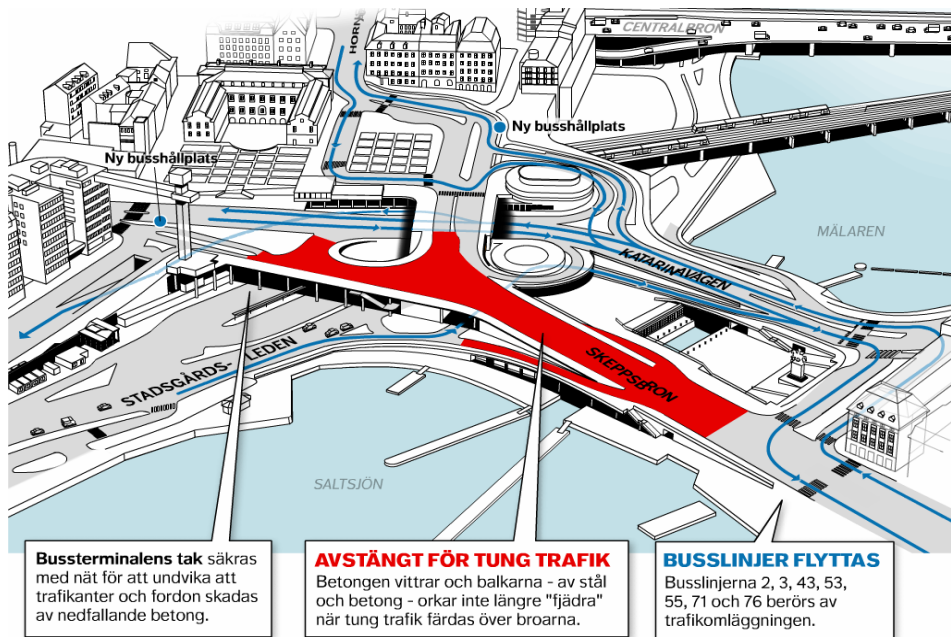


1930-talets anläggning med tillägg från 1950-talet (Kolingsborg och tunnelbanan), 1960-talet (Ryssgården) och 1970-talet (bussterminalen)

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 sätningarna 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.



GRAFIK: STEFAN ROTHMAIER

Temporära skydds- och stödåtgärder 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*.)

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 stadsmuséet 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 Stadsgårdsleden, delvis under Stadsgårdsleden. Avgångshallen ligger i kajplanet och ankomshallen 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”

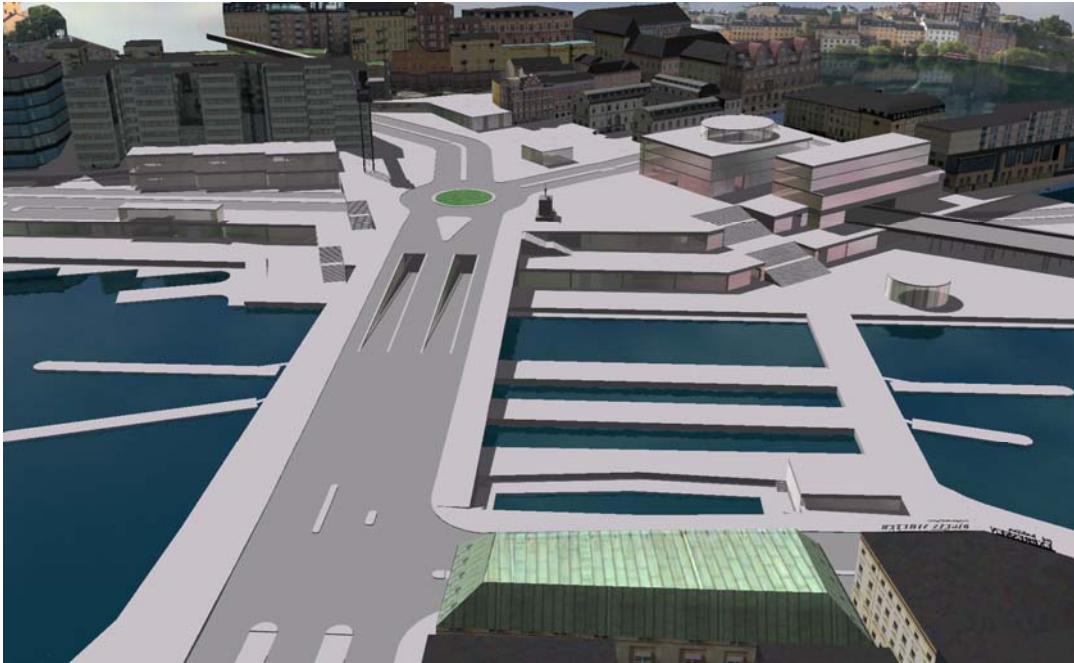
Med samma system som i tävlingen har den expertgrupp som bistod tävlingsjuryn värderat referensförslaget. Stadsmuseums kulturhistoriska värdering har inkluderats. Den fullständiga utvärderingen framgår av *bilaga 3*.

Samlad omdöme

Förslaget har ambitionen att vara balanspunkten mellan ett kulturhistoriskt meningsfullt återskapande och en förbättring av funktionerna. Flera betydande förbättringar har åstadkommit, 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*

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 dessas 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 överytor; Hög risk; Låga hyresnivåer</i>
		460	<i>Större sammanhållna ytor lämpliga för handel. Låg risk; Goda hyresnivåer</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 mnr	Nya Slussen mnr	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 klarläggas 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 mnr exklusive de senaste årens extraordinära insatser. För "Nybyggt bevarande" beräknas motsvarande kostnader till ca 8,7 mnr och för "Nya Slussen" till ca 7,4 mnr.

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

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/Värmdöbusarnas 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.

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 tillgodoses?

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 Johan-slussen 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. Ansvaret 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 kan avbördas? Ett klarläggande av förutsättningar och konsekvenser på olika platser.

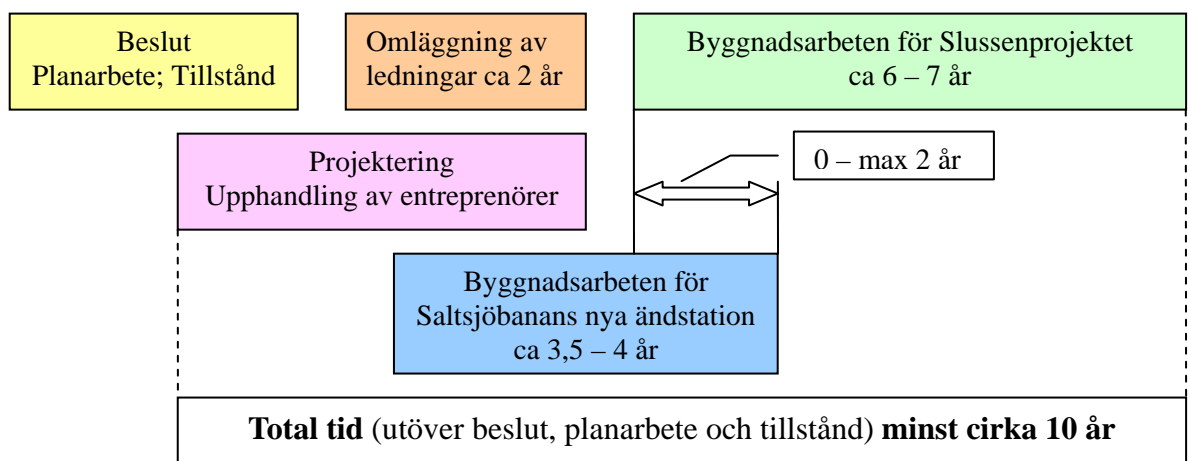
Visst översiktligt underlag i just dessa frågor föreligger, men det kan inte uteslutas att fler programfrågor kommer att identifieras.

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. Byggandet bedöms kunna påbörjas 2007 under förutsättning att finansieringsfrågan kan lösas under 2005.

Följande antaganden kan göras för några hålltider.

	<u>Tid</u>	<u>Klart</u>
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.

	<u>Period</u>	<u>Kostnad</u>
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 projekteringskostnaden 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.

SLUT