

Utlåtande 2009: RIII (Dnr 314-473/2008, 314-5034/2006)

Utredning av under samrådet inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet

Motion av Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson (båda mp) (2008:20)

Slussen, begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning m.m.

Skrivelse från Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Motion (2008:20) av Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson (båda mp) om
Utredning av under samrådet inlämnade alternativa lösningar för Slussen-
området anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför i utlåtan-
det.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande
Skrivelsen från Rådet till skydd för Stockholms skönhet anses besvarad
med vad föredragande borgarrådet anför i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Kristina Alvendal anför följande.

Ärendena

Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson (båda mp) föreslår i en motion
(2008:20) att de under samrådet inlämnade förslag för nya Slussen ska utredas.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet föreslår i en skrivelse att en nedgrävning av tunnelbanan vid Slussen ska utredas.

Ärendena har remitterats gemensamt. Dessförinnan har motionen remitterats enskilt.

MOTION (2008:20) OM UTREDNING AV UNDER SAMRÅDET INLÄMNADE ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SLUSSENOMRÅDET SAMT SKRIVELSE OM SLUSSEN, BEGÄRAN OM UTREDNING AV FÖRÄNDRAD TUNNELBANESTRÄCKNING M.M.

Beredning

Motion (2008:20) om utredning av under samrådet inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet samt skrivelse om Slussen, begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning m.m. har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. Därutöver har yttranden inkommit från Gamla Stan Sällskapet och Förslagsställarna bakom ”Ny syn på Slussen”, de s.k. ”Idealisterna”.

Stadsledningskontoret har inga synpunkter i detta ärende.

Stadsbyggnadsnämnden anser, som tidigare beslutats av stadsbyggnadsnämnden, att alternativa förslag till utformning av Slussen inte ska utredas vidare.

Exploateringsnämnden anser att den kostnad och de störningar som dessa förslag innebär inte uppväger den eventuella nytta som förslagen skulle kunna innebära. Nämnden anser därför att förslagen inte ska utredas vidare.

Trafik- och renhållningsnämnden anser, som tidigare beslutats av trafik- och renhållningsnämnden, att alternativa förslag till utformning av Slussen inte utreds vidare.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att det i varje samråd är viktigt att synpunkter och goda idéer tas tillvara. När det gäller den stora ombyggnaden av Slussen fattades i maj beslut i exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att påbörja planarbetet utifrån ett av de inlämnade arkitektförslagen. Nämnden utgår därför ifrån att frågan inte längre är aktuell.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd vill i sammanhanget påpeka att kollektivtrafiken är av central betydelse för stadsdelens invånare. En stor del av våra invånare har kollektivtrafiken som enda alternativ vid arbets- och rekreationsresor vilket gör att trafiken även förbi Slussen är av stor betydelse. Det är därför förvaltningens förhoppning att trafiksituationen kring Slussen planeras noggrant för att störningarna ska nedbringas till ett minimum under ombyggnaden.

Södermalms stadsdelsnämnd konstaterar att alternativa förslag till Slussens utformning redovisats för ansvariga nämnder och i viss mån utretts, och att det nu finns ett inriktningsbeslut för det fortsatta planarbetet. Nämnden anser därför att frågan om alternativa förslag till Slussens utformning inte längre är aktuell.

Gamla Stan Sällskapet argumenterar för förslaget "Ny syn på Slussen" och anser att Fosters förslag innebär mycket stora skador på Gamla Stan och olika riksintressen i Slussenområdet.

Förslagsställarna bakom "Ny syn på Slussen", de s.k. "Idealisterna" anser att en ny tunnelbanetunnel under Söder Ström spelar en avgörande roll för den nya Slussen. De anser vidare att den utredning SL genomfört inte på ett korrekt sätt belyser hur en sådan tunnel skulle kunna förverkligas.

MOTION (2008:20) OM UTREDNING AV UNDER SAMRÅDET INLÄMNAD ELLER ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SLUSSENOMRÅDET

Beredning

Motion 2008:20 har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd och Farsta stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret vill betona att staden redan har tagit ställning för förslaget Nya Slussen. Det vore därför olyckligt om stadens nämnder än en gång skulle börja om med att mer genomgripande utreda hur Slussen ska gestaltas. Den planerade byggstarten 2012 skulle då äventyras.

Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden anser att motionen bör avstyrkas. Nämnderna mottar dock självklart goda idéer som kan förenas med den beslutade huvudstrukturen, för inarbetning i den pågående planeringen av Slussenområdet.

Norrmalms stadsdelsnämnd är positiv till att idéer om Slussens utformning som framkommit under samrådet tillvaratas och utvecklas, under förutsättning

att arbetet kan inrymmas inom ramen för den planerade bearbetningen av ”Nya Slussen” under 2008.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd tar ingen egen ställning i motionärernas frågeställning eller beslutsförslag.

Farsta stadsdelsnämnd avstår att yttra sig över förslaget. Motionen behandlar en fråga som ligger utanför stadsdelens geografiska område.

Mina synpunkter

I arbetet med att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt har ett mycket digert utredningsarbete genomförts. Stockholms stad har arbetat sedan början av 1990-talet med frågan om en ny utformning av Slussen och nu är det hög tid att fatta ett välavvägt beslut. Under arbetets gång har flera arkitekttävlingar hållits och både nybyggnad och bevarande, till och med ett nybyggt bevarande har utretts.

Idag vet vi att Slussens konstruktioner tjänat ut och måste ersättas. Delar av Slussen är idag avstängda på grund av fara. Utifrån Nyréns vinnande förslag för ny trafiklösning från 2004 har en gestaltningstävling genomförts. Samtliga partier i Stockholms stad ställde sig 2007 bakom denna trafiklösning. Gestaltningstävlingen har nyligen avgjorts och beslut om att gå vidare med det vinnande förslaget har fattats i stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och exploateringsnämnden. Samtliga partier biföll det vinnande förslaget.

Inför ställningstagandet har en utredning genomförts av staden tillsammans med SL om förutsättningarna för en nedgrävning av tunnelbanan. Detta för att ge ett än bättre beslutsunderlag inför ett viktigt och historiskt beslut. Utredningen visar att en sådan nedgrävning kommer att fördyra Slussen med mellan 7 och 12 miljarder kronor. Dessutom måste tunnelbanan stängas av under minst ett år över det norr-södergående snittet. För att ersätta trafiken behövs 480 bussar i timmen i rusningstrafik. Detta beräknas försena rivnings- och byggnadsarbetena med mellan 5 och 9 år. Sammantaget ger de stora kostnaderna, de enorma störningarna och den förlängda byggtiden att en nedgrävning svårigen kan motiveras.

Det vinnande förslaget har arbetats fram av arkitektbyråerna Foster + Partners och Berg. Efter nämndernas godkännande kommer ett genomförandebeslut att fattas av kommunfullmäktige.

Det vinnande förslaget innebär en ny stadsfront i mänsklig skala på Södermalm och ett bättre utnyttjande av de offentliga rummen med fokus på goda sollägen och trevliga vistelsemiljöer. Stora delar av biltrafiken kommer att flyttas under jord. Södermalm och Gamla Stan kommer att bindas samman av

två broar som ska bearbetas till att bli smäckra och passande i den känsliga miljön.

En av de största vinsterna med en ny lösning för Slussen är att de idag ödsliga betongytorna med mörka undergångar och överdimensionerade trafikfält kommer att ersättas med en trivsamt stadsmiljö. Södermalmstorg kommer att bli en småskalig torgbildning med gott solläge samtidigt som kajerna befrias från biltrafik och Gamla Stan får nya trevliga vistelseytor för restauranger, kaféer och utblickar.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2008:20) om utredning av, under samrådet, inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet
3. Skrivelse angående Slussen. Begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning m.m.
4. Slussen, Nedgrävning av tunnelbanan. Utredning avseende teknik, genomförbarhet och ekonomi.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Anse motionen besvarad.
2. Anföra följande.

Ombyggnaden av Slussen är en av de viktigaste stadsomdaningarna i Stockholmshistoria. Förväntningarna på ett nytt Slussen som attraktiv mötesplats och smidig knutpunkt för kollektivtrafiken är stora hos de flesta stockholmare. Eftersom projektet är så komplext och viktigt borde alla aspekter och förslag ha belysts i ett tidigt skede av processen. Särskilt problematiskt är det att motionen och Skönhetsrådets skrivelse inte behandlades i fullmäktige tillsammans med inriktningsbeslutet för Slussen.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Vi socialdemokrater tog ställning i Slussen-frågan mot bakgrund av ett antal principiella ställningstaganden. Bland annat följande:

- Vi föredrar ”bro”- inriktningen och ”framflyttad stadsfront” (något som kunde ses i Foster och Wingårdh). Vi tror att alltför stora öppna ytor riskerar att stå

övergivna alltför stora delar av året. Stockholm har ett kallt och mörkt klimat. Det medför risken att stora öppna ytor blir övergivna, ogästvänliga och otrygga, snarare än fyllda av liv, rörelse och möten.

- Vi vill se en ”märkesbyggnad” som kan utmärka Nya Slussen, gärna med en publik verksamhet i (en ansats som exempelvis kunde återfinnas i BIG). En så stor anläggning och en så stor mötesplats som Slussen förtjänar en byggnad som kan skänka karaktär åt platsen och stå som symbol för det stora anläggningsprojektet. Givetvis ser vi gärna en publik verksamhet. Den markanvisning som redan gjorts syftar främst till kommersiell verksamhet. Platsen behöver kompletteras med en publik verksamhet. Det är av stor vikt att staden inte bara ser Slussen- området som en trafikkonstruktion och ett finansieringsproblem, utan att man också tar hänsyn till dess roll som offentlig miljö. Av det följer – om man vill vara tillspetsad - att staden inte ensidigt ska planera bebyggelsen utifrån möjligheten att tillskapa intäktsbringande byggrätter. Värdet för stadsmiljön och stockholmarnas offentliga rum måste ta minst lika stor plats i arbetet.
- Vi vill se ordentliga mötesplatser på nya Slussen. Slussen är en knutpunkt för kollektivtrafiken och en plats som förbinder Södermalm med Gamla stan och därefter vidare mot Norrmalm. Givetvis måste planeringen av Slussen inbegripa lämpliga mötesplatser. Det är mötet som kännetecknar staden och det är också något som de flesta stockholmarna förknippar med Slussen.
- Vi vill att man fortsätter att arbeta med en del av de förslag som framkommit och som ligger utanför själva Slussen- frågan, exempelvis möjligheten att förbättra förbindelserna för både cykel- och gångtrafiken genom att kreativt använda de befintliga brokonstruktionerna. Det kan förena både bättre lokalmiljö och tillförandet av nya kvaliteter till Stockholm och stockholmarna.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vänsterpartiet tycker att det är positivt att arbetet med Slussen går framåt. Den nuvarande Slussenkonstruktionen är i mycket dåligt skick och underhållskostnaderna är höga. Det behövs en ny struktur för Slussenområdet och det börjar bli bråttom. Inför stundande klimatförändringar är det oerhört viktigt att avbördningen av Mälaren kan öka från dagens mått men även att man studerar eventuell framtida vattenhöjning av Östersjön, så att inte bräckvatten från Saltsjön tränger in i Stockholms viktigaste vattentäkt Mälaren. Vi vill att det i planarbetet utreds hur själva slusskonstruktionen klarar en vattennivå som är 1-2 meter högre än i dag. Vi vill även se en möjlighet för fiskar att passera slusskonstruktionen.

Vänsterpartiet ser många positiva delar i föreliggande förslag på nybyggnation vid Slussen men vi motsätter oss starkt den stora fokuseringen på biltrafik. Den föreslagna åttafiliga bilbron känns helt otidsenlig när vi nu ska tänka nytt och framåt. Den trafikgenomströmning som ingick i uppdraget bygger på en inaktuell prognos, det aktuella trafikflödet vid Slussen är idag mycket mindre och utrymmet för biltrafik bör därför

begränsas. Vi föreslår att det inrättas ett spårreservat på bron för framtida spårtrafik i stället för att satsa på en så hög kapacitet för biltrafik.

Vi ser ingen anledning att underlätta för biltrafik att köra in i Stockholms medeltida stadskärna. Vi vill se fler gågator i hela centrala Stockholm och kring Slussen skulle med fördel gångstråken från Drottninggatan och Västerlånggatan kunna knytas ihop med Götgatan.

Trafiksituationen i dagens Slussen är många gånger både farlig och svåröverblickbar. Den nya Slussen måste erbjuda bra framkomlighet även för gående och cyklister. Konflikter om utrymmet mellan gående, cyklister, biltrafik och kollektivtrafik måste undvikas. Dubbelriktade cykelbanor är uteslutna ur trafiksäkerhetssynpunkt, liksom oklara skillnader mellan cykelbana och trottoar. Vi föreslår att det även byggs en cykelbana utmed tunnelbanebron för att avlasta Slussenområdet en del och få en genare väg mellan Södermalm, Gamla Stan och City.

I det föreliggande förslaget fanns tidigare en pendang till Stadsmuseet. Vi uppskattar att den tagits bort, och att Stadsmuseet får ett framförliggande öppet torg. Det är av oerhört stor vikt att Stadsmuseet får utökade publika lokaler i bra läge. Vi vill inte se en ensidig satsning på kommersiella lokaler och restauranger i området utan även lokaler för kulturaktiviteter. Slussen måste bli en levande plats även efter de kommersiella butikernas stängningstider. Det är viktigt att så många utblickar från Södermalm och Södermalmstorg mot Gamla Stan bevaras som det är möjligt.

Vänsterpartiet vill bevara nuvarande Katarinahiss med sin fackverkskonstruktion och vill att den integreras i nya Slussen. Vi kan inte se värdet av att förändra detta nuvarande och enda landmärke vid Slussen.

Vi vill se ett tydligt barnperspektiv i utformandet av nya Slussen. Vattenrummen måste vara tillgängliga för barn, trafiksituationen anpassad efter barns rörelser och en del av lokalerna ska vara upplåtna för barnverksamhet, till exempel ett barnbibliotek.

Vi vill se fördjupade solstudier och hur de planerade byggnaderna på Södermalmsidan skuggar området vid vattnet. Det är viktigt att byggnaderna får en skala som ansluter sig mot vattnet på södra sidan och anpassas mot den lägre bebyggelsen i Gamla Stan.

Gång- och cykelbron mellan Södermalmstorg till Gamla Stan ska utformas så att den möjliggör passager som klarar en högsta lutning på 10 %.

Passager under Centralbron och tunnelbanebron måste göras attraktiva, så att man inte bygger in otrygga platser även i den nya Slussen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Motion (2008:20) av Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson (båda mp) om Utredning av under samrådet inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför i utlåtandet.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande

Skrivelsen från Rådet till skydd för Stockholms skönhet anses besvarad
med vad föredragande borgarrådet anför i utlåtandet.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Kristina Alvendal

Ylva Tengblad

ÄRENDENA

MOTION (2008:20) OM UTREDNING AV UNDER SAMRÅDET INLÄMNADE ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SLUSSENOMRÅDET SAMT SKRIVELSE OM SLUSSEN, BEGÄRAN OM UTREDNING AV FÖRÄNDRAD TUNNELBANESTRÄCKNING M.M.

I en motion av Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) framförs att under samrådet om Slussenområdet har ett antal alternativa lösningar inlämnats från engagerade enskilda medborgare eller grupper av personer.

Motionärerna föreslår att de mer genomarbetade alternativa förslagen som inlämnats under samrådstiden skyndsamt utreds av berörda förvaltningar och bemöts på ett seriöst sätt för att ge klarhet, svar och vägledning inför kommande politiska beslut rörande den planerade ombyggnaden av Slussen.

Skönhetsrådet har med anledning av att rådet erhållit ett förslag till alternativ ombyggnad av Slussen tillskrivit kommunstyrelsen marknämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafiknämnden. Rådet uppmanar i sin skrivelse kommunstyrelsen och ansvariga nämnder att i samband med pågående utredningsarbete för Slussenprojektet se närmare på möjligheterna att förändra dragningen av tunnelbanans sträckning.

BEREDNING

Ärendena har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd och Södermalms stadsdelsnämnd. Därutöver har yttranden inkommit från Gamla Stan Sällskapet och Förslagsställarna bakom "Ny syn på Slussen", de s.k. "Idealisterna". Dessförinnan har motionen remitterats enskilt. Detta redogörs för i en egen beredningstext.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret avstår från yttrande över "Ang. Slussen begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning m.m. "

Skönhetsrådet har med anledning av att rådet erhållit ett förslag till alternativ om-

byggnad av Slussen tillskrivit kommunstyrelsen marknämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafikenämnden. Rådet uppmanar i sin skrivelse kommunstyrelsen och ansvariga nämnder att i samband med pågående utredningsarbete för Slussenprojektet se närmare på möjligheterna att förändra dragningen av tunnelbanans sträckning.

Frågan om eventuella förändringar i tunnelbanenätet studeras i pågående arbete för att finna en samlad infrastrukturlösning för Stockholmsregionen, som görs under ledning av en särskild förhandlingsman. Förslaget i skrivelsen får härutöver belysas av berörda facknämnder.

Stadsledningskontoret har i övrigt inga synpunkter i detta ärende och lämnar därför inget formellt tjänsteutlåtande.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2009 att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 juli 2009 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

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

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 juli 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har från Kommunstyrelsen, Stadsbyggnads- och fastighetsroteln fått en remiss angående Slussen. Remissen härrör från en skrivelse och en motion som lyfter frågan angående alternativa utformningar av Slussen, bland annat förslaget med en nedgrävd tunnelbana mellan Södermalm och Gamla Stan. Skrivelsen kommer från Skönhetsrådet, dat. 2006-12-11 och motionen är ställd till Kommunfullmäktige från Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp), dat. 2008-02-15.

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att ett inriktningsbeslut för den fortsatta planeringen av Slussens togs parallellt i maj 2009 i Exploateringsnämnden, Trafik- och renhållningsnämnden samt Stadsbyggnadsnämnden. Detta inriktningsbeslut innebär att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor är det som ska ligga som grund för det fortsatta planarbetet med Nya Slussen. I detta inriktningsbeslut behandlades också frågan om alternativa lösningar för Slussens framtida utformning, bland annat en nedgrävning av tunnelbanan. I tjänsteutlåtandet med tillhörande bilagor, Dnr 2005-08976-54, dat 2009-04-28 och som behandlades på Stadsbyggnadsnämndens möte 2009-05-14, redovisas att en nedgrävning skulle vara tekniskt möjlig,

men mycket svår att genomföra rent praktiskt. Vidare skulle kostnaderna uppgå till totalt mellan 7 000 – 12 000 mnkr (penningvärde februari 2009). Stadsbyggnadsnämnden fattade beslut, som även Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden, att alternativa förslag till Slussens utformning inte skulle utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret anser att detta beslut fortfarande är gällande och således kommer alternativa utformningar inte att utredas vidare.

Utlåtande

Ärendet

Ärendet avser svar på skrivelse från Rådet till skydd för Stockholms skönhet angående Slussen, begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning, dat.

2006-12-11 samt svar på motion (2008:20) avseende Slussen, utredning av under samrådet inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet, ställd av Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp), dat. 2008-02-15.

Ärendets beredning

Ärendet har remitterats från Kommunstyrelsen genom stadsbyggnads och fastighetsroteln, dat. 2009-05-20, till stadsbyggnadskontoret för svar senast den 30 augusti 2009. Inom staden här ärendet även remitterats till Exploateringsnämnden, Trafik- och renhållningsnämnden, Stadsdelsnämnderna i Skarpnäck, Spånga-Tensta och Södermalm samt till Stadsledningskontoret.

Stadsbyggnadskontorets synpunkter

Flera privata initiativ har under åren presenterat alternativa utformningar för Slussen, parallellt med det planarbete som staden bedriver för Nya Slussen. Dessa förslag har översiktligt tidigare redovisats för Stadsbyggnadsnämnden, dels i ärendet som behandlade inriktningsbeslut för Slussen Dnr 2005-08976-54 dels i ett utlåtande som ett svar på en skrivelse från Gunni Ekdahl (s), Maria Hannäs (v) och Cecilia Obermüller (mp) angående Slussenprojektet Dnr 2009-07102-50. Båda dessa ärenden redovisades för nämnden 2009-05-14 som också fattade beslut att inte utreda alternativa förslag till Slussens utformning vidare. Nämnden beslutade samtidigt att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för det fortsatta planarbetet för Slussen.

I ovan nämnda utlåtande redovisades bland annat förslaget Ny syn på Slussen, framtaget av de fem s.k. idealisterna. Förslaget innebär att tunnelbanan grävs ner mellan Södermalm och Gamla Stan. SL utredde i samråd med exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret översiktligt förutsättningarna för en nedgrävning av tunnelbanan inför Slussenärendets politiska behandling i maj 2009.

Sammanfattningsvis konstaterades att en nedgrävning av tunnelbanan är tekniskt möjligt. Dock får det mycket stora konsekvenser i form av helt eller delvis avstängd tunnelbana under perioder av byggnadstiden, vilket innebär konsekvenser för de över 300 000 resenärer som dagligen passerar Slussen med tunnelbanan. Att ersätta tunnelbanetrafiken med andra typer av kollektiva färdmedel för detta stora antal resenärer skulle innebära mycket stora insatser. Kostnaden för en nedgrävning beräknas till mellan 6 000 – 10 000 mnkr. Utöver denna kostnad tillkommer kostnader för ersättningstrafik för avstängd tunnelbana med kringkostnader som grovt uppskattas till

1 000 – 2 000 mnkr. Sammantaget gör detta att en nedgrävning av tunnelbanan totalt bedöms hamna i storleks-ordningen 7 000 – 12 000 mnkr (penningvärde februari 2009). Detta är kostnader som i princip ska läggas till de grundkostnader som Slussen idag är beräknade till på drygt 6 000 mnkr.

Kontoret anser, som tidigare beslutats av stadsbyggnadsnämnden, att alternativa förslag till utformning av Slussen inte utreds vidare.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 augusti 2009 att som svar på remissen överlämna kontorets utlåtande som svar på remissen.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Exploateringsnämnden har från kommunstyrelsen, stadsbyggnads- och fastighetsroteln fått en remiss angående Slussen. Remissen avser en skrivelse och en motion som berör frågan angående alternativa utformningar av Slussen, bland annat förslaget med en nedgrävd tunnelbana mellan Södermalm och Gamla Stan. Skrivelsen kommer från Skönhetsrådet, daterad 11 dec 2006 och motionen är från Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp), daterad 15 feb 2008.

Exploateringskontoret kan konstatera att ett beslut för den fortsatta planeringen av Slussens togs parallellt under maj 2009 i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden. Detta beslut innebär att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor är det som ska ligga som grund för det fortsatta arbetet med Nya Slussen. I detta beslut behandlades också frågan om alternativa lösningar för Slussens framtida utformning. I tjänsteutlåtandet med tillhörande bilagor, dnr E2009-400-00676, som behandlades på exploateringsnämndens sammanträde 14 maj 2009, redovisas att en nedgrävning av tunnelbanan skulle vara tekniskt möjlig, men mycket svår att genomföra rent praktiskt. Vidare skulle de tillkommande kostnaderna uppgå till 7 000 – 12 000 mnkr (penningvärde februari 2009). Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden fattade samtliga beslut, att alternativa förslag till Slussens utformning inte skulle utredas vidare. Exploateringskontoret anser inte att något nytt har framkommit. De alternativa utformningarna bör inte utredas vidare.

Remissen

Begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning har i skrivelse till kommunfullmäktige 11 dec 2006 gjorts av Skönhetsrådet. Rådet tar inte ställning till förslaget Ny syn på Slussen, utan önskar se möjligheterna för en nedgrävd tunnelbana belysta.

Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) har lämnat en motion 15 feb 2008 gällande utredning av inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet. De föreslår att de mer genomarbetade alternativförslagen skyndsamt utredas av berörda förvaltningar för att kunna bemötas på ett seriöst sätt och ge vägledning för kommande politiska beslut. Slutsatserna bör arbetas in i arbetsunderlaget i projektet, detta med syfte att se vad som är genomförbart och realistiskt till del eller i sin helhet. Goda idéer ska redovisas och försöka tas tillvara i den fortsatta projekteringen kring Slussen.

Tidigare beslut

I mars 2004 utsågs det förslag som idag kallas Nya Slussen till vinnare i den år 2003 utlysta tävlingen.

I oktober 2004 beslöt nämnderna att ge kontoren i uppdrag att ta fram ett referensalternativ utifrån klöverbladsmodellen.

Under slutet av 2005 beslutades att de två inriktningarna skulle utgöra grunden för programsamråd och miljöprövning.

I december 2007 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att klöverbladen ej ska återuppbyggas utan att förslaget Nya Slussen ska bearbetas vidare.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2009 att som svar på remissen angående Slussen, ställd från kommunstyrelsen, stadsbyggnads- och fastighetsroteln godkänna kontorets utlåtande.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Trafikkontoret har från Kommunstyrelsen, Stadsbyggnads- och fastighetsroteln, fått en remiss angående Slussen. Remissen härrör från en skrivelse och en motion som lyfter frågan angående alternativa utformningar av Slussen, bland annat förslaget med en nedgrävd tunnelbana mellan Södermalm och Gamla Stan. Skrivelsen kommer från Skönhetsrådet, dat. 2006-12-11 och motionen är ställd till Kommunfullmäktige från Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp), dat. 2008-02-15.

Trafikkontoret kan konstatera att ett inriktningsbeslut för den fortsatta planeringen av Slussens togs parallellt under maj 2009 i Exploateringsnämnden, Trafik- och renhållningsnämnden samt Stadsbyggnadsnämnden. Detta inriktningsbeslut innebär att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor är det som ska ligga som grund för det fortsatta planarbetet med Nya Slussen. I detta inriktningsbeslut behandlades också frågan om alternativa lösningar för Slussens framtida utformning, bland annat en nedgrävning av tunnelbanan. I tjänsteutlåtandet med tillhörande bilagor, Dnr T2009-400-01119, dat 2009-04-28 och som behandlades på Trafik- och renhållningsnämndens möte 2009-05-12, redovisas att en nedgrävning skulle vara

tekniskt möjlig, men mycket svår att genomföra rent praktiskt. Vidare skulle kostnaderna uppgå till totalt mellan 7 000 – 12 000 mnkr (penningvärde februari 2009). Trafik- och renhållningsnämnden fattade beslut, som även Exploateringsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden, att alternativa förslag till Slussens utformning inte skulle utredas vidare. Trafikkontoret anser att detta beslut fortfarande är gällande och således kommer alternativa utformningar inte att utredas vidare.

Utlåtande

Flera privata initiativ har under åren presenterat alternativa utformningar för Slussen, parallellt med det planarbete som staden bedriver för Nya Slussen. Dessa förslag har översiktligt tidigare redovisats för trafik- och renhållningsnämnden i ärendet som behandlade inriktningsbeslut för Slussen Dnr T2009-400-01119. Ärendet redovisades för nämnden 2009-05-12 som också fattade beslut att inte utreda alternativa förslag till Slussens utformning vidare. Nämnden beslutade samtidigt att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska utgöra grunden för det fortsatta planarbetet för Slussen.

I ovan nämnda utlåtande redovisades bland annat förslaget Ny syn på Slussen, framtaget av de fem s.k. idealisterna. Förslaget innebär att tunnelbanan grävs ner mellan Södermalm och Gamla Stan. SL utredde i samråd med exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret översiktligt förutsättningarna för en nedgrävning av tunnelbanan inför Slussenärendets behandling i maj 2009.

Sammanfattningsvis konstaterades att en nedgrävning av tunnelbanan är tekniskt möjligt. Dock får det mycket stora konsekvenser i form av helt eller delvis avstängd tunnelbana under perioder av byggnadstiden, vilket innebär konsekvenser för de över 300 000 resenärer som dagligen passerar Slussen med tunnelbanan. Att ersätta tunnelbanetrafiken med andra typer av kollektiva färdmedel för detta stora antal resenärer skulle innebära mycket stora insatser. Kostnaden för en nedgrävning beräknas till mellan 6 000 – 10 000 mnkr. Utöver denna kostnad tillkommer kostnader för ersättningstrafik för avstängd tunnelbana med kringkostnader som grovt uppskattas till 1 000 – 2 000 mnkr. Sammantaget gör detta att en nedgrävning av tunnelbanan totalt bedöms hamna i storleksordningen 7 000 – 12 000 mnkr (penningvärde februari 2009). Detta är kostnader som i princip ska läggas till de grundkostnader som Slussen idag är beräknade till drygt 6 000 mnkr.

Kontoret anser, som tidigare beslutats av trafik- och renhållningsnämnden, att alternativa förslag till utformning av Slussen inte utreds vidare.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2009 att som svar på remissen överlämna stadsdelsnämndens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen angående Slussenområdet.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Skarpnäcks stadsdelsnämnd har fått en remiss från kommunstyrelsen avseende en motion om utredning av, under samrådet, inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet och en skrivelse från Skönhetsrådet avseende begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning m.m. Remissen har även sänts till Södermalm och Spånga-Tensta stadsdelsnämnder. Den har också skickats till trafik- och renhållningsnämnden, stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden.

Ärendet

I en motion av Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) förs fram att få frågor har så stor betydelse för Stockholms framtida stadsbild som omdaning av Slussenområdet. Det är därför viktigt att de mer genomarbetade alternativa förslag som lämnats in under samrådtiden skyndsamt utreds och bemöts på ett seriöst sätt samt att goda idéer tas tillvara i den fortsatta projekteringen, anser Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson. Remissen innehåller också en skrivelse från Skönhetsrådet angående en begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning m.m. Skönhetsrådet hänvisar i sin skrivelse till ett alternativt förslag avseende Slussens omdaning som innebar en ändrad dragning av tunnelbanan. Förslaget skulle, enligt skrivelsen, innebära radikalt gynnsammare förutsättningar för en fullgod och högkvalitativ ny lösning för Slussenområdet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsdelsdirektörens stab och behandlats i förvaltningsgruppen 2009-08-11. Remissvaret ska vara KF/KS kansli tillhanda senast 2009-08-30.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen anser att det i varje samråd är viktigt att synpunkter och goda idéer tas tillvara. När det gäller den stora ombyggnaden av Slussen fattades i maj beslut i exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att påbörja planarbetet utifrån ett av de inlämnade arkitektförslagen. Förvaltningen utgår därför ifrån att frågan inte längre är aktuell

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2009 att avstå från att yttra sig över rubricerade ärende.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 26 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Förvaltningen har fått ett ärende angående Slussens framtida utformning för ytt-
rande. Förvaltningen påpekar att en väl fungerande kollektivtrafik är av central bety-
delse för stadsdelens invånare då det ofta är det enda alternativet för arbets- och rekre-
ationsresor.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av strategiska staben.

Ärendet

Stadsledningskontoret har skickat en remiss till Spånga-Tensta stadsdelsförvalt-
ning. Stadsbyggnads- och fastighetsroteln har valt att föra samman två ärenden till en
remiss;

1. Rådet till skydd för Stockholms skönhet (skönhetsrådet) har inkommit
med skrivelsen ”Angående Slussen begäran om utredning av förändrad tunnelbane-
sträckning m.m.”.

2. Motion (2008:20) om utredning av, under samrådet, inlämnade alter-
nativa lösningar för Slussenområdet.

Båda remisserna väcker ett antal frågor om den framtida utformningen av Slussen
och hanteringen av området under byggperioden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen har tagit del av ovanstående ärenden om Slussen framtida utform-
ning.

Förvaltningen vill sammanhanget påpeka att kollektivtrafiken är av central bety-
delse för stadsdelens invånare. En stor del av våra invånare har kollektivtrafiken som
enda alternativ vid arbets- och rekreationsresor vilket gör att trafiken även förbi Slus-
sen är av stor betydelse. Det är därför förvaltningens förhoppning att trafiksituationen
kring Slussen planeras noggrant för att störningarna ska nedbringas till ett minimum
under ombyggnaden.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti
2009 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 juli 2009
har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Stadsdelsnämnden har av kommunstyrelsen fått en skrivelse och en motion med
begäran om att utreda och tillvarata idéer från alternativa förslag till utformning av det
framtida Slussen på remiss. Förvaltningen kan konstatera att stadsbyggnads-, exploate-
rings- och trafik- och renhållningsnämnderna 2009-05-19 beslutat om inriktningen av

det fortsatta planeringsarbetet för Slussen och att de alternativa förslaget inte ska utredas vidare. Förvaltningen anser därmed att frågan om alternativa förslag till Slussen utformning inte längre är aktuell.

Ärendets beredning

Ärendet är en remiss från kommunstyrelsen, stadsbyggnads- och fastighetsroteln, och har handlagts av ekonomiavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. De lokala handikapp- och pensionärsråden har beretts tillfälle lämna synpunkter på remissen. Ärendet har förutom till Södermalms stadsdelsnämnd, skickats på remiss till Skarpnäck och Spånga-Tensta stadsdelsnämnder samt till stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt till stadsledningskontoret.

Remissvaret ska vara kommunstyrelsen till handa senast den 30 augusti 2009 varför nämndens beslut omedelbart måste justeras.

Remissen

Remissen består av en skrivelse från Skönhetsrådet avseende begäran om utredning av förändrad tunnelbanesträckning vid Slussenområdet och av en motion skriven av Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp).

Sammanfattning av remissen

I en skrivelse från Skönhetsrådet, daterad 2006-12-11, uppmanas kommunstyrelsen och ansvariga nämnder att i samband med det fördjupade utredningsarbetet av Slussen-projektet, som genomfördes vid den aktuella tidpunkten, också se närmare på möjligheterna att förändra tunnelbanesträckningen mellan Slussen och Gamla stan. En förändring av denna skulle enligt skrivelsen innebära gynnsammare förutsättningar för en fullgod och högkvalitativ ny lösning för Slussenområdet.

Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson, bägge (mp), framför i en motion (motion 2008:20, daterad 2008-02-15) att det under samrådtiden för det framtida Slussen inkommit ett antal mycket genomarbetade alternativa förslag till utformning av det framtida Slussenområdet. Några av dessa skiljer sig markant från det nu aktuella förslaget till huvudsaklig inriktning för nybyggnationen, bland annat att tunnelbanan mellan Slussen och Gamla stan grävs ned. Motionärerna anser att dessa alternativ skyndsamt bör utredas och bemötas på ett seriöst sätt samt att goda idéer tas tillvara i den fortsatta projekteringen kring Slussen.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen kan konstatera att stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden 2009-05-14 tog ett gemensamt inriktningsbeslut för den fortsatta planeringen av Slussen. Beslutet innebär att förslaget från Foster+Partners och Bergs Arkitektkontor ska ligga till grund för det fortsatta planarbetet. Alternativa förslag till Slussens omdaning har redovisats vid olika tillfällen, senast i samband med att nämnderna tog inriktningsbeslutet 2009-05-14. Vid detta tillfälle beslutades även att de alternativa förslagen till Slussen utformning inte ska utredas vidare.

SL utredde också i samråd med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret översiktligt förutsättningarna för en nedgrävning av tunnelbanesträck-

ningen inför ovannämnda beslut i maj 2009. Av utredningen framgår att en nedgrävning är möjlig att genomföra rent tekniskt, men att det skulle få stora konsekvenser för de över 300 000 resenärer som dagligen passerar Slussen med tunnelbana. Den sammanlagda kostnaden för en nedgrävning uppskattas till 7 000 – 12 000 mnkr. Det kan jämföras med den beräknade kostnaden för själva Slussenanläggningen på drygt 6 000 mnkr.

Förvaltningen kan alltså konstatera att alternativa förslag till Slussen utformning redovisats för ansvariga nämnder och i viss mån utretts, och att det nu finns ett inriktningsbeslut för det fortsatta planarbetet. Förvaltningen anser därför att frågan om alternativa förslag till Slussen utformning inte längre är aktuell.

Gamla Stan Sällskapet

Gamla Stan Sällskapet är en ideell förening med ca 400 medlemmar som har till ändamål att verka för Gamla stan i ett historiskt perspektiv, ett nutidsperspektiv och även i ett framtida perspektiv. Slussen berör Gamla stan direkt.

Gamla Stan Sällskapet har i flera omgångar argumenterat för varianten ”Ny syn på Slussen”. Det alternativ kommunfullmäktige och flera nämnder redan bundit sig för, Fosters förslag, innan miljöprövning skett och innan reella alternativ utvärderats i enlighet med miljöbalkens regler, innebär mycket stora skador på Gamla stan och olika riksintressen i Slussenområdet.

De yttranden som inkommit från olika berörda nämnder bygger tyvärr på bristfälligt underlag. Jag bilägger för åskådlighetens skull en jämförelse av politikernas underlag hittills jämfört med verklighetens underlag (ej med i denna tryckning). I ett avseende har berörda nämnder justerat sina tidigare ståndpunkter; den beräknade kostnaden för Fosters förslag har hittills ökat med 33 % från 4,5 miljarder kronor till 6 miljarder kronor.

Kostnaderna har kraftigt överskattats och inga samhällsnyttor har beaktats vid beräkning av ”Ny syn på Slussen”. Problemen har överviktats på ett felaktigt sätt och fördelarna helt nonchalerats. Numera medges att en nedgrävning av tunnelbanan är tekniskt möjligt. Stadens tjänstemän har överdrivit konsekvenserna av nödvändig avstängning av tunnelbanan och påstått att den är mycket längre än vad författarna bakom förslaget ”Ny syn på Slussen” hävdar, med stöd av expertis. Kostnaden för nedgrävningen har, med den byggmetod staden räknat med, beräknats till mellan 6-10 miljarder kronor, med årslånga avstängningar i tunnelbanetrafiken till en kostnad av 1-2 miljarder kronor, utan godtagbar förklaring till varför det skulle vara dyrare att gräva ner tunnelbanan än Citybanan. Med den byggmetod som ”Ny syn på Slussen” redovisat stannar byggkostnaden på ca 4,5-6,5 miljarder kronor och avstängningarna blir betydligt kortare och mindre omfattande, till en kostnad av endast ca 0,3 miljarder kronor. Egendomligt nog verkar tjänstemännen ha gjort tvärtom när det gäller kostnader och nytta med Fosters förslag, dvs underskattat kostnader och överdrivit nytta.

Sekundära, mycket stora, fördelar som uppnås med en nedgrävd tunnelbana har helt negligerats. Sålunda elimineras översvämningensrisken i tunnelbanan helt med en

nedgrävd tunnelbana. Att detta är en reell risk framgår ur regeringens proposition 2008/09:162, signerad av statsminister Fredrik Reinfeldt, sid 194, vari anges: Av delbetänkandet SOU 2006:94 ”framgår att riskerna för översvämningar med allvarliga konsekvenser bedöms som stora”; vidare ”Konsekvenserna runt Mälaren skulle bli betydande redan vid en vattennivå på hundraårsnivå. Bl.a. drabbas ett stort antal fastigheter, Riddarholmstunneln i centrala Stockholm, vilket stoppar all tågtrafik söder ut, avloppsnät och reningsverk översvämmas vilket ger skador på fastigheter och infrastruktur, elförsörjningsanläggningar, vattenförsörjningen i stora delar av Stockholm, systemet med försörjningstunnlar i centrala Stockholm samt stora jordbruksarealer” samt ”Majoriteten av remissinstanserna delar utredningens bedömning av översvämningensrisker och konsekvenser av dessa”. Det kan då noteras att när Riddarholmstunneln i centrala Stockholm för järnvägen översvämmas så har redan tunnelbanetunneln, vars öppning till Mälaren ligger lägre än järnvägstunnelns, översvämmats. Stadens tjänstemän har tyvärr inte använt sig av aktuella bedömningar såvitt gäller översvämningensfaran i Mälaren som följeffekt av risken för höjda vattennivåer i Saltsjön. I aa s 197 anger statsminister Reinfeldt ”Länsstyrelsen i Stockholms län ges i uppdrag att kartlägga riskerna för översvämningar på centrala funktioner i systemet med trafik- och försörjningstunnlar under centrala Stockholm” (här utesluts inte tunnelbanetunneln vid Gamla stan, min anmärkning) samt ”Flera remissinstanser framhåller behovet av en tydligare konsekvensanalys av vad som skulle ske om nivån i Saltsjön, p.g. a. en höjning av havsyttnivån, blir högre än den i Mälaren”! Gamla Stan Sällskapet utgår från att kommunstyrelsen inte medvetet vill utsätta de dagligen ca 300.000 tunnelbaneresenärerna, som passerar Gamla stan, för några risker. Vad kostar det att eliminera den risken? Såsom statsminister Reinfeldts proposition visar är inte Slussen en lokal fråga för Stockholm enbart utan ett tydligt riksintresse där även staten måste ta sitt ansvar. I aa sid 200-202 anges också tydligt hur staten är beredd att delta i finansieringen av omdaning vid ”slussen vid Söderström”.

En annan sidoeffekt är att Riddarholmskanalen kan återöppnas med de betydande skönhetsvärden som står att vinna där.

En annan sak är att de olika specialkontoren konsekvent underlåtit att besvara är fråga hur man ska reparera tunnelbanan i en framtid vid Slussen om man inte gör det nu. SL har uttryckligen angivit viss, relativt kort tid, varunder man kan fortsätta trafikera tunnelbanan vid Slussen innan det blir nödvändigt med reparation. Dessutom; hur mycket kommer det att kosta då? Enligt Gamla Stan Sällskapet kommer kostnaden väsentligt överstiga kostnaden för att genomföra ”Ny Syn På Slussen” och problemen kommer att vara väsentligt större i form av väsentligt längre avstängningstider etc. om det ens är tekniskt möjligt. Denna kostnad bör naturligtvis belasta alternativ Foster vid jämförelse med ”Ny syn på Slussen”.

En ny fråga som inte heller kontoren besvarar är hur man avser genomföra bygget med bibehållande av tunnelbanespåren i de lägen där de befinner sig, samtidigt som man måste rensa bort all gammal betong både ovanför och framförallt under tunnelbanan. Det blir betydande tekniska problem att stötta upp tunnelbanespåren när man rensar bort under tunnelbanespåren utan att man ska påverka tunnelbanetrafiken. Det

medför en betydande merkostnad varför det är felaktigt att jämföra den Slussenvariant enligt alternativ Foster som staden önskar genomföra och lägga den kostnaden till kostnaden på "Ny syn på Slussen":s nedgrävning av tunnelbanan. "Ny Syn På Slussen" har inte samma problem med att stötta upp tunnelbanan. Det har stadens tjänstemän, inte oväntat, helt bortsett från när de gjort sina kostnadsjämförelser. I samtliga yttranden från berörda nämnder, som är helt likartade, talas om grundkostnader som idag skulle vara beräknade till drygt 6 miljarder kronor, i stället för som tidigare 4,5 miljarder kronor. Det är oklart om uppställningskostnaderna ingår i dessa drygt 6 miljarder kronor.

Avslutningsvis noterar Gamla Stan Sällskapet att kommunens inriktningsbeslut under våren med Forsters förslag är föremål för minst 273 överklaganden. Den övervägande delen av dessa kommer från personer som inte är medlemmar i Gamla Stan Sällskapet.

Stockholm den 28 augusti 2009

GAMLA STAN SÄLLSKAPET

Per Björkman

Ordförande

Förslagsställarna bakom "Ny syn på Slussen" de s.k. "Idealisterna".

Undertecknade är de fem förslagsställarna bakom "Ny syn på Slussen", där en ny tunnelbanetunnel under Söderström spelar en avgörande roll. Det handlar om att ta tillfället i akt att gräva ned tunnelbanan vid Slussen vid den enda tidpunkt då det är möjligt, nämligen i samband med Slussens rivning och återupp-byggnad. Tunnelbanetunneln gör det möjligt att i framtiden frigöra vattnen kring Gamla stan och Riddarholmen, samtidigt som det nya Slussen kan få en lägre och vackrare utformning.

Vårt förslag har fått mycket uppmärksamhet och stort stöd bland allmänheten och bland Stockholms-kännare i hela landet. Det har fött ett hopp om att Stockholms stad skulle sälla sig till den långa rad av städer över hela världen som tar itu med gamla misstag i form av okänsliga betongmiljöer från tidigare epoker. En nedgrävning av tunnelbanan vid Slussen skulle frigöra Stockholms medeltida stadskärna, Riddarholmskanalen skulle kunna återställas och möjligheten att i framtiden ta bort Centralbron skulle säkerställas. Den åttafiliga, lutande motorvägsbro mellan Slussen och Gamla stan, som man nu vill besluta om, är ett typexempel på okänsliga betongkonstruktioner som medborgarna vill slippa se i sitt närområde och framför allt i stadens medeltida kärna.

Dyrt och långa avstängningar med metoden i SL:s yttrande

Staden beställde i början av året ett yttrande från SL angående vårt förslag till tunnelbanetunnel under Söderström. SL genomförde arbetet utan att kontakta oss förslagsställare. Under en kort period därefter, under våren 2009, hade vi en dialog om tunnelbanetunneln med stadens och SL:s företrädare. Det vi uppnådde under den korta tid dialogen levde var ett medgivande att tunneln går att bygga. Det påstods nämligen i SL:s yttrande att så inte var fallet.

Nästa springande punkt i SL:s yttrande var den metod man valde för anslutningen mellan den nya och befintliga tunnelsträckningen vid Tegelbacken. SL utgår i yttrandet (utan att redovisa det i klartext) från att man måste riva den befintliga tunnelns tak och väggar från ytan, därefter ansluta den nya tunneln och sedan bygga upp allt igen. Vi förespråkade en mer skonsam metod där man ansluter den nya sträckningen till den befintliga från sidan. Det ville stadens företrädare inte utreda, man höll fast vid den suboptimerande och förstörande metoden i SL:s yttrande.

Det är denna metod som ger de höga byggkostnader (6-10 miljarder kronor) och de långa, dyra avstängningstider (1-2 miljarder kronor) som beskrivs i stadens tjänsteutlåtande och som de tre nämnderna hänvisar till i sina remissvar (i denna remiss). Eftersom stadens företrädare valde att stänga dialogen innan vi hade möjlighet att visa upp vår lösning vid Tegelbacken, ger man sken av att den metod som förutsätts i SL:s yttrande är den enda rätta.

Vår fortsatta bearbetning av tunnelbanetunneln

Vi har därefter slutfört vår egen fortsatta bearbetning av tunnelbanetunneln (daterad 2009-05-29). Arbetet har utförts på egen bekostnad med begränsade resurser, men med medverkan av några av landets främsta experter, professor Håkan Stille (Jord- och Bergmekanik KTH), professor emeritus Klas Cederwall (Vattenbyggnad KTH) och Tomas Ahlberg (tidigare projektledare på SL Strategisk planering). Resultatet är den enda föreliggande översyn av tunnelbanetunneln som ligger i närheten av begreppet Utredning.

Lägre kostnader och korta avstängningar med vår metod

Den lösning vi uppvisar ger lägre byggkostnader och korta avstängningar, uppdelade på ett par sommar-perioder med lågtrafik. De avgörande konstruktiva detaljlösningarna är utförda av professor Håkan Stille och systemet för överföring av trafiken till nya spår är utfört i samarbete med Tomas Ahlberg, fd projekt-ledare på SL. Båda dessa experter är mer än väl i klass med dem som SL har anlitat.

Med den genomgång av tunnelns delsträckor som vi har gjort för att utreda avstängningarna, får vi också ett utmärkt underlag för en kostnadsbedömning. En oberoende expertbedömning visar att byggkostnaden ligger i intervallet 4,5 - 6,5 miljarder kronor. Avstängningskostnaderna kan uppskattas till 0,3 miljarder kronor. Enligt SL är tiden för ett stationsuppehåll ca 1 minut. Vi tar bort ett sådant uppehåll och restidsvinsten av 1 minut på denna sträcka har med Handelskammarens nya siffror för Stockholm ett nuvärde på 5,3 miljarder kronor (4% ränta, 60 år, trafik +20% från 2006).

Förseningar pga miljödomar mm

I tjänsteutlåtandet i april 2009 kommer man fram till att tunnelbanetunneln skulle försena Slussens ombyggnad med 1-2 år pga miljödomar mm. På annan plats i tjänsteutlåtandet framgår det att miljödomar ändå kommer att försena Slussens ombyggnad, vilket innebär att tunnelbanetunneln borde kunna inlemmas i processen utan några större extra förseningar. Det påstås också i tjänsteutlåtandet att Slussens rivning och återuppbyggnad skulle försenas med 5-9 år, eftersom tunnelbanan måste byggas färdig först. Det är en missuppfattning. Den del av tunneln som går under Slussenområdet (delsträcka A.1-A.2 i vårt material) kan med fördel byggas först och utföras i samband

med rivningen. Vi visar med detaljsnitt utförda i samarbete med professor Stille hur den nya tunneln förhåller sig till befintliga byggnader och tunnelbanespår, bl a vid Slussen och under Söderström.

Offentlig presentation

Vår lösning har i sin helhet redovisats på ett offentligt möte om Stockholms planering på ABF-huset 2009-06-10 och har därefter skickats till SL:s chef Ingemar Ziegler (2009-06-17).

Ny prövning

Detta är en fråga som berör stadens mest centrala värden och väcker ett stort gensvar hos många medborgare. Vi kräver därför att Kommunstyrelsen tar sitt moraliska ansvar och ger vår lösning av tunnelbanan den uppmärksamhet den faktiskt förtjänar och initierar en ny översyn i positiv anda.

En översyn värd namnet kräver att vi upphovsmän denna gång medverkar i processen och inte tas in i efterhand när allt redan är låst och missuppfattat.

Översvämningsrisker och höjda havsnivåer

En viktig fråga är risken för översvämning eller säkerhetsavstängning av tunnelbanan vid Gamla stan, vilket skulle klippa av stadens främsta pulsåder i två delar. I bestämningen av Mälarens nya avbördning i samband med Slussens ombyggnad, har stadens tjänstemän utgått från direktiv från SMHI (med utgångspunkt bl a i bedömningar från FN-organet IPCC år 2007). Den lägsta nivån på Mälaren ska säkerställa skyddet mot saltvatteninträngning vid lågvatten i sjön och den högsta nivån ger en marginal (dock inte mer än ca 2 dm) mot översvämning av tunnelbanan. Detta skall fungera med de framtida förhållanden som man räknar med i sjöarna Mälaren-Hjälmaren och deras tillflöden.

Problemet är att man helt utgår från att höjningen av haven skall uppvägas av landhöjningen (som i Stockholmstrakten är ca 0,5 m per hundra år). I bedömningen från IPCC år 2007 framstod detta som sannolikt (men inte säkert). Idag bedömer man att det kommer att bli avsevärt högre medelvattenstånd. Till detta ska läggas återkommande höga flöden, vilket tas på stort allvar på många håll. I Holland planerar man redan för minst 1 m högre nivåer än IPCC och i Göteborg, Malmö och Helsingborg diskuteras restriktioner för nivåer som ligger lägre än flera meter över medelvattenståndet.

Det framstår alltså idag som mer sannolikt än det gjorde 2007 att Saltsjön ska stiga mer än landhöjningen. Det hör till saken att Östersjön stiger ca 1 dm mer än den globala havsnivån. Beträffande Mälarens nya avbördning kan högre nivåer i Saltsjön mötas på två olika sätt: man kan acceptera mindre nivåskillnader mellan Mälaren och Saltsjön eller man kan höja Mälarens nivå.

Den första metoden betyder ökad risk för saltvatteninträngning samt ökad risk för stockningar vid utloppen, vilket i samband med vind- och vågpåverkan mot Gamla stan kan ge högre översvämnings-nivåer än vad som har beräknats och därigenom utgöra en fara för tunnelbanan. Den andra metoden säkerställer Mälaren som sötvattenreservoar men medför nya kostnader på många håll för skydd av infrastruktur, mark och byggnader. Den främsta och dyrbaraste konsekvensen är att säkerhetsmarginalen

mot översvämning av tunnelbanan äts upp. Det enda skyddet är att lägga tunnelbanan i en ny obruten tunnel under vattnet.

Båda metoderna medför risken att i framtiden hamna i en situation där man i panik måste bygga en ny lösning av tunnelbanan. Många av kommunerna i stockholmsområdet har beställt nya utredningar av SMHI för att försöka klargöra de nya förutsättningarna. Vad som står fullkomligt klart är att det råder en stor internationell osäkerhet om framtidens havsnivåer, såväl om medelvattennivåerna som om extra höga flöden. Detta talar för att man ska bygga tunnelbanetunneln nu, under kontrollerade former, när man har chansen.

Statens ansvar för riksintressen

Att skapa möjligheten att i framtiden befria kulturmiljöerna och vattenrummen i Stockholms medeltida hjärta från intrånget av vibrerande och skrymmande trafiksystem är ett riksintresse där även staten måste ta ett ansvar. Buller, partiklar och avgaser från trafiksystemen är också skadliga såväl för kultur-byggnaderna som för miljön och människornas hälsa.

Mälarens avbördning är inte heller enbart en kommunal angelägenhet. Detta understryks i regeringens proposition 2008/09:162, undertecknad av statsminister Fredrik Reinfeldt, som berör Mälarens avbördning som ett riksintresse. Staten är också villig att medverka till finansieringen. Så borde även vara fallet med landets i särklass mest trafikerade och viktigaste kollektivtrafiksystem, huvudstadens tunnelbana. Redan det faktum att tunnelbanans höjdläge vid Gamla stan ligger som en förutsättning i SMHI:s direktiv från 2007 om hela Mälarens framtida nivåer, visar att detta är en fråga av ett större allmänt intresse än det snävt kommunala eller landstingskommunala perspektivet. Om hela planeringen påverkas av risken för höjda havsnivåer genom den globala uppvärmningen, framstår statens medverkan i en långsiktigt hållbar lösning som ofrånkomlig. Det gäller både skyddet av Mälaren som sötvattenreservoar och en säker drift av Stockholms tunnelbana.

I pressmeddelande 30 september 2008 från Näringsdepartementet meddelas att regeringen i infrastruktur-propositionen "Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt" föreslår att den statliga planeringsramen ska uppgå till 417 miljarder kronor för åren 2010-2021. Den nya tunnelbanetunnelns kostnad motsvarar 1,5% av den summan.

Stockholm 2009-08-28

Monica Andersson Kjell Forshed Svante Forsström Ulla Joneborg Torsten Westman

Bilagorna är ej med i denna tryckning.

ÄRENDET

MOTION (2008:20) OM UTREDNING AV UNDER SAMRÅDET INLÄMNAD ELLER ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SLUSSENOMRÅDET

I en motion av Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) framförs att under samrådet om Slussenområdet har ett antal alternativa lösningar inlämnats från engagerade enskilda medborgare eller grupper av personer.

Motionärerna föreslår att de mer genomarbetade alternativa förslagen som inlämnats under samrådstiden skyndsamt utreds av berörda förvaltningar och bemöts på ett seriöst sätt för att ge klarhet, svar och vägledning inför kommande politiska beslut rörande den planerade ombyggnaden av Slussen.

BEREDNING

Motionen har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd och Norrmalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 maj 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I en motion av Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) framförs att under samrådet om Slussenområdet har ett antal alternativa lösningar inlämnats från engagerade enskilda medborgare eller grupper av personer.

Motionärerna föreslår att de mer genomarbetade alternativa förslagen som inlämnats under samrådstiden skyndsamt utreds av berörda förvaltningar och bemöts på ett seriöst sätt för att ge klarhet, svar och vägledning inför kommande politiska beslut rörande den planerade ombyggnaden av Slussen.

Stadsledningskontoret vill betona att staden redan har tagit ställning för förslaget Nya Slussen. Det vore därför olyckligt om stadens nämnder än en gång skulle börja om med att mer genomgripande utreda hur Slussen ska gestaltas. Den planerade byggstarten 2012 skulle då äventyras.

Bakgrund

I en motion av Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) framförs att under samrådet om Slussenområdet har ett antal alternativa lösningar inlämnats från engagerade enskilda medborgare eller grupper av personer. Av motionen framgår att i några

av de inkomna förslagen ligger det mycket tankemöda, kunskap och arbete bakom. Vissa av förslagen är även mycket genomarbetade i sitt upplägg. Några av förslagen skiljer sig markant från det nu liggande förslaget till huvudsaklig inriktning för nybyggnationen.

Ärendet

Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) föreslår att de mer genomarbetade alternativa förslagen som inlämnats under samrådstiden skyndsamt utreds av berörda förvaltningar och bemöts på ett seriöst sätt för att ge klarhet, svar och vägledning inför kommande politiska beslut rörande den planerade ombyggnaden av Slussen. Vidare anser motionärerna att slutsatser bör arbetas in i underlaget i projektet med syfte att se vad som är genomförbart och realistiskt till i sin helhet eller delvis. Goda idéer ska redovisas och försöka tas tillvara i den fortsatta projekteringen kring Slussen.

Ärendets beredning

Motionen har remitterats till stadsledningskontoret där det beretts av finansavdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Planeringen inför omdaningen av Slussen är inne i en intensiv fas. Staden har tagit ställning till hur trafikföringen ska utformas, men fortfarande återstår hur Slussen ska gestaltas i detalj. Ambitionen är att ta tillvara alla goda idéer som kan bidra till att Slussen blir en väl fungerande knutpunkt för trafiken och en naturlig mötesplats för människor. Stadsledningskontoret finner det därför glädjande att stadens medborgare engagerar sig i utformningen av slussenområdet. Samrådsförfarandet är en del av processen inför beslutet om en ombyggnad av Slussen och de synpunkter som kommit in ingår som en del i det fortsatta arbetet.

Stadsledningskontoret vill emellertid betona att staden redan har tagit ställning för förslaget Nya Slussen. Det vore därför olyckligt om stadens nämnder än en gång skulle börja om med att mer genomgripande utreda hur Slussen ska gestaltas, då detta skulle innebära att den planerade byggstarten 2012 skulle äventyras. Med tanke på de kostnader som staden årligen måste lägga ner för att kunna behålla funktionen hos Slussen anser stadsledningskontoret att det är av synnerlig stor vikt att startpunkten för Slussens ombyggnad inte försenas.

Stadsledningskontoret föreslår därför kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad med vad som anförs i detta tjänsteutlåtande.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 maj 2008 att som svar på motionen överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets utlåtande som svar på motionen.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2008 att som svar på motionen överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets utlåtande som svar på motionen.

Reservation anfördes av Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 maj 2008 att som svar på motionen överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets utlåtande som svar på motionen.

Stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Miljöpartiet har lämnat in motion om utredning av de alternativa förslag som lämnades in under samrådsperioden hösten 2007. Kontoren avråder från ytterligare utredningar av dessa förslag i och med att de redan har bemötts i samrådsredogörelsen samt att de är både fördyrande och tidsförskjutande, vilket gör att den planerade byggstarten 2012 inte skulle kunna hållas. Detta vore mycket olyckligt i ljuset av det fortsatta förfallet av Slussens anläggningar. Motionen bör därför avstyrkas.

Motionen

Miljöpartiet har till KF lämnat in motion om att de alternativa förslag som lämnades in under samrådet kring Slussen 2007 bör studeras mer ingående. Förslagsvis ska de mer genomarbetade alternativförslagen skyndsamt utredas av berörda förvaltningar för att kunna bemötas på ett seriöst sätt och ge vägledning för kommande politiska beslut. Slutsatserna bör arbetas in i arbetsunderlaget i projektet, detta med syfte att se vad som är genomförbart och realistiskt till del eller i sin helhet. Goda idéer ska redovisas och försöka tas tillvara i den fortsatta projekteringen kring Slussen. Remisstiden sträcker sig till 2008-05-22.

Tidigare beslut

I mars 2004 utsågs det förslag som idag kallas Nya Slussen till vinnare i den 2003

utlysta tävlingen.

I oktober 2004 beslöt nämnderna att ge kontoren i uppdrag att ta fram ett referensalternativ utifrån klöverbladsmodellen.

Under slutet av 2005 beslutades att de två inriktningarna skulle utgöra grunden för ett programsamråd och miljöprövning.

I december 2007 fattade Stadsbyggnadsnämnden beslut om att klöverbladen ej ska återuppbbyggas utan att förslaget Nya Slussen ska bearbetas vidare.

I mars 2008 fattade Exploateringsnämnden beslut om att markanvisa 35 000 m² under mark för handel.

Kontorens synpunkter

Stadsbyggnadskontoret har i samrådsredogörelse 2007-11-27 redogjort för de synpunkter och förslag som inlämnats under samrådstiden hösten 2007. De flesta av de inlämnade synpunkterna rör de förslag som ställts ut under samrådstiden, men vissa ”egna” förslag har också inlämnats. Ett antal av dessa sträcker sig utanför tidigare beslutade gränser, vilket gjort att de ej bedömts som realistiska i dagsläget.

I motionen tas tunnelbanans läge upp, vilket gör att detta kan behöva en särskild förklaring. Rörande tunnelbanan har två olika varianter inkommit.

Den ena varianten är en överdäckning av tunnelbanebron samt Centralbron och nuvarande tågbron som i förslaget är kompletterat med ett tredje spår. Vidare föreslås att nuvarande slussläge flyttas till under denna nya konstruktion.

Detta förslag har flera nackdelar. För det första finns stadsbildsmässiga problem med en stor ny överdäckning av vattnet i detta läge. För det andra kommer ett ändrat vattenstånd ge problem med grundläggningen i Gamla Stan. För det tredje förutsätter förslaget ett byggande av tredje spåret samt nedläggning av det beslutade projektet Citybanan. Förslaget har därför ej ansetts genomförbart.

Den andra varianten förutsätter en nedgrävning av tunnelbanan på sträckan över Söderström samt anläggande av en ny kombinerad station för Gamla Stan och Slussen under vattnet mitt under Söderström. De nuvarande två stationerna utgår således. Förslagsställarna menar att en borttagning av tunnelbanan skulle underlätta byggnationen kring Slussen så pass mycket att tunnelbanenedgrävningen skulle inrymmas i befintlig kalkyl för Slussen.

Nackdelarna med detta förslag är främst av finansiell art. Förslagsställarna har kalkylerat en tunnelbanenedgrävning till ca 2,5 miljarder, vilket skulle finansieras genom att nivåskillnaden mellan Gamla Stan och Södermalm tas upp via uppfyllningar istället för betongdäck. Kontoren har inte gjort någon detaljerad kalkyl i detta avseende, men under förutsättning att samma trafikmängd ska kunna passera de båda förslagen behövs ungefär lika stor trafikyta, vilket då blir kostnadsneutralt. De ytor som uppkommer under mark genom en betongdäcksuppbyggnad har markanvisats, vilket gör att staden får en intäkt för dessa ytor, något som inte sker i det alternativa förslaget. En ny bussterminal samt den ökade avbördningen från Mälaren är något som inte berörs, men som även måste belasta förslaget. Detta sammantaget gör att det är osannolikt att kostnaden för tunnelbanenedgrävningen ryms i kalkylen. Ytterligare en invändning är att tunnelbaneresenärerna får en längre gångväg under mark. Detta gäller särskilt alla

omstigande från bussar till Nacka och Värmdö, vilket är en stor försämring. Förslaget innebär heller inte någon kapacitetsförstärkning utan är mer av stadsbildsmässig karaktär.

Ett av huvudargumenten som förs fram för en nedgrävning av tunnelbanan är de översvämningsrisker som föreligger vid höga nivåer i Mälaren. Risker för översvämning förelåg hösten 2000 främst vid Gamla Stans tunnelbanestation då det bara var någon decimeter från att vatten rann in. Sedan dess har SL vidtagit åtgärder för att minska riskerna vid just denna station. Riskerna vid en översvämning rör dock inte bara denna enskilda station, utan stora delar av Mälardalen. Detta ligger därför med som en viktig parameter vid ombyggnaden av Slussen. Utredningar pågår just nu om hur mycket ytterligare vatten som behöver tas ur Mälaren genom Slussen.

Slutligen bör sägas att ytterligare utredningar enligt förslaget är olämpligt på grund av den tidsförlängning som detta skulle medföra. Med tanke på det accelererande fallet av Slussens anläggningar är det nödvändigt att den pågående planprocessen fortsätter med beslutad inriktning för att kunna uppnå den planerade byggstarten 2012.

Detta sammantaget gör att kontoren anser att motionen bör avstyrkas. Kontoren mottar dock självklart goda idéer som kan förenas med den beslutade huvudstrukturen, för inarbetning i den pågående planeringen av Slussenområdet.

Kontorens förslag till beslut

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att nämnderna överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som remissvar på motionen.

Slut

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2008 överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande till Kommunstyrelsen som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av ledamot Tomas Melin (mp) till vilket ledamot Leif Larsson (v) anslöt sig, *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Miljöpartiet har inlämnat en motion till Kommunfullmäktige i vilken det föreslås att berörda förvaltningar utreder de alternativa förslag till trafiklösningar för Slussenområdet som inlämnats av enskilda till stadsbyggnadskontoret under samrådstiden. Förvaltningen tar inte ställning till förslaget.

Bilaga: **Motion (2008:20) om utredning av under samrådet inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet.**

Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik.

Bakgrund

Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson (mp) har inlämnat en motion till Kommunfullmäktige där det föreslås att berörda förvaltningar utreder de alternativa förslag till trafiklösningar för Slussenområdet som inlämnats av enskilda till stadsbyggnadskontoret under samrådstiden. Några av förslagen skiljer sig markant från det nu liggande förslaget till huvudsaklig inriktning för nybyggnationen av Slussen.

Förvaltningens synpunkter

Motionen berör ett område i Stockholms innerstad, och saknar helt anknytning till Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. När det gäller detaljplanförslag där Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd varit taleberättigad i egenskap av sakägare, är det förvaltningens uppfattning att stadsbyggnadsnämnden har agerat lyhört och i många fall beaktat dels de synpunkter som framförts av stadsdelsnämnden, dels också allmänhetens synpunkter.

Förvaltningen tar utöver det ovan sagda ingen egen ställning i motionärernas frågeställning eller beslutsförslag.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd meddelar att

”Efter samråd med stadsdelsnämndens ordföranden avstår Farsta stadsdelsnämnd att yttra sig över förslaget. Motionen behandlar en fråga som ligger utanför stadsdelens geografiska område.”

Normmalms stadsdelsnämnd

Normmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2008 överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till Kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation anfördes av Yildiz Kafkas (mp), *bilaga 1*.

Normmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) har inkommit med en motion till kommunfullmäktige. Enligt motionen finns det anledning att utreda alternativa förslag till utformning av Slussenområdet som lämnats in under samrådstiden 2007.

I slutet av 2007 tog stadsbyggnadsnämnden beslut om att gå vidare med förslaget "Nya Slussen" men att en vidare bearbetning av utformning måste ske.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att idéer om Slussens utformning som framkommit under samrådet, tillvaratas och utvecklas, under förutsättning att arbetet kan inrymmas inom ramen för den planerade bearbetningen av "Nya Slussen" under 2008.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom Parkmiljögruppen Norra Innerstaden.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl a Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av motion från Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) om utredning av, under samrådet inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet.

Enligt motionen till kommunfullmäktige finns det anledning att utreda alternativa förslag till utformning av Slussenområdet som lämnats in under samrådstiden 2007.

Några av förslagen skiljer sig markant från det liggande förslaget till nybyggnation.

Enligt motionen är vissa av de alternativa förslagen väl genomarbetade och det framhålls att det är viktigt att staden bemöter och hanterar dessa på ett seriöst sätt, med syfte att tillvarata och utveckla goda idéer i det fortsatta arbetet med Slussenområdet. Motionen bifogas.

Aktuellt planeringsläge

Texten är hämtad från www.stockholm.se/slussen

Under hösten 2007 hölls programsamråd om den framtida utformningen av Slussen. Samrådstiden sträckte sig till sista oktober och under denna tid besöktes utställningen av ca 4000 intresserade. I lokalen lämnades 140 synpunkter om Slussen och till detta tillkommer de dryga 100 remissvar som ställdes till Stadsbyggnadskontoret. Under november sammanställdes alla synpunkter där det visade sig finnas en klar övervikt åt en nybyggnation av Slussen. I mitten av december tog sedan Stadsbyggnadsnämnden beslut om fortsatt inriktning där planen nu är att inriktningen ska vara nybyggnad inom ramen för "Nya Slussen", men att den slutgiltiga utformningen studeras vidare under våren 2008.

Under hösten 2007 hölls även samråd avseende vattenverksamhet.

Vattenverksamheten innefattar både de byggnationer i vatten som behöver ske inom Slussenområdet, men även den ändrade regleringen av Mälarens vattenstånd som blir en följd av de nya kanaler som planeras vid Slussen. Klimat- och sårbarhetsutredningen, som tillsattes av regeringen 2005, har fastslagit att ytterligare 1000 m³/s behöver kunna tappas ur Mälaren utöver de ca 800 m³/s som kan tappas idag. Förslaget från utredningen är att 700 av dessa föreslagna 1000 ska kunna tas genom Slussen. Stockholms Stad utreder idag hur mycket vatten som kan tas genom Slussensnittet.

Förvaltningens synpunkter

Slussens omdaning är ett komplext stadsbyggnadsprojekt som har stor betydelse

för Stockholms stadsbild. Området är en viktig trafikplats, mötesplats och knutpunkt för kollektivtrafiken.

I slutet av 2007 tog stadsbyggnadsnämnden beslut om att gå vidare med förslaget "Nya Slussen" men att en vidare bearbetning av utformning måste ske.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att idéer om Slussens utformning som framkommit under samrådet, tillvaratas och utvecklas, under förutsättning att arbetet kan inrymmas inom ramen för den planerade bearbetningen av "Nya Slussen under 2008.

Bilaga

Motion från Cecilia Obermüller (mp) och Stefan Nilsson (mp) angående Slussenområdet.

RESERVATIONER M.M.

MOTION (2008:20) OM UTREDNING AV UNDER SAMRÅDET INLÄMNADE ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SLUSSENOMRÅDET SAMT SKRIVELSE OM SLUSSEN, BEGÄRAN OM UTREDNING AV FÖRÄNDRAD TUNNELBANESTRÄCKNING M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att besvara skrivelse samt motion enligt följande:

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att föreslå Stockholms kommunfullmäktige att, parallellt med det fortsatta arbetet, genomföra en 5 månaders tekniktävling rörande möjligheten och rimligheten i att gräva ner tunnelbanan.

Frågan huruvida tunnelbanan kan grävas ned i samband med Slussens omdaning är av avgörande betydelse för många stockholmare. Om detta över huvud taget är möjligt under detta sekel, så är det nu. Därför är det av yttersta vikt att denna fråga utreds ordentligt, då annars frågan kommer att fortleva under det närmaste seklet.

Vi föreslår därför att frågan inte tjänstemannautreds mera, men att en tekniktävling utlyses, där de effektivaste ingenjörskontoren i världen inbjuds att försöka lösa frågan huruvida en nedgrävning är rimlig och möjlig, samt att finna ut hur detta ska kunna göras med så minimal påverkan på kollektivtrafiken som möjligt, till så låga merkostnader som möjligt.

Denna tekniktävling ska få ta högst fem månader, vilket är möjligt för ett kreativt ingenjörskontor att klara, samt den maximala tid som finns att ge rörande Slussens planering innan denna planering börjar bli alltför detaljerad.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Skönhetsrådets skrivelse är registrerad som inkommen den 20 december 2006. Miljöpartiet undrar hur det kan komma sig att det tar 3 år för staden att besvara en inkommen skrivelse?

Motionen inkom till KF / KS kansli den 15 februari 2008 och nådde remissinstansen Stadsbyggnadskontoret först mer än ett år efter (2009-05-20).

Rutinerna för att skyndsamt få svar på frågeställningar är onekligen bristfälliga.

Därför biläggs nu den motion som lagts rörande förslag om tekniktävling direkt som skrivelse till Stadsbyggnadsnämnden

MOTION (2008:20) OM UTREDNING AV UNDER SAMRÅDET INLÄMNADE ALTERNATIVA LÖSNINGAR FÖR SLUSSENOMRÅDET

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets tjänsteutlåtande och att i övrigt tillstyrka motionen samt att vidare tillägga följande:

Det är mycket bra att ha fått en mer utförlig förklaring till varför vissa av alternativförslagen har ratats. Att kunna avgöra realism och ekonomiska kalkyler är en komplicerad fråga som inte annat än expertis kan besvara.

Kontorets argument tycks vederhäftiga och den korta svarstiden ger tyvärr inte motionärerna någon möjlighet att ytterligare penetrera frågeställningarna vilket är beklagligt.

Man frågar sig varför ärendet måste behandlas med omedelbar justering?

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt yrkande enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar att
att delvis godkänna kontorens tjänsteutlåtande,
att i övrigt tillstyrka motionen,
att därutöver anför följande:

Det är mycket bra att ha fått en mer utförlig förklaring till varför vissa av alternativförslagen har ratats. Att kunna avgöra realism och ekonomiska kalkyler är en komplicerad fråga som inte annat än expertis kan besvara.

Kontorens argument tycks vederhäftiga, men det skulle behövas en mer djupgående analys och redovisning av förslagen. Det skulle inte behöva fördröja processen för ombyggnationen av Slussen.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att
att delvis godkänna kontorens tjänsteutlåtande,
att i övrigt tillstyrka motionen,
att därutöver anföra följande:

Det är mycket bra att ha fått en mer utförlig förklaring till varför vissa av alternativförslagen har ratats. Att kunna avgöra realism och ekonomiska kalkyler är en komplicerad fråga som inte annat än expertis kan besvara.

Kontorens argument tycks vederhäftiga, men det skulle behövas en mer djupgående analys och redovisning av förslagen. Det skulle inte behöva fördröja processen för ombyggnationen av Slussen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ledamot Tomas Melin (mp) till vilket ledamot Leif Larsson (v) anslöt sig enligt följande

Hässelby-Vällingby ombeds i remissen uttrycka åsikt om ett förslag rörande Slussenområdet. Detta ska ställas i perspektiv av att nämnden inte längre nödvändigtvis är remissinstans för de bygg- och planprojekt som planeras inom den egna stadsdelens gränser. I remissen framgår också att Södermalm inte är remissinstans, vilket annars hade kunnat te sig naturligt.

Istället för det här starkt centraliserade systemet bör stadsdelsnämnderna stärkas. Det är stadsdelsnämnderna som verkar allra närmast människor och, rätt hanterade, ger de därför stor möjlighet för medborgerligt inflytande. Nämnderna bör därför ha avgörande inflytande på samtliga bygg- och planprojekt som sker inom deras gränser. Det vore minst lika effektivt, samtidigt som det ger ett starkare folkligt stöd för de beslut som fattas och högst troligtvis en bättre stadsmiljö.

Normmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Yildiz Kafkas (mp) enligt följande

1. Återremittera ärendet.
2. Förvaltningen kompletterar ärendet med en presentation av de alternativa förslagen och kommenterar åtminstone de mest seriösa av dem.
3. Därefter anföra följande:
Förvaltningens förslag till beslut ger en positiv känsla, men genom att säga "under förutsättning att arbetet kan inrymmas inom ramen för den planerade bearbetningen av **Nya Slussen** under 2008" - kan man inte ta hänsyn till Monica Anderssons (tidigare

stadsbyggnadsråd i Stockholm), Torsten Westmans (arkitekt och tidigare stadsbyggnadsdirektör i Stockholm) m.fl. förslag på allvar. De flesta av förslagsställarna är mycket erfarna och kompetenta personer inom stadsbyggnadsfrågor och borde bemötas bättre.

Det är en stor brist att de alternativa förslagen inte redovisas i ärendet för att nämnden ska ha en uppfattning om vad de går ut på innan man tar ett beslut. Om man inte ens kortfattat beskriver förslagen som man ska besluta om, eller åtminstone hänvisar till källan så att man ska själv kunna hämta in information, kan man ifrågasätta legitimiteten av samrådsförfaranden.

Frågeställningarna som alternativförslagen väcker måste besvaras.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2008:20

2008:20

Motion av Cecilia Obermüller och Stefan Nilsson (båda mp) om utredning av, under samrådet, inlämnade alternativa lösningar för Slussenområdet

Dnr 314-473/2008

Få frågor har så stor betydelse för Stockholms framtida stadsbild som omdaning av området kring Slussen. Slussen som är en av Stockholms viktigaste mötesplatser och knutpunkter för kollektivtrafiken hyser mycket viktiga infrastrukturella funktioner för staden och regionen.

Under samrådstiden har ett antal alternativa förslag inlämnats. Förslagen är inlämnade av engagerade enskilda medborgare eller grupper av personer. Några av de inkomna förslagen ligger det mycket tankemöda, kunskap och arbete bakom. Vissa av förslagen är även mycket genomarbetade i sitt upplägg. Några av förslagen skiljer sig markant från det nu liggande förslaget till huvudsaklig inriktning för nybyggnationen.

Vi anser att det finns ett starkt behov av att dessa alternativa lösningar får ett korrekt bemötande och inte avfärdas. Det är nu generella strukturella planfrågor måste diskuteras och föras in i planprocessen, annars hamnar vi i ett läge där det är för sent och planeringen redan är låst. Ett exempel är tunnelbanans läge.

Staden ska vara öppen för att tillvarata goda idéer och kunna föra in dem i den fortsatta planeringen. Samrådsförfarandet ska ju just fylla detta syfte, att tillvarata och beakta inkomna synpunkter. Det är mycket viktigt att, av olika intressenter inlämnade, genomarbetade alternativa förslag utreds och bemöts på ett seriöst sätt. Detta för att staden ska kunna tillgodogöra sig kunskap och idéer och inte försitta chanser att göra denna centrala knutpunkt och mötesplats till ett hjärta i Stockholm. Vad är relevant och realistiskt?

Det behövs tydliggöranden, svar och klargöranden kring de inlämnade alternativa förslagen för att kunna fatta välgrundade politiska beslut.

Detta måste göras nu, skyndsamt, då det är viktigt att processen och ombyggnadsarbetet kring det nya Slussen inte i onödan fördröjs. Vi har ett läge där planerna måste processas fram för att åtgärda situationen med lappning och lagning av ett sönderfallande Slussen. Därutöver den överhängande risken att vi vid extrema vädersituationer kan få mycket oönskade effekter av en bristande avbördningskapacitet vid Slussen.

Med hänvisning till ovanstående föreslår vi att:

1. De mer genomarbetade alternativförslagen som inlämnats under samrådstiden skyndsamt utreds av berörda förvaltningar och bemöts på ett seriöst sätt för att ge klarhet, svar och vägledning inför kommande politiska beslut rörande den kommande ombyggnationen av Slussen.
2. Slutsatser bör arbetas in i arbetsunderlaget i projektet. Detta med syfte att se vad som är genomförbart och realistiskt till del eller i sin helhet. Goda idéer ska redovisas och försöka tas tillvara i den fortsatta projekteringen kring Slussen.

Stockholm den 15 februari 2008

Cecilia Obermüller

Stefan Nilsson