

Moderaterna desinformerar om SLUSSEN plan B

Många medborgare frågar Sten Nordin (M) varför inte staden förnyar Slussen på det sätt som SLUSSEN plan B föreslår. Det svar dessa medborgare nu får från Moderaterna (M) innehåller en mängd osanna och osakliga påståenden. Här följer några av M's påståenden i - *kursiv stil* - med SLUSSEN plan B's kommentarer, som grundar sig på stadens egna dokument:

M: Plan B påminner om förslaget "Ett nybyggt bevarande" som presenterades under programsamrådet 2007.

Plan B innebär mindre ingrepp i bebyggelse, mark och vatten än det förslag som togs fram av White arkitekter 2007. Även om båda förslagen innebär att klöverbladslösningen återskapas så skiljer de sig mycket, bl a i utformningen av bussterminalen.

M: Vår bedömning är att det kommer att vara ungefär lika mycket störningar under byggtiden oavsett vilket förslag som genomförs.

Störningarna under byggtiden påverkas självklart av hur stora ingrepp man gör i bebyggelse, mark, berg och vatten. Nya Slussen-projektet kräver stora schakter och utgrävningar, ofta under havsnivån, med komplicerade skyddskonstruktioner. Staden redovisar därför omfattande begränsningar och långvariga stopp för trafiken.

Plan B's mindre ingrepp och halva byggtid gör att trafikstörningarna kan begränsas avsevärt.

M: Samma mängder ska rivas.

Stadens officiella utredningar visar att masshanteringen för själva Slussendelen uppgår till c:a 400.000 kubikmeter. Sen tillkommer c:a 400.000 kubikmeter berg som ska sprängas ut för en bussterminal och för omledning av en avloppstunnel i Katarinaberget.

Plan B har en total masshantering på c:a 200.000 kubikmeter.

M: Att bygga temporära broar, som har föreslagits, har utretts av projektet och bedömts vara problematiskt.

För att kunna utföra ombyggnaden av Slussen på ett rationellt och kostnadseffektivt sätt anser plan B's bygge experter att man bör bygga provisoriska broar. På så sätt kan trafikstörningarna under byggtiden begränsas. Även staden har en beredskap för provisoriska broar. Det framkom under domstolsförhandlingarna om miljö- och vattendom i höstas.

M: Bussterminalen förlades i berget eftersom SL:s krav på utrymme gjorde att den inte längre fick plats på kajen.

Det finns plats för en bussterminal med högre kapacitet på kajplanet, nära tunnelbana och stadsbussar. Plan B visar att det går att bygga en modern bussterminal med 34 hållplatser och 30 reglerplatser på i stort samma plats som den nuvarande. När tunnelbanan sen är klar till Nacka kan plan B's bussterminal minskas till 20 hållplatser och 20 reglerplatser.

Nya Slussens berggrumsterminal har 28 hållplatser och 20 reglerplatser.

M: Det blir nu definitivt en mindre terminal än den planerade, det går att bygga mindre än vad som tillåts i en detaljplan.

Staden har ännu inte redovisat några ritningar på en mindre berggrumsterminal. Men om nu staden planerar att bygga en mindre bussterminal i Katarinaberget kan man fråga sig hur den bussterminalen ska klara den busstrafik som idag går till Slussen, och den ökade busstrafik man räknar med de närmaste åren, innan tunnelbanan till Nacka är klar.

M: T-korsningar är en vanlig lösning i staden och de nya korsningarna vid Slussen kommer inte att särskilja sig. Trafikmängderna i korsningen Katarinavägen/Hornsgatan är dessutom avsevärt lägre (mindre än hälften) än vid t ex korsningen Hornsgatan/Ringvägen.

Slussen inte är en vanlig gatukorsning. Det är Stockholms viktigaste knutpunkt för busstrafik, inklusive ersättningstrafik för tunnelbanan. Slussen har också mycket cykeltrafik som kommer att öka i framtiden. Överallt i Sverige och i övriga världen bygger man om T-korsningar till rondeller för att förbättra framkomlighet och säkerhet. Slussens planskilda korsningar tillsammans med klöverbladets rundslingsor har visat sig fungera mycket bra för framkomligheten, både för buss-, bil-, cykel- och gångtrafik. Stadens egna utredningar visar att de tre T-korsningarna i Nya Slussen kommer att stoppa upp trafikflödena och orsaka stora köbildningar.

M: Det är svårt att bedöma den grova kostnadsskattningen för Plan B. T ex är det oklart i vilket penningvärde siffran är satt. En snabb överslagsräkning av vad en indexuppräknings skulle innebära visar att slutkostnaden skulle hamna på 6-6,5 mdkr under förutsättning att byggtiden som de anger till 4,5 år stämmer. 2007 räknade staden på vad uppförandet av det som kallades "Ett nybyggt bevarande" skulle kosta jämfört med en nybyggnad och fann då att skillnaden var minimal.

Erfarna byggare beräknar plan B's totala kostnad till 4,5 – 5 miljarder, i dagens penningvärde.

Ända sedan 2010 har Sten Nordin (M) hävdade att Nya Slussen kostar 8 miljarder. Och detta belopp har inte ändrats trots att det efter 2010 har tillkommit kostnader för en berggrumsterminal, ”utköp” av Atrium Ljungberg, förstärkning av Folkungagatan, omläggning av stora va-ledningar, provisorisk bussterminal i Henriksdal mm. Dessutom har intäkterna för

Nya Slussen minskat på brutet avtal för gallerian och vägran från Mälarkommunerna om att betala vattenåtgärderna.

M: Att bedöma om det är möjligt att bygga Plan B inom gällande detaljplan är svårt att uttala sig om eftersom underlaget inte är tillräckligt detaljerat för annat än att ge ett översiktligt svar. Det saknas till exempel en inmätning som går att sätta i relation till dagens anläggning. Även om det skulle vara möjligt så krävs mycket arbete (till exempel för utredningar och projektering) innan detta bygge kan starta. För de delar av arbetena som måste göras i vatten krävs dessutom en ny vattendom. Det skulle innebära en tidigaste byggstart 2015/2016. Byggtiden som anges är 4,5 år vilket innebär att den nya anläggningen skulle stå klar tidigast 2020, man spar med andra ord ingen tid.

Landets ledande experter på plan- och bygglagen hävdar att det går att förnya Slussen utan en ny planprocess. Plan- och bygglagen ger staden möjlighet att riva den skadade konstruktionen och återuppbygga Slussen, i stort som den ser ut och fungerar idag, men helt moderniserad. Lagen föreskriver att ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas på ett lämpligt sätt.

Det finns ännu inte någon miljö- och vattendom för Nya Slussen. Stadens ansökan ligger för prövning hos Mark- och miljödomstolen. Efter domstolens beslut att upphäva planen för bergrumsterminalen ändras förutsättningarna i miljömålet. Staden måste nu göra stora ändringar och kompletteringar i sin ansökan, och miljömålet kommer därför att skjutas upp. Om staden beslutar att förnya Slussen krävs också ändringar och kompletteringar i miljömålet. Därför gäller nu i stort samma tider för miljö- och vattenmålet, oberoende av vilket alternativ staden väljer.

Plan B's tidplan innebär att utredning och projektering kan påbörjas direkt, och att förberedande arbeten kan påbörjas under 2014. Med en total byggtid på 4,5 år kan ett förnyat Slussen stå klart 2019. Ingen kan idag säga hur lång tid alla pågående och kommande domstolsprocesser om Nya Slussen kommer att ta.

Stockholms politiker har alltså fortfarande möjlighet att ta beslut om att Slussen ska förnyas. Men då krävs ett nytänkande och att gamla blockeringar hävs. Ytterst är det väljarna som avgör Slussens framtid genom sina röster i valet 2014.

Källhänvisning: www.stockholm.se/slussen och www.SLUSSENplanB.nu

Stockholm i december 2013

Arbetsgruppen SLUSSEN plan B