



Stadsbyggnadsnämnden
Box 8314
104 20 Stockholm

Exploateringsnämnden
Box 8189
104 20 Stockholm

Öppet brev till stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden!

Slussens omdaning påverkar kollektivtrafiksystemet i hela Stockholmsregionen. Det handlar inte bara om de framtida utvecklingsmöjligheterna för kollektivtrafiken i Nacka Värmdö-sektorn. Slussens omdaning har att göra med hela **tunnelbanesystemets funktion, kapacitet och säkerhet idag, under ombyggnadstiden och i framtiden.**

Samfundet S:t Erik har i upprepade remissvar påtalat att Slussens ombyggnad har en utomordentligt stor betydelse för Stockholms framtida gestaltning i detta känsliga läge och även för **kollektivtrafikens framtida utvecklingsmöjligheter** i vår mycket snabbt växande storstadsregion. En insprängd bussterminal i berget under Katarinavägen kan bara bli en temporär lösning.

Nu har vi dessutom fått ny information om att de befintliga bropartierna vid Gamla Stan är uttjänta. SL har redovisat att tunnelbanebrons bärighet inte är tillfredsställande och att dess tekniska livslängd är uttömd, tvärt emot vad man tidigare hävdade.

Det är utomordentligt anmärkningsvärt att Stockholms stad i sin planering helt förbigår detta.

För några år sedan beställde Stadsbyggnadsnämnden en utredning av **möjligheterna att gräva ned tunnelbanan** mellan Slussen och Gamla Stan i en tunnel.

Det märkliga inträffade då att SL valde att svara genom att kritisera ett annat förslag som saknade förankring i verkligheten. I själva verket hade Stockholms stad och SL fått en i planeringssammanhang unik utredningsstudie om hur en nedgrävning av tunnelbanan i detta läge skulle kunna genomföras, med samma teknik och tillvägagångssätt som Citybanans jämförbara tunneldragning genom Riddarfjärden. Den studien var utförd av Svante Forsström, som var expert i Riddarholmskommittén och de båda professorerna på KTH, Klas Cederwall och Håkan Stille. De visade att en nedgrävning av tunnelbanan inte bara var möjlig, utan att den också innebar att Slussens ombyggnad kunde genomföras på ett väsentligt mer kostnadseffektivt sätt än att som i stadens förslag att ösa betong över platsen. SL påstod då att tunnelbanebron var i utmärkt skick. De påstod också att tunnelförslaget innebar att t-banan skulle behöva stängas av i ett år.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

www.samfundetsterik.se

De påståendena har visat sig vara helt fel. SL har nu visat att **tunnelbanebron är helt slut** tekniskt sett. SL föreslår en renovering av tunnelbanebron utan att redovisa vad det får för konsekvenser för tunnelbanetraffiken. Tunnelförespråkarna hävdar att avstängningen enligt deras förslagskulle röra sig om två sommarperioder. SL har inte redovisat vilka avstängningsperioder en renovering av tunnelbanebron skulle innebära. De har inte heller redovisat hur tillståndet är för den tunnel som t-banan idag går i mellan T-centralen och Gamla Stan. Den är i huvudsak lika gammal som tunnelbanebron, från 50-talet, även om bron vilar på pelare från 1800-talet.

Till detta kommer **riskerna för översvämning av tunnelbanesystemet**. Tunnelbanan ligger mitt i Riddarholmskanalen. Där har den en utformning med ett tråg. Det innebär att tunnelbanan inte är tät, utan har ett öppet system. Det innebär att T-banan vid Gamla Stan är extremt känslig för översvämningar.

Stockholms stad intresserar sig bara för översvämningar som kan uppkomma i Mälaren, men bortser i sin planering från risken för stigande havsnivåer, trots att stadens egen sårbarhetsutredning så sent som 2009 påtalade att översvämningensriskerna vid tunnelbanan och Riddarholmskanalen var akuta redan år 2030 till följd av stigande havsvattennivåer i Saltsjön. Tunnelbanan skulle inte vara tät och skyddad i en svår översvämningssituation när havets krafter härjar. Detta innebär att Nya Slussen kommer att vara omodern redan när den tas i bruk!

Stadens och SL:s tjänstemän hävdar att problemet med översvämningensrisken kan hanteras genom att tråget i Riddarholmskanalen förses med höga betongväggar. Detta skulle **förfula miljön** mellan Riddarholmskanalen och Gamla Stan på ett påtagligt sätt. De redan oacceptabla ingreppen i såväl stadens vattenrum som på riksintresset Gamla Stan och Riddarholmen skulle förvärras ytterligare.

Samfundet S:t Erik väddar till Stadsbyggnadsnämnden och Exploateringsnämnden att låta rationella övervägningar styra planeringen av Slussen! **Tillsätt en ordentlig utredning** om säkerhetsriskerna för tunnelbanan mellan Gamla Stan och Slussen och belys effekterna för hela tunnelbanesystemet. Med tanke på tunnelbanebrons dåliga skick måste alternativet med en tunneldragning analyseras ordentligt. Belys också kapaciteten på gröna och röda linjen och möjligheter att utveckla tunnelbanesystemet, inklusive kollektivtrafikförsörjningen på östra Södermalm och i Nacka Värmdö, på några decenniers sikt.

Avbryt tills vidare planerna för Slussen i avvaktan på dessa utredningar.

Stockholm den 28 september 2011

Monica Andersson
Ordförande i Samfundet S:t Erik

Susanne Ingo
Samfundet S:t Eriks styrelse

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

www.samfundetsterik.se