

Rydnäs 1 Juni 2015

Till

Ledamöter och suppleanter i kommunstyrelsen i Nacka

Bästa ledamot,

Jag skriver till dig därför att jag är bekymrad över underlaget för de beslut som ska fattas av Nackas och Värmdös ansvariga politiker när det gäller den tilltänkta bussterminalen för Nacka-Värmdö bussarna i Katarinaberget. Det är enligt min mening som sakkunnig på regelsystemet högst ovisst om den kan genomföras.

Jag har följt planeringen för Slussen och bussterminalen alltsedan jag blev kallad som sakkunnigt vittne inför Mark- och miljööverdomstolens beslut beträffande den överklagade detaljplanen för själva Slussenområdet. Min sakkunskap grundar sig på att jag ledde arbetet med Plan- och bygglagen i Bostadsdepartementet 1982-87. Jag ledde också den riksomfattande utbildningen 1987-88. Som Generaldirektör för Boverket 1988-98 hade jag sedan ansvaret för tillsyn, föreskrifter och allmänna råd till lagen. Jag ledde också den riksomfattande utbildningen om Miljöbalken 1999-2000. Jag var adj. Professor i fysisk planering med särskild inriktning på regelsystemet 1999-2005. Numera är jag pensionär, men blir ofta konsulterad när det gäller Plan- och bygglagen samt Miljöbalken.

Med detta brev vill jag beskriva hur planeringen av Slussen och bussterminalen berör Nacka och Värmdö och vilket ansvar kommunernas politiker har enligt Plan- och bygglagen.

Plan- och bygglagen föreskriver att all planläggning och byggande ska ske med hänsyn till mellankommunala och regionala förhållanden (PBL 2:3). Vid framtagande av ett program eller förslag till detaljplan ska en kommun samråda med de kommuner som berörs (PBL 5:11). Under samrådet ska länsstyrelsen särskilt verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt (PBL 5:14). Stockholm har dock mig veterligen inte haft de formella program- och plansamråd med Nacka och Värmdö om bussterminalen som lagen föreskriver.

Ombyggnaden av Slussen är således en mellankommunal fråga, som berör alla boende och verksamma i Nacka och Värmdö. Kommunerna påverkas av att

## Gösta Blücher Tekn Dr h c Arkitekt SAR/MSA

Stockholm ändrat sina tidigare utfästelser att inte påbörja arbetena före det finns en laga kraftvunnen helhetslösning som inkluderar bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen.

Alla förändringar av Slussen påverkar ett stort antal nacka- och värmdöbor genom val av färdmedel, byten och restider. Några minuters förlängd daglig restid ger en sammanlagd effekt motsvarande flera arbetsdagar varje år. Fler eller krångligare byten minskar kollektivtrafikens attraktivitet och ökar bilresandet och minskar framkomligheten. Försämrad framkomlighet påverkar i sin tur bussar, bilar, cyklar och gående. Nyttotrafiken – som är en stor del av biltrafiken – är beroende av en god framkomlighet i Slussen.

Stockholm stads projekt Nya Slussen innebär stora förändringar av trafiken i Slussen, både under byggtiden och därefter. Den nuvarande trafiklösningen med två broar, planskilda korsningar planeras ersättas av en huvudbro och signalreglerade T-korsningar. Den befintliga bussterminalen i Slussen planeras ersättas av en terminal insprängd i Katarinaberget.

Stockholms kommunfullmäktige beslutade 2010-06-21 om genomförande av Projekt Slussen, som innebar en ombyggnad av Slussen, inklusive en terminal för Nacka-Värmdöbussarna.

Till och med plansamrådet 2010 omfattade förslaget till detaljplan för Slussen en terminal för Nacka-Värmdö-bussarna. Men vintern 2011 föreslog Stockholms stadsbyggnadskontor att bussterminalen skulle lyftas ur planen för Slussen och i stället ingå i en ny separat planprocess för en bussterminal placerad inne i Katarinaberget. På så sätt delades Slussenprojektet upp i två planprocesser, en för själva Slussen och en för bussterminalen. Detta gjorde Stockholms stad utan samråd med Nacka och Värmdö kommuner.

Uppdelningen i två detaljplaner innebär en risk för att den ena detaljplanen skulle godkännas men inte den andra. Stockholms stad fortsatte dock att betrakta projektet Nya Slussen som en helhetslösning. Detta underströks av Stockholms stad, som under 2013 förklarade för allmänhet, remissinstanser och domstol: "Inget arbete kommer att påbörjas vid Slussen innan bägge detaljplaner vunnit laga kraft".

Detaljplanen för Slussen, utom bussterminal, vann laga kraft 2013-09-27. I Mark- och miljööverdomstolens dom konstaterar domstolen att det är kommunen som bestämmer hur en detaljplan ska avgränsas. Det finns inga hinder att, som kommunen gjort, låta bussterminalen omfattas av en separat detaljplan säger domstolen. Ett förvånansvärt legärt sätt att behandla frågan.

## Gösta Blücher Tekn Dr h c Arkitekt SAR/MSA

Detaljplanen för bussterminalen upphävdes 2013-12-06 av Mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt. Stockholms stad överklagade, men Mark- och miljööverdomstolen beviljade inte prövningstillstånd och fastslog därmed domen. I den uppkomna situationen har Stockholms stad ändrat sig och kommunicerat att den första detaljplanens genomförande ska påbörjas utan laga kraftvunnen detaljplan för Bussterminalen i Katarinaberget.

Stockholms stad har påbörjat en ny planprocess för en bussterminal i Katarinaberget. Det är sannolikt att det blir en lång planprocess med överklaganden upp i högsta instans. Eftersom flera av de berörda fastigheterna på Katarinaberget ägs av enskilda fastighetsägare har inte Stockholms stad full rådighet över varken planering, fastighetsbildning eller nyttjanderätten till berget. Fastighetsägarna har genom sitt juridiska ombud gjort klart att de motsätter sig planen. Deras ställning bedömer jag som stark när det gäller att motsätta sig expropriation. Utgången är oviss. Enligt min bedömning finns en betydande risk för att bergrumsterminalen inte kan byggas.

Om Stockholms stad påbörjar bygget av Nya Slussen innan det finns en godkänd plan, fastighetsbildning och fastställd nyttjanderätt för en bussterminal i Katarinaberget, innebär det att det inte – utan en ny detaljplan för området – går att bygga någon bussterminal vid Slussen. Detaljplanen för själva Slussen innehåller ingen plats eller byggrätt för en bussterminal.

I ett sådant läge är det möjligt att den provisoriska bussterminalen som planeras framför KF-husen förlängs. Ett betydande problem med en sådan förlängning är dock att den provisoriska bussterminalen ligger i vägen för byggandet av den nya Stadsgårdsledstunnelen som bl.a. är en förutsättning för att koppla ihop Stadsgårdsleden med Gamla stan. En möjlig konsekvens av en situation där bussterminalen inte kan byggas är därför att en ny provisorisk bussterminal måste iordningsställas.

När tunnelbana dragits till Nacka är det ev. möjligt att avveckla den provisoriska bussterminalen och ersätta den med andra lösningar. Ledande politiker i Stockholm har i olika sammanhang den senaste tiden gjort uttalanden om att en terminal för Nacka-Värmdö-bussarna kan placeras i Nacka, t.ex. i Sickla, om det inte går att genomföra terminalen i Katarinaberget.

Kommunerna Nacka och Värmdö är beroende av att bussterminalen får ett bra läge. Enligt SL:s prognoser krävs en bussterminal i Slussen även efter det att tunnelbanan byggts ut till Nacka centrum. En slutstation för Saltsjöbanan vid Slussen behöver säkras i planeringen, både under ombyggnadstiden och därefter. I den mån

## Gösta Blücher Tekn Dr h c Arkitekt SAR/MSA

Saltsjöbanans resenärer måste föras över till buss påverkar det negativt den ordinarie busstrafiken till och från Slussen.

Enligt min mening bör Nacka och Värmdö göra klart för Stockholm att ombyggnaden av Slussen är en mellankommunal fråga, som berör alla boende och verksamma i dessa kommuner. Därför kan inte Stockholms stad påbörja bygget av Nya Slussen förrän det finns en godkänd plan och säkrad lösning för bussterminalen, som tillgodoser kommunernas behov.

Vänliga hälsningar

